

Universidad Nacional de Rosario
Facultad de Ciencia Política y Relaciones Internacionales

**EL ROL DE ROSARIO EN UN
SISTEMA REGIONAL DE CIUDADES**

**“Rosario: Centro geo-político-económico de una Región
Metropolitana y Puerta y Puerto del Mercosur”**

Setiembre de 1997

Este informe ha sido elaborado en el marco del Convenio Facultad de Ciencia Política y Relaciones Internacionales de la Universidad Nacional de Rosario y la Municipalidad de Rosario. Participaron del mismo los siguientes investigadores:

Equipo Técnico: Dr. Arturo Fernandez
Lic. Oscar Madoery
Lic. Silvia Gaveglio
Lic. Juan Pablo Angelone
Coordinadora: Lic. María del Huerto Romero

INDICE

1. El nuevo rol de las ciudades en el sistema internacional

- 1.1- Las ciudades en la economía global.
- 1.2- Las ciudades en los procesos de integración regional
- 1.3- La ciudad y el Estado-Nación

2. La competitividad internacional de las Ciudades y Regiones.

- 2.1 La competitividad internacional de las Ciudades y Regiones.
- 2.2 Rol del gobierno local/regional en la creación de ventajas competitivas

3. Las nuevas modalidades de organización urbano-regional y los Sistemas Regionales de Ciudades.

- 3.1 El nuevo concepto de "Región"
- 3.2 Las nuevas modalidades de organización
- 3.3 Regiones Metropolitanas y Regiones Asociativas
- 3.4 Rosario y su vinculación con el Area Metropolitana
- 3.5 Redes de Ciudades y Regiones Virtuales.
- 3.6 La experiencia europea y latinoamericana.

4. Propuestas para la definición del rol de Rosario en Sistemas Regionales de Ciudades

- 4.1 La Agencia de Desarrollo Local como núcleo de la gestión estratégica del desarrollo de la ciudad.
- 4.2. Un proyecto emblemático para la Región Metropolitana: el Gran Rosario como una Comunidad Logística.
- 4.3 La proyección internacional de Rosario en Sistemas de Redes de Ciudades.

5. Referencias bibliográficas

6. Anexo estadístico

1.- EL NUEVO ROL DE LAS CIUDADES EN EL SISTEMA INTERNACIONAL

A finales del siglo XX el marco de actuación de los gobiernos locales no puede dejar de considerar uno de los fenómenos de alcance universal de mayor trascendencia de nuestro tiempo: **la gestación de un mundo global**.

Desde una perspectiva económica, la globalización podría ser definida como el conjunto de procesos que hace posible el diseño, desarrollo, distribución y consumo de productos y servicios a escala mundial con la ayuda de instrumentos accesibles también mundialmente; orientados a satisfacer mercados mundiales cada vez más diversificados y personalizados, regulados por normas y especificaciones “casi universales”; basados en organizaciones (redes de empresas) que operan en el mundo entero con una estrategia global (Grupo Lisboa, 1996).

La profundización del proceso de globalización ha conducido a la formación de un nuevo sistema económico mundial, en el cual se intensifican las interrelaciones y se internacionalizan las decisiones de actuación de todos los agentes económicos.

Sin embargo, este fenómeno sobrepasa la dimensión estrictamente económica; paralelamente se produce una internacionalización de la cultura, la información, modas y hábitos de comportamiento. La globalización se despliega “en diferentes horizontalizaciones sistemáticas y espaciales: económicas (formando macromercados transestatales, regionalizaciones de consumo fronterizas, cadenas productivas transnacionales), políticas (sustentando continentalizaciones político-estratégicas y movimientos de supranacionalización, transfronterización y transestatalización) y societarias (proyección de referencias de estado nacional y modos de vida, transpasando con sus medios-mensajes tecnológicos-culturales las variadas estructuras socioeconómicas de las diferentes sociedades nacionales)” (Dreifuss, 1996).

Estas tendencias “globalizadoras”, unidas a los cambios políticos mundiales (unipolaridad política y multipolaridad económica y comercial) y a la megatendencia “descentralizadora” (revolución científica y tecnológica, reforma del Estado, demandas autonómicas de la sociedad civil, privatización y desregulación) (Boisier, 1991); generan una nueva **geografía del poder** (Sassen, 1996).

En ella, el **territorio organizado** (cualquiera sea su escala, pero en particular su categoría subnacional) ocupa un lugar protagónico con respecto al nuevo orden internacional. Orden donde los territorios organizados se insertan de una manera completamente distinta de la del pasado: las aglomeraciones regionales (sean éstas subnacionales o transfronterizas) corresponden con

mayor precisión a los patrones económicos contemporáneos que las fronteras políticas tradicionales (Stanford Research Institute, 1990).

Al mismo tiempo en que se gesta un “mundo global”, éste emerge como un mosaico de **regiones** económicas- que pueden abarcar una multiplicidad de jurisdicciones políticas-, cuyos puntos nodales o centros son **las ciudades**. Ellas adquieren un nuevo rol como **actores** en un escenario internacional hasta ahora monopolizado por los Estados Nacionales como los únicos actores públicos globales.

Esta “internacionalización de las ciudades” tiene dos claros reflejos institucionales:

- La participación activa de los gobiernos urbanos y de los principales agentes de desarrollo local en la vida internacional; situación que básicamente se presenta a través de cuatro mecanismos: la participación en las asociaciones de ciudades, la inserción en redes, el desarrollo del “city marketing” y la presencia en eventos internacionales” (Borja, 1997a).
- El impulso de las organizaciones internacionales de poderes locales como protagonistas de la vida internacional. Algunas de estas organizaciones han venido trabajando con la Secretaría General de las Naciones Unidas en torno al Proyecto “Ciudades Unidas con Naciones Unidas”.

Esta última iniciativa ha tenido resultados concretos en oportunidad de la Conferencia de Naciones Unidas Habitat II (Estambul, 1996), reflejados en:

- ◇ El lema de la Conferencia, “**La Cumbre de Ciudades**”.
- ◇ La celebración paralela de la Primera Asamblea Mundial de Ciudades.
- ◇ La elaboración de propuestas sobre un estatuto especial para la organización mundial de ciudades en el seno del sistema de Naciones Unidas.
- ◇ La preparación de un Capítulo Mundial de Autonomía Local que promulgará dicho organismo internacional.

El nuevo rol de las ciudades en el sistema internacional requiere de un **patrón de gestión del poder local** que agregue a sus funciones tradicionales nuevas competencias no solamente en los ámbitos económico, social y político-institucional, sino también en el plano de la proyección externa de la ciudad. Es por ello que **toda visión de futuro y diseño de acciones estratégicas para Rosario debe incorporar necesariamente la dimensión internacional de la ciudad y su proyección regional.**

Comprender el nuevo ámbito en el cual debe actuar la ciudad de Rosario, requiere enmarcar la situación en las novedosas realidades presentes en las vinculaciones **ciudad/economía global, ciudad/espacio regional integrado, y ciudad/Estado-Nación.**

1.1-Las ciudades en la economía global

En las tres décadas posteriores a la II Guerra Mundial la internacionalización económica tendió a fortalecer un sistema internacional "interestatal". Los Estados Nacionales, líderes en los sectores económicos relevantes- especialmente las manufacturas y la extracción de materias primas- se constituían en los sujetos centrales de los regímenes de comercio internacional (Sassen, 1997)

En los últimos años ha comenzado a generarse una situación en el mundo basada en nuevos equilibrios y en nuevos flujos. El *nuevo entorno de actuación* se asienta sobre algunos pilares claves. Uno de ellos es la profundización de la globalización, proceso sobre el cual ya nos hemos referido. Los otros pilares claves vienen dados por:

- El avance en los procesos de integración regional, la conformación de bloques geoeconómicos, inducidos por una combinación de factores económicos, políticos y tecnológicos, así como por las particularidades de las negociaciones multilaterales contemporáneas.
- Las nuevas formas de inversión, acompañadas por una multiplicación de acuerdos entre firmas de diferentes países para la producción conjunta, las complementaciones, el intercambio de tecnología, etc.. Ello acrecienta la influencia del comercio internacional en el desenvolvimiento general de las economías.
- El desarrollo de nuevas tecnologías y la profundización de la revolución tecnológica, en el ámbito de la información y las comunicaciones, con un impacto relevante en el comercio de servicios transables.
- La adopción de nuevos modelos de organización y gestión en las organizaciones competitivas, donde se impulsa la flexibilidad y la descentralización operativa, favoreciendo la constitución de "unidades estratégicas" de actuación y negocios. Esta tendencia se manifiesta claramente en ámbitos privados y en forma incipiente en esferas públicas

Bajo este nuevo entorno de actuación, emergen formas de organización industrial con "capacidades de funcionalidad espacialmente dispersa" y se modifica el paisaje industrial al hacerse factible la diseminación por el territorio

de plantas manufactureras de tamaño considerablemente menor al predominante en el pasado (Boisier, 1996). En esta situación- bautizada por Vázquez Barquero (1994) como **economía difusa**- el territorio organizado adquiere- como ya apuntáramos- un lugar protagónico.

Según Saskia Sassen (1997), si bien el espacio mundial se convierte en un espacio de relación único, “ **el lugar/territorio** es central para los múltiples circuitos a través de los cuales la globalización económica se constituye. Un tipo estratégico de lugar para este desarrollo es **la ciudad**.” Ello se debe a la interacción de dos procesos:

- * El aumento en la escala y la complejidad de las transacciones económicas generado por el rápido crecimiento de la globalización: las empresas que operan globalmente necesitan comprar insumos cada vez más especializados, demandan concentración de infraestructura y comunicaciones de punta, y mercados de recursos humanos altamente capacitados.
- * La creciente intensidad de los servicios en la organización de la economía, lo cual ha alimentado el crecimiento de los servicios para empresas y sectores, tanto para las firmas orientadas al mercado nacional como internacional. Las grandes empresas globales necesitan acceso inmediato a empresas especializadas de servicios legales, contables, de gerenciamiento, etc. Las grandes firmas que compran esos servicios no necesitan establecer su sede en las grandes ciudades- aunque todavía prefieren hacerlo- pero requieren de un acceso a una red concentrada de empresas de servicios localizadas en las ciudades.

Por lo general, son las grandes ciudades o las áreas metropolitanas los mejores sitios productores de los insumos y servicios especializados requeridos por estos fenómenos.

En virtud de estos procesos, algunas ciudades vieron crecer desde los años 80 su concentración de poder económico. Son las denominadas **ciudades globales**: grandes urbes con una creciente participación como nuevos actores de las relaciones culturales, sociales, económicas y financieras a nivel mundial. Muchas de ellas concentran funciones de alta dirección; se convierten en lugares de producción postindustrial para las industrias líderes actuales, las finanzas y los servicios especializados; son mercados donde las empresas y gobiernos pueden comprar instrumentos financieros y servicios especializados.

En síntesis, en la economía internacional actual estamos presenciando una suerte de triangulación: donde usualmente existían dos partes- la economía global (o el sistema internacional) y los gobiernos nacionales- hay ahora un tercero: las grandes ciudades o áreas metropolitanas (Sassen, 1997)

La economía global se materializa en una red transfronteriza de regiones estratégicas; y más específicamente, de sus centros: las ciudades estratégicas.

Este tejido constituye una nueva **geografía económica de centralidad** que atraviesa las fronteras nacionales y la división Norte-Sur, y señala la existencia de un proceso económico global con múltiples locaciones en más de un país. Se está dando lugar a la formación, aunque en forma incipiente, de un sistema urbano transnacional (Sassen, 1997) ; y a la consecuente pérdida de lógica de los sistemas urbanos tradicionales basados en la jerarquía nacional (capital, centros regionales, centros comarcales) (Borja, 1997a).

El novedoso sistema urbano transnacional está conformado por nodos centrales- las **Ciudades Globales**-, que operan como lugares de coordinación, control y servicio para el capital global; y por **ciudades estratégicas** que, sin reunir las condiciones de “globales”, acreditan ciertos elementos de competitividad que la hacen partícipe de los circuitos económicos globales (Borja, 1997a). Son las llamadas **Ciudades de Dimensión Media**.

Rosario posee las características de Ciudad de Dimensión Media: acredita elementos de competitividad de diversa índole que la convierten en ciudad estratégica. Nuestra propuesta (como será analizada más adelante) consiste precisamente en aprovechar esa condición para hacer de Rosario un partícipe activo del nuevo sistema urbano transnacional.

Finalmente, creemos necesario llamar la atención sobre el hecho de que paralelamente a esta nueva jerarquía global y regional de ciudades y territorios, hay un vasto territorio a lo largo del mundo que se está constituyendo en crecientemente periférico. La globalización posee efectos desestructurantes y dualizadores sobre el territorio y las sociedades locales, lo que está produciendo **una nueva geografía de marginalidad**, esto es, nuevas formas de inequidad espacial y social (Sassen, 1997), reflejada incluso al interior de los territorios urbano-regionales integrados a los mercados mundiales.

Es por ello que planteamos que si bien Rosario debe aprovechar su potencialidad para ser “ciudad estratégica” - y de esta manera no formar parte del “club de los territorios crecientemente periféricos”- , las intervenciones que se realicen a tal fin deben cuidar de no repetir el fenómeno de la “centralidad-marginalidad” al interior del propio territorio urbano-regional.

1.2- Las ciudades en los procesos de integración regional.

Los procesos de integración regional- al igual que las tendencias globalizadoras- modifican el marco en el cual se desarrollan las políticas urbanas.

Es en el ámbito local donde los ciudadanos sienten directa y cotidianamente las repercusiones (en términos de oportunidades y amenazas) de dichos procesos. Es por ello que los municipios no se satisfacen más con una visión político-administrativa limitada a sus fronteras locales o nacionales.

Sin embargo, la toma de decisiones en la formación de bloques regionales en el mundo tienden a estar excesivamente centralizada en las capitales políticas de los países socios. Esta tendencia es particularmente notoria en el espacio del Mercosur. En la medida en que sus países miembros “padecen de una excesiva centralización de su actividad política y económica en la capital del país y de una concentración de las atribuciones y competencias en el poder nacional, las acciones relativas a la integración regional han quedado históricamente circunscriptas a una conducción concentrada tanto institucional como geográficamente “(Saravia, 1994).

Las consecuencias de la ausencia de políticas en el campo de la integración que contemple la variada gama de especificidades subregionales y locales se agudizan en el espacio mercosureño si consideramos la diversidad socioeconómica regional asociada a la gran extensión territorial de los países- en especial de Argentina y Brasil- .

Frente a esta situación: cuál es el papel que le cabe a las ciudades?

La participación activa de los gobiernos locales es decisiva para invertir la tendencia centralizadora, impulsar la inclusión de nuevos actores sociales y políticos, hacer que el proceso de integración trascienda a otros ámbitos no económicos, y abrir puertas para que las pequeñas y medianas empresas puedan acceder al mercado internacional (Genro, 1997).

En este sentido vienen trabajando desde hace varios años las ciudades europeas, en el marco del esquema de integración más acabado hasta el presente, la Unión Europea.

Se percibe un incremento de la importancia de las ciudades **en y para Europa**, como elementos centrales en el desarrollo de las regiones nacionales, los países y el bloque comunitario como un todo. Muchos factores inciden en ello: los avances crecientes en el proceso de integración comunitario, la progresiva interdependencia entre las regiones, la internacionalización de la economía, la competencia económica, el incremento de la exclusión social, el incremento del trabajo en redes, el cambiante balance de poder entre instituciones internacionales, nacionales, regionales y locales y el surgimiento de ciudades globales (Eurocities, 1995).

Ya en 1992, Paolo Perulli advertía que “desde hace tiempo es posible observar indicios de una- por ahora limitada- acción autónoma de las ciudades en el escenario europeo... Muchas urbes han empezado a actuar como núcleos

urbanos internacionales capaces de desarrollar acciones respecto a otras ciudades europeas y a las instituciones comunitarias". Pero agrega otro dato interesante para las ciudades de dimensión media- como Rosario: "Los casos más interesantes no se refieren a las capitales que son desde siempre ciudades internacionales (*globales*) sino a las pequeñas y medianas metrópolis regionales. Barcelona, Lyon, Stuttgart, Milán han constituido incluso una asociación de sus respectivas regiones ("Cuatro Motores para Europa") que desde 1988 se dedica a promover la cooperación y el conocimiento recíproco" Paralelamente a la aceleración del proceso de construcción europea, se ha intensificado la demanda de las administraciones subnacionales y la presión de los colectivos sociales en cada país en el sentido de integrar la cuestión urbano-regional a las políticas comunitarias y viabilizar la participación de las ciudades y regiones en su diseño y ejecución.

Tanto las ciudades como los organismos comunitarios reconocen **dos principios en la construcción del espacio regional europeo** (Eurocities, 1995):

- I. las **ciudades** deben ser vistas como los **puntos focales del desarrollo**, y como consecuencia de ello;
- II. las políticas de planeamiento territorial y desarrollo de las ciudades deben ser diseñadas e implementadas no solo en términos locales, sino en el amplio contexto del espacio comunitario.

Esto ha llevado a que la Unión Europea - si bien carece de mandato sobre políticas urbanas- haya comenzado a otorgar gran relevancia a las cuestiones urbanas, a las relaciones entre ciudades y a su papel estratégico en la construcción comunitaria.

Desde fines de los 80 la mayoría de sus iniciativas contienen un capítulo urbano: el Informe Verde sobre el Medio Ambiente Urbano, la referencia a la declinación urbana en la determinación de los criterios de elegibilidad para la ayuda regional, los proyectos pilotos urbanos, la Iniciativa Comunitaria URBAN y proyectos para promover ciudades sustentables (Eurocities, 1996).

Sin embargo, las ciudades europeas reconocen que ello no es suficiente: se requiere el reconocimiento legal de la dimensión urbana. Un primer avance en este sentido fue la inclusión en el texto del Tratado de la Unión del "**principio de la subsidiaridad o proximidad**" y la creación del "**Comité de las Regiones y los Poderes Locales**".

1.3-La ciudad y el Estado Nación.

El nuevo rol internacional de las ciudades, como no podría ser de otra manera, se produce en el marco de un replanteo global de la noción y las funciones del Estado-Nación y de las unidades territoriales subnacionales.

Estamos ante un nuevo tiempo histórico donde la escena internacional pasa a ser el lugar donde se plasman los diferentes estilos nacionales de funcionamiento económico. Cada vez puede hablarse menos de economías nacionales, en su acepción tradicional, sino de espacios políticos nacionales operando en una trama indisoluble de procesos económicos mundiales. (Dos Santos y Calderon, 1993).

En un contexto de globalización, los factores de producción -dinero, tecnologías, plantas, equipos- se trasladan fácilmente a través de las fronteras nacionales en busca de oportunidades y mejores rendimientos.

Consecuentemente, las reservas de una nación pueden ser fácilmente invertidas en otra. Esto ha disminuido notablemente la capacidad de los Estados Nacionales de anticipar y de controlar sus respectivas economías, introduciendo una variable sumamente crítica a la hora de formular estrategias de desarrollo e inserción internacional.

La internacionalización del flujo de decisiones estratégicas, como componente del nuevo escenario global, requiere por parte de los gobiernos capacidad de adaptación a realidades dinámicas, cambiantes e imprevisibles. Esta situación obliga a los Estados Nacionales a introducir reformas que optimicen sus estilos de intervención (reactivando mercados, reorganizando sus estructuras de gestión, acentuando la calidad de las interacciones de flujos y comunicaciones, horizontalizando y descentralizando procesos decisorios), en pos de una mayor competitividad internacional.

En el caso de los países latinoamericanos, y en particular de la Argentina, habría que agregar otro elemento a esta situación: el doble **desbordamiento del Estado**, con pérdida de soberanías instrumentales hacia ámbitos económicos políticos integrados como el Mercosur, y con una crisis de gestión pública hacia adentro, que se manifiesta en la incapacidad de administrar y asignar recursos en forma eficiente y equitativa.

La aparición de nuevos agentes privados y públicos modifican aspectos básicos de los mecanismos de intervención estatal, ayudando a configurar un marco de redefinición de roles y de nuevos encuentros público-privado. De este modo, la **reforma del Estado** es un proceso que actualiza el problema de la eficiencia, la equidad y el protagonismo social en la gestión pública y, consecuentemente, replantea la problemática de la **redistribución territorial** de responsabilidades en la formulación e implementación de las políticas públicas, para impulsar mejor aquellos objetivos.

El efecto combinado de estos fenómenos es la fragmentación de las trayectorias del desarrollo. Las regiones y ciudades, ya no tienen un horizonte prefijado, ni establecido centralmente, sino que deben ser gestores de su propio desarrollo. Estrategias de desarrollo pensadas desde

lo local y regional, aparecen como una respuesta innovadora a los problemas de crecimiento, competitividad y generación de empleo estable y con futuro.

La ciudad cambia su rol de mera proveedora de servicios públicos o ejecutora local de decisiones nacionales, y pasa a ser un laboratorio privilegiado para poner en escena un nuevo modelo que complementa -y no sustituye- a los anteriores (Díaz, 1994).

El nuevo patrón de gestión local debe contemplar:

1) El nuevo marco de actuación dado por los procesos de globalización y regionalización.

2) La ampliación de la esfera de actuación de los gobiernos locales, agregando a sus funciones tradicionales (obra pública, provisión de servicios básicos, regulación de la vida comunitaria) el diseño e implementación de estrategias de desarrollo local tendientes a:

- * proyectar externamente la ciudad;
- * generar ventajas competitivas territoriales.

El desarrollo local, entonces, requiere un cuidadoso análisis de las fortalezas y debilidades del territorio organizado y la subsecuente identificación y diseño de estrategias que liderarán el desarrollo económico sostenible.

Se trata, en definitiva, de acciones a largo plazo orientadas a generar un entorno competitivo, y a aumentar el atractivo residencial y locacional de la ciudad y su región

Para la ciudad de Rosario, la generación del entorno competitivo implica potenciar su calidad de centro geo-político-económico de una Región Metropolitana y de Puerta y Puerto del Mercosur.

Pero, para realizar un análisis de las potencialidades de competitividad de la ciudad de Rosario precisamos incorporar al análisis algunos planteamientos relativos a los elementos de competitividad internacional de las ciudades/regiones, y a las nuevas modalidades de organización urbano-regional.

2. LA COMPETITIVIDAD INTERNACIONALES DE LAS CIUDADES Y REGIONES.

Hemos planteado hasta aquí el nuevo marco de actuación de las políticas urbanas, construído por la instersección de:

- ◆ **un mundo global**, donde el territorio organizado adquiere un rol protagónico; y donde *el incremento de la competencia se da entre estos territorios*, y especialmente entre sus puntos nodales o centros- las ciudades-.
- ◆ **una nueva relación Estado-Nacional/territorio subnacional**, donde éste último (en cualquiera de sus niveles: región, provincia o municipio) se constituye en el nuevo actor del desarrollo.

- ♦ **una profundización de los procesos de integración regional**, que hace que las políticas de planeamiento y desarrollo territorial deban estar diseñadas e implementadas en términos del amplio contexto del espacio integrado.

En este marco, el desafío más importante para todo gobierno territorial (sea a nivel de región, provincia o ciudad) es cómo ayudar a su propio territorio a **posicionarse** de una manera moderna y competitiva en el contexto internacional y, al mismo tiempo, de modo equitativo y participativo en el marco interno (Boisier, 1996).

Ello implica la existencia de un nuevo escenario estratégico para el desarrollo urbano, basado en dos dinámicas:

- 1) las nuevas modalidades de gestión (que nos remite al concepto de **competitividad internacional de las regiones/ciudades**).
- 2) las nuevas modalidades de organización (que nos remite a reconceptualizar la idea de **región**)

2.1 La competitividad internacional de las ciudades y regiones.

En el apartado 1.2 hemos apuntado la importancia de las **ciudades estratégicas** (sean éstas globales o de dimensión media) para los circuitos económicos globales. Estas se constituyen, pues, en los nuevos actores de la competencia internacional.

En efecto, la **competencia** es una de las fuerzas motrices del actual mundo global; y la **competitividad** se constituye en un objetivo claramente **vinculado a cuestiones de orden territorial** (Boisier, 1996)

No por casualidad, Michael Porter (1991) titula a su libro “La ventaja competitiva de las naciones” y no de las “empresas”. Según su modelo, los atributos esenciales que determinan la ventaja competitiva de cada territorio estarían dados por:

- * Las condiciones de los **factores de la producción**. Los factores productivos son los insumos necesarios para competir en cualquier sector: recursos humanos, recursos físicos, recursos de conocimientos, recursos de capital e infraestructura.

- * Las condiciones de estímulo de la **demanda local y regional**, que fueren a realizar continuos esfuerzos competitivos a sus empresas. La composición de la demanda interior, su magnitud y pautas de crecimiento y el grado de internacionalización son los atributos genéricos especialmente significativos.
- * Los **agrupamientos de sectores** afines y auxiliares; esto es ventajas competitivas en sectores proveedores (acceso eficaz, coordinación continuada, innovación), así como en sectores conexos (intercambios técnicos y de información, actividades compartidas, demanda de servicios complementarios).
- * La estrategia, estructura y **competencia de las empresas**. Las condiciones en el territorio para las empresas, el contexto en que se crean, organizan y gestionan, y la naturaleza de la competencia dentro del mismo, el “campo de juego”.

Desde una perspectiva más centrada en el **territorio urbano-regional**, Jordi Borja (1997) también plantea los elementos centrales de los cuales dependerá su competitividad:

- ⇒ Un funcionamiento eficiente del sistema urbano-regional, especialmente en cuanto a movilidad y dotación infraestructural (accesibilidad, suelo industrial, espacio de oficinas, etc.); y servicios básicos.
- ⇒ Su inserción en los sistemas de comunicaciones de carácter global y buena información de los agentes sociales y económicos de los procesos mundiales.
- ⇒ Cualificación de los recursos humanos (no únicamente de los estratos superiores) y capacidad de innovación (formación profesional y modernización tecnológica y empresarial).
- ⇒ Un apoyo público a los agentes económicos y sociales por medio de políticas de proteccionismos exportador, favoreciendo las sinergias y la innovación continuada.
- ⇒ Instituciones públicas representativas, eficaces y transparentes que actúen según normas claras y estables en sus relaciones con los agentes privados.
- ⇒ La definición de un proyecto de ciudad (o región) y marketing del mismo.
- ⇒ Una gobernabilidad del territorio basada en la cohesión y la participación cívica.
- ⇒ La calidad ambiental y social (localización, vivienda, clima social, cultural, etc.).

Estos atributos, hacen referencia a un **concepto sistémico de competitividad**.

Segun CEPAL **la competitividad** es hoy sistémica: son los sistemas de relaciones productivas, tecnológicas, comerciales y de servicios que se estructuran alrededor de un producto competitivo los que le otorgan tal caracter, más allá de la productividad del proceso mismo. La red de subcontratistas, transportistas, prestadores de servicios y proveedores en torno de una producción competitiva se configura territorialmente y demuestra una alta densidad de interacciones en el espacio geográfico próximo a la empresa, ámbito que coincide con un territorio local o regional (Boisier, 1996)

Es decir, **se “construye” una región o un territorio relevante desde el punto de vista de la competitividad. El territorio organizado asume entonces el papel de soporte de la competitividad** (Millán, 1994).

La creación de ventajas competitivas, en definitiva, se logra mediante un proceso altamente localizado, territorialmente definido. El espacio se convierte en una variable estratégica de la competitividad de las empresas y organizaciones.

Por su parte, en el modelo de Messner (1996), el concepto **de competitividad sistémica** parte de considerar que el **entorno económico** de las empresas está caracterizado por modelos de competencia nuevos que sustentan la obtención de ventajas competitivas, sobre la base de la combinación de conocimiento, nuevas tecnologías, nuevas estructuras organizativas, políticas activas y procesos de aprendizaje y cooperación en la formulación e implementación de estrategias, que integran el *know how* de las empresas.

La competitividad de las empresas supone cuatro niveles de articulación. Las reformas macroeconómicas y el consenso en la discusión acerca de políticas de desarrollo a nivel de la economía sede (**macronivel**) resultan elementos importantes de la competitividad. Ésta también requiere que las empresas y demás organizaciones incorporen innovaciones organizativas, sociales y técnicas, y demuestren capacidad para integrar y funcionar en redes y agrupamientos (**micronivel**).

Asimismo, la competitividad necesita del *arreglo social* entre gobierno, empresas y organizaciones intermedias, que supone la integración social y la orientación dirigida a la solución conjunta de los problemas, y que es la combinación de los parámetros relevantes de la competencia en todos los niveles del sistema. La competitividad, vista de este modo, supone no sólo reformas económicas, sino un proyecto de transformación social (**metanivel**).

Por último, la competitividad de las empresas necesita del nivel que da significado a la ampliación y construcción de espacios económicos y a la optimización continua del entorno de la empresa, a partir de políticas activas de localización (mesonivel).

La manera en que el **entorno territorial** está organizado se constituye en un factor importante de **competitividad**. La adecuada información de mercados, recursos humanos competentes, asesoría y apoyo tecnológico, disponibilidad de capital de riesgo, disponibilidad de terrenos suficientes, etc., hacen al entorno que las empresas necesitan.

El desarrollo territorial constituye, de este modo, un fenómeno de tipo empresarial e intensamente localizado, centrado en las ciudades donde las empresas sitúan sus unidades organizativas de negocio y en el sistema de ciudades que da soporte al flujo de relaciones internacionales de cada sistema productivo local y regional. “En el mercado internacional ya no existen empresas aisladas que compitan en forma descentralizada; se constituyen agrupamientos industriales de empresas organizados en redes cuya dinámica de desarrollo depende esencialmente de la eficacia de **su localización industrial...**” (Messner, 1996)

En apoyo de estos supuesto, estudios internacionales (World Link,1994) han señalado que los aspectos que más ponderan las empresas para definir una localización tienen que ver primero con criterios de competitividad de costes (como la situación política estable, la situación económica y el clima social estable o el costo de la mano de obra). Pero existen otros **aspectos fundamentales relacionados con la realidad de cada ciudad o región en particular, y que hacen a la capacidad territorial para atraer recursos exógenos**: la contribución de la región a la fuerza económica nacional; la perspectiva internacional de la región (esto es, las actividades de comercio exterior de las empresas locales y las firmas internacionales localizadas allí); recursos humanos cualificados, la calidad de los sistemas de formación y ventajas culturales en relación con los centros urbanos con cuyas empresas compiten; y las iniciativas y actividades de la región que han sido exitosas.

En síntesis, dentro del marco de fuertes transformaciones que se dan en las relaciones políticas, económicas y humanas, resulta cada vez más evidente que existe una **estrecha interrelación entre los procesos de crecimiento económico y de desarrollo territorial, y entre competitividad de las organizaciones empresariales y la de los territorios donde éstas se localizan.** (Cotorruelo Menta, 1995)

2.2- El rol del gobierno local/regional en la creación de ventajas competitivas.

El papel del gobierno (local, regional) en la creación de ventajas competitivas territoriales es el de influir sobre los determinantes fundamentales señalados en el apartado anterior, impulsando, orientando y coordinando esfuerzos con el sector privado.

El verdadero motor del desarrollo económico son las empresas, pero el sector público debe trabajar para dar forma al **entorno competitivo**, influyendo en el contexto o en la

estructura institucional en la que se mueven las empresas, así como en los insumos de los que dependen, a través de acciones directas (subvenciones, regulaciones específicas) o indirectas (infraestructura, vinculación del sistema educativo con el sistema productivo, entrenamiento de la mano de obra). Desarrollo local dinamizado por las empresas, pero sustentado en la orientación eficaz e imaginativa del sector público.

Ello implica pensar el territorio como un recurso, construido a partir de **prácticas concretas y comportamientos identificables**.

La **gestión estratégica del desarrollo** reclama, entonces, que las ciudades/regiones se conciban como una organización que produce y gestiona bienes y servicios y compite con otras ciudades/regiones en los mercados nacionales e internacionales (Cotorruelo Menta y otros, 1993).

Según Bosier (1996), no se trata de transformarlas en empresas, sino de aprender de las estrategias de las grandes corporaciones. El concepto de ciudad/región como cuasi-empresa alude al diseño estratégico de la gestión urbano-regional, y debe contemplar-según el mencionado autor- el siguiente conjunto de pares de variables:

- **Productos y Mercados**: cada ciudad/región debe decidir **qué producir y dónde vender**. “Esto significa prestar atención a las **ventajas comparativas dinámicas** del territorio más que a sus ventajas comparativas estáticas (derivadas de su dotación de recursos naturales). Puesto que las ventajas dinámicas son por definición creadas, la selección de productos se funda en la capacidad local/regional de investigación científica y tecnológica, y por lo tanto, en el sistema regional de ciencia y tecnología, así como en la incorporación a redes internacionales de producción, mercados y tecnologías”. También se deben determinar los nichos de mercado que la ciudad/región puede ocupar en el mercado internacional a partir de su perfil productivo.
- **Proyectos y Financiamiento**: toda ciudad/región “debe poseer un banco actualizado de proyectos de inversión productiva y otro de fuentes financieras nacionales e internacionales”.
- **Recursos humanos y Empleo**: “Con qué recursos humanos se cuenta y cómo se los puede emplear?”. “La evaluación sistemática de los recursos humanos desde un punto de vista cualitativo resulta fundamental para lograr un equilibrio dinámico entre la oferta de mano de obra y la demanda derivada de la exploración de productos, mercados y proyectos.”
- **Imagen corporativa y promoción**: Competir exige desarrollar y promover una imagen corporativa de la ciudad/región basada en una sólida identidad local/regional y en una defensa permanente de la singularidad de sus

productos. Ello explica, por ejemplo, la denodada lucha por el “registro de marca” o por el monopolio de origen.” Es por ello que “la cultura y la identidad asociadas al territorio hoy se revitalizan, no sólo como valores intrínsecos, sino como factores de competitividad regional”.

Este enfoque requiere que la gestión estratégica del desarrollo urbano-regional no solamente se base en estos pares de variables sino que se vincule estrechamente con la conformación de aglomerados sinérgicos y redes interactivas; y con la construcción de una infraestructura moderna que facilite la competitividad (Boisier, 1996).

Sin embargo, para evitar construir una ciudad que si bien sea **atractiva hacia el exterior**, profundice la geografía de centralidad y marginalidad en su interior, la ciudad debe dotarse de un proyecto de desarrollo económico que combine tres exigencias: **de competitividad, de calidad de vida y de gobernabilidad** (Borja,1997). Se trata de incorporar políticas que promuevan y aseguren territorialmente el desarrollo competitivo (**eficiencia**), equitativo (**equidad**) y sostenible (**equilibrio medioambiental**) (Cotorruelo y otros, 1993). Si el aumento de productividad y competitividad de la economía en su conjunto no se realiza con equidad y participación y sobre bases ambientalmente sustentables, el modelo termina siendo inviable a mediano plazo, en condiciones de gobernabilidad democrática.

La consolidación de un **nuevo patrón de desarrollo** necesita del mayor consenso social y sectorial respecto de las políticas a implementar, en un intercambio creciente con los diferentes actores representativos y un criterio racional y estratégico en la utilización de los recursos. Ni el Estado, ni el mercado ni las fuerzas organizadas de la sociedad civil, por sí mismos, pueden responder a los tremendos desafíos que el escenario de competencia creciente impone. Sólo la **conjunción de esfuerzos entre ámbitos públicos y sectores privados** puede generar las sinergias necesarias que permitan regular de manera distinta el desarrollo económico y social.

3. LAS NUEVAS MODALIDADES DE ORGANIZACION URBANO-REGIONAL Y LOS SISTEMAS REGIONALES DE CIUDADES.

El análisis del nuevo patrón de gestión estratégica nos permite avanzar hacia una visión más enriquecedora del desarrollo: aquella que expresa que **la ciudad** no está (no puede estarlo) definida por fronteras a priori, sino que es una categoría flexible, reconocida por dinámicas específicas que la identifican (Casalet, 1996). Ello nos ha llevado a referirnos en el apartado anterior a la competitividad internacional de “las ciudades y regiones”, y nos conduce ahora a reflexionar sobre el concepto de región y las nuevas modalidades de organización urbano-regional.

3.1- El nuevo concepto de “Región”.

Boisier (1996) sugiere con acierto que existe una considerable confusión en el uso del término **región**: *“Para las Naciones Unidas, el mundo está dividido en regiones. A su vez, cada una de estas regiones está configurada por un conjunto de países, a modo de subregiones. Y cada uno de estos países se fragmenta a su vez en regiones (es el caso de algunos países europeos y latinoamericanos-como Chile y Perú) o en divisiones político-administrativas”*

Podríamos agregar otras dos dimensiones usualmente asociadas al concepto de región:

- el espacio delimitado por acuerdos o pactos de integración, por ejemplo **la región del Mercosur**;
- el espacio urbano-regional, o **Area Metropolitana**.

Qué entendemos por región en este trabajo?.

Los impactos del proceso de globalización y de la revolución científico-técnica producen cambios contextuales y estructurales en torno al concepto de región. Es por ello que resulta necesario interpretar el concepto de región a través de diferentes criterios complementables.

En primer lugar, entendemos **la región como una estructura flexible**, cuyos límites no necesariamente deben ser fijados en términos jurisdiccionales- ya que de esta manera solamente se atendería a uno de sus elementos constitutivos- sino en función de un abanico de aspectos:

- Eslabonamiento de procesos productivos (vinculación de actividades productivas).
- Articulaciones sociales (sectores sociales predominantes, formas organizativas).
- Recursos que lo rodean (factores productivos predominantes).
- Emprendimientos comunes (obras, planes, instituciones).
- Problemáticas concretas (demandas sociales focalizadas, desafíos competitivos, negociaciones similares con otras instancias estatales, fuga de factores regionales de producción).

Aquellos conceptos tradicionalmente ligados a la definición de región-como la contigüidad geográfica- han entrado en una fase de obsolescencia debido a los cambios tecnológicos y a la reducción de los costos de transporte y de las comunicaciones .

La flexibilidad, la elasticidad y la maleabilidad se convierten en los elementos indispensables de toda región moderna.

“Actualmente una región es una estructura compleja e interactiva, con múltiples acotamientos, en la cual el contenido define el continente (límites, dimensiones y otros atributos geográficos). **Hoy una región es una y múltiple simultáneamente**, puesto que ya supera la noción de contigüidad, cualquiera de ella puede establecer alianzas tácticas con otras regiones para lograr objetivos específicos y por plazo determinados, a fin de posicionarse mejor en el contexto internacional .A partir de un núcleo original (que nunca deja de serlo) se configuran múltiples espirales asociativas que dan origen a nuevas instancias regionales, sin que la unidad básica pierda su propia naturaleza” (Boisier, 1996).

3.2 Las nuevas modalidades de organización

Teniendo en cuenta las características que hoy interesan como atributos de las regiones, Boisier (1996) plantea la existencia de tres tipos de regiones:

Regiones Pivotales: “territorios organizados, complejos e identificables a la escala de la división político-administrativa histórica .Estas regiones pivotaes serán provincias en algunos países, departamentos en otros y estados en algunos países federales. En todos los casos **son las menores unidades**

político-administrativas que al mismo tiempo son estructuralmente complejas, poseen cultura e identidad y tienen flexibilidad”.

Regiones Asociativas: “regiones de mayor amplitud a partir de la **unión voluntaria de regiones pivotaes con unidades territoriales adyacentes**”.

Regiones Virtuales: es el resultado de **acuerdos cooperativos tácticos** (formales o no) entre dos o más regiones pivotaes o bien asociativas (no necesariamente contiguas o ni siquiera del mismo país) para alcanzar ciertos objetivos de corto y mediano plazo.

En un primer análisis pareciera que Boisier no incluye a las ciudades como regiones pivotaes: “serán las menores unidades político-administrativas que al mismo tiempo son estructuralmente complejas, poseen cultura e identidad y tienen flexibilidad”, y agrega, “serán provincias en algunos países, departamentos en otros y estados en algunos países federales”.

Sin embargo, una interpretación más profunda de su propuesta, podría llegar a incluir a las grandes urbes. Al enunciar el autor dos ejemplos de regiones virtuales (cuyos núcleos son las regiones pivotaes, como tales o asociadas) menciona a “**los protocolos de cooperación de regiones y municipios europeos con otras regiones y municipios comunitarios** para el desarrollo de programas conjuntos”. En particular, hace referencia en Bélgica al programa LEDA (Liege-Europe Development Action) que tiene, entre otros, el propósito de impulsar y reforzar las alianzas entre Lieja y otras ciudades comparables en el plano internacional.

En el presente trabajo, adoptamos esta interpretación más amplia del estudio de Boisier, adaptada de la siguiente manera:

Modelos de Boisier	REGION PIVOTAL	REGION ASOCIATIVA	REGION VIRTUAL
Adaptación para este trabajo	CIUDAD	ÁREA/REGIÓN METROPOLITANA	RED DE CIUDADES
			*MERCOCIUDADES * RED DE

Ejemplos	ROSARIO	ÁREA/REGIÓN METROPOLITANA DE ROSARIO	CIUDADES DEL CORREDOR BIOCEÁNICO *RED DE CIUDADES MEDIAS
----------	---------	--------------------------------------	---

ROSARIO en un Sistema Regional de Ciudades implica, entonces,:

1) Considerar a Rosario como una región pivotal que participa de una región asociativa (Área Metropolitana) y de regiones virtuales (Mercociudades, Red de Ciudades del Corredor Bioceánico, Red de Ciudades Medias, etc.)

2) La región asociativa y las regiones virtuales de ciudades forman un **SISTEMA REGIONAL DE CIUDADES**.

3.3 Regiones Metropolitanas y Regiones Asociativas.

La “internacionalización de las ciudades” sobre la cual hicieramos referencia al iniciar el trabajo, se ve acompañada por otro fenómeno común tanto en las economías más desarrolladas como en las del Tercer Mundo: **el crecimiento de las grandes urbes**.

Las nuevas ciudades metropolitanas- o grandes ciudades- deben entenderse como resultado de tres dinámicas (Borja, 1997):

* **La globalización**, que “exige a las grandes ciudades ofrecer plataformas competitivas a sus actividades económicas, cualificar sus recursos humanos, establecer un buen sistema de intercambios con ámbitos cada vez mayores (incluso continentales y mundiales), promocionar su imagen internacional y funcionar internamente de forma eficiente y con reglas y convenciones claras y estables”.

* **La concentración de actividades y funciones.** “El territorio metropolitano se convierte en el medio natural de la actividad económica, caracterizado por su articulación con mercados de geometría variable y por las sinergias que se producen entre actores (institucionales, empresariales, etc.) interdependientes”.

* **La comunicación,** que “es a la vez la característica y el reto principal de las ciudades metropolitanas. La competitividad en la globalización exige maximizar tanto la comunicación con el exterior (puerto y aeropuerto, telecomunicaciones nuevas infraestructuras viarias y de ferrocarril, centros de convenciones y congresos, ferias, etc.) como la comunicación interna...”

El fenómeno de creciente concentración urbana lleva implícita la necesidad de una nueva organización del territorio y de su gestión.

Frente a las nuevas condiciones y desafíos impuestos por la globalización, la concentración de actividades y funciones, y la comunicación, las grandes ciudades deben trascender sus límites jurisdiccionales estrictos y abordar una dimensión mayor a escala metropolitana. La atención de las **cuestiones metropolitanas** no puede ser enfocada desde los simples ámbitos locales que constituyen pequeñas partes de un conjunto. Requiere visiones globales y tratamientos unificados.

“En toda estructuración metropolitana estándar se presentan habitualmente por un lado un elemento dominante, normalmente reconocido como “**la ciudad central**” y por otro, una extensión metropolitana de mayor o menor complejidad, pero siempre integrada por un **subsistema policéntrico.**” (Caballero, 1997)

Tradicionalmente se ha concebido al sistema metropolitano como “territorialmente definido y estable, interactivo, jerárquico y aún solidario”.

Esta concepción hoy es superada por otras visiones más comprensivas del fenómeno metropolitano, que consideran inconveniente limitarlo a un área geográfica específica: “Las áreas metropolitanas están configuradas por unos rasgos específicos, entre los que sobresalen el del carácter unitario que confieren a ese territorio las relaciones de interdependencia funcional, que ligan a todas sus partes en múltiples aspectos.” (Subsecretaría de Planeamiento y Control de Gestión/Prov. Santa Fe, 1993).

Un Área Metropolitana- al igual que lo señalado para el concepto de “región”- puede dar lugar a “actuaciones metropolitanas” aún si no cuenta con una delimitación dada por una norma institucional estricta; siempre que acredite la voluntad política de las partes integrantes del espacio territorial. La “Asociación Bilbao Metròpoli 30” constituye un ejemplo en este sentido.

Las fronteras del espacio metropolitano deberán ser móviles, ya que de lo que se trata es de (Caballero, 1997):

- Identificar **Problemáticas Metropolitanas**, esto es “aquellas cuestiones de muy diversa índole que involucran directa o indirectamente a más de una jurisdicción e impactan directa o indirectamente sobre la región o sobre la metrópolis: o bien aquellas que, aunque involucren directamente a una jurisdicción, impactan sobre un territorio mayor con efecto interjurisdiccional”.
- Encontrar intereses comunes en las temáticas comunes, que involucren a todos los actores sociales tanto públicos como privados, y que permitan desarrollar **Acciones Metropolitanas** en forma concertada y conjunta para cada caso detectado, produciendo **asociaciones múltiples**”.

Dentro de las cuestiones que suponen acciones metropolitanas como condición para su satisfactoria resolución, podríamos señalar como ejemplo para la ciudad de Rosario, la problemática de la salud.

Una resolución satisfactoria de esta problemática debe, necesariamente, contar con una dimensión metropolitana, superadora de un enfoque estrictamente “local”.

Pero, por otro lado, la cuestión de la salud “presenta ciertas determinaciones que se pueden utilizar para relativizar la idea de una perimetración rígida (en su definición territorial) receptora de las posibles acciones metropolitanas en este rubro. Es seguro que el establecimiento de un sistema o red integrado de salud metropolitana en su delimitación se extiende mucho más allá de los límites tradicionales de una extensión metropolitana y tiende a estalecer en una **dimensión regional**”. (Caballero, 1997)

Entendemos por **región metropolitana** “a una extensión territorial que incluye un extenso “anillo rural” y finalmente los denominados “centros territoriales”, centros urbanos con el rango de ciudad aunque de diversa magnitud y colocados con cierta regularidad en relación con la ciudad central” (CFI, 1991).

Retomando lo señalado en torno a las nuevas modalidades de organización urbano-regionales, podríamos asimilar la **región/área metropolitana** (en su acepción más moderna) con una **región asociativa**; donde:

- **la región pivotal** estaría constituida por la **ciudad central**, a la escala de la división político-administrativa;

- la **región asociativa** estaría constituida a partir de la unión voluntaria de la región pivotal con unidades territoriales adyacentes (bien del Area Metropolitana, bien de la Región Metropolitana) para desarrollar **Acciones Metropolitanas** en forma concertada y conjunta para cada problemática detectada; no siendo condición necesaria el establecimiento legal de una perimetración rígida.

La nueva realidad metropolitana debe entenderse como “un **sistema o una red** de geometría variable articulado por nodos, puntos fuertes de centralidad definidos”(Borja, 1997). En este marco, el **trabajo en red** se constituye en una herramienta fundamental para el funcionamiento de las regiones asociativas/espacio metropolitano; tanto como para el desarrollo de las regiones virtuales.

3.4- Rosario y su vinculación con el Area Metropolitana.

La Ciudad de Rosario se encuentra ubicada en la Provincia de Santa Fe, en la zona central de la República Argentina. Cuenta con una población cercana al millón de habitantes, que representa aproximadamente un tercio de la población de la Provincia de Santa Fe y un tres por ciento (3 %) de la población total del país. Constituye la ciudad cabecera de un conjunto de comunas y municipios que conforman un aglomerado que se conoce como **Área Metropolitana del Gran Rosario**, cuya población total estimada oscila entre 1.300.000 y 1.400.000 habitantes, según el criterio que se tome para la delimitación del área.

De acuerdo con estimaciones realizadas, el producto bruto geográfico de esta área metropolitana, representa más del cincuenta por ciento del producto bruto provincial, estimado en menos de 3.000 millones de pesos y entre un 4,5 y 5 % del Producto Bruto Interno de la República Argentina.

En los últimos años se constata el crecimiento del Area Metropolitana, tanto de su núcleo central (Rosario) y como de los núcleos urbanos cercanos a la misma, caracterizándose este nuevo fenómeno metropolitano por su continuidad urbana y por los grandes niveles de interacción e interdependencia que ligan a todas sus partes en múltiples aspectos.

En principio se pueden considerar dos grandes líneas para la delimitación del Área Metropolitana. Ellas son (Ministerio del Interior, 1996):

1. La que considera como aspecto principal la **continuidad urbana**, que es el criterio que toma el I.N.D.E.C. para realizar la Encuesta Permanente de Hogares (EPH), sobre los principales conurbanos del país.

Desde este punto de vista, el área comprende las siguientes localidades:

- Capitán Bermúdez,
- Fray Luis Beltrán,
- Funes,
- Granadero Baigorria,
- Pérez,
- Puerto San Martín,
- Rosario,
- San Lorenzo, y
- Villa Gobernador Gálvez

Esta delimitación resulta valiosa porque trasciende la dimensión estrictamente urbana de Rosario, pero es reducida y acotada con respecto a la extensión concreta del fenómeno metropolitano, al basarse en la continuidad física de la urbanización.

2. Otra clasificación considera como aspecto fundamental, la **integración geográfica y funcional** del área, incorporando todos los municipios que se encuentran en interacción desde puntos de vistas económicos, financieros, sociales, culturales, etc.

En este caso la delimitación es más compleja ya que la propia dinámica del desarrollo regional puede ir variando los límites geográficos del conglomerado; en una primera aproximación el área quedaría delimitada por 47 localidades existentes en un arco de aproximadamente 50 a 60 Kms. de la ciudad de Rosario. Parte de la ciudad de Villa Constitución, pasa por las localidades de Acebal, Casilda, Carcarañá, y finaliza en Puerto San Martín, limitando al este con el río Paraná.

Como lo señala el Informe de Avance sobre el Diagnóstico de Información General del Area Metropolitana del Gran Rosario, elaborado en el marco del Programa de Desarrollo Integral de Grandes Aglomeraciones Urbanas del Interior (BID-AR0151) (Ministerio del Interior, 1996): “De la voluntad de los Intendentes y Presidentes Comunales del área, reunidos en la ciudad de Rosario el día 11 de noviembre de 1996....se dispuso considerar la segunda clasificación, agregándole un vínculo aglutinante del área, **el consenso de cada municipio en la participación**”. Este último elemento, recordemos, constituye una de las características de las **regiones asociativas**.

De todos modos, la concreción de la cuestión metropolitana en formas jurídico-administrativas y de gestión compartida parece, aún, bastante lejana en el caso del Area Metropolitana del Gran Rosario, fundamentalmente por la ausencia de

niveles de organización institucionales específicos (metropolitanos) que se puedan constituir en demandantes y receptores de esas reflexiones (Caballero, 1997). Esta situación- como hemos argumentado en el apartado 3.3- no impide que el área metropolitana pueda dar lugar a **actuaciones metropolitanas** (sobre problemáticas comunes identificadas) aún si no cuenta con una delimitación dada por un norma institucional estricta, siempre que acredite la voluntad política de las partes integrantes del espacio territorial.

El análisis del conjunto de localidades del área metropolitana de Rosario incluídas en el mencionado Diagnóstico indica que los problemas comunes que enfrentan, en orden de importancia , y discriminados por tipo de problema, son:

1) Principales problemas como unidades de gestión administrativas:

- Problemas generales en los procesos de organización, administración y gestión.
- Insuficiente capacitación del personal.
- Falta de equipamiento.
- Recaudación insuficiente y falta de recursos económicos.
- Cuestiones normativas y legales.

2) Principales problemas en relación con la ciudad y la región:

Centro

- Infraestructura urbana insuficiente. Red de agua obsoleta y baja presión en el abastecimiento del servicio. Desagües pluviales y cloacales.
- Equipamiento social básico: sobresaturación en la prestación de los servicios de salud e insuficiente equipamiento educativo.
- Problemas de tránsito vehicular e insuficiencia del transporte público de pasajeros.

Periferia

- Crecimiento demográfico explosivo, radicación de asentamientos irregulares (villas de emergencia).
- Infraestructura urbana insuficiente. Red de agua potable. Desagües pluviales y cloacales. Red de gas y alumbrado público.
- Equipamiento social básico: insuficiente equipamiento sanitario y educativo.
- Red vial insuficiente. Accesos (congestión del tránsito hacia y desde el Centro). Transporte público de pasajeros deficitario.

3) Principales problemas de tipo ambiental:

Centro

- Ruido y polución en general.
- Falta de tratamiento de los efluentes industriales.
- Insuficiencia de la red de desagües pluviales.

Periferia

- Contaminación aérea (polvo, gases y cenizas de establecimientos industriales)
- Contaminación de napas subterráneas de agua por inexistencia de red cloacal (pozos ciegos) y descarga clandestina de efluentes industriales.
- Existencia de basurales (sin tratamiento sanitario)
- Inundaciones por lluvias (insuficiencia y/o inexistencia de red pluvial, no sólo del asentamiento sino también de la red del Centro) y por desbordes de cursos de agua que lo atraviesan.

Adicionalmente, es importante remarcar que en la encuesta sobre la cual se formuló el documento casi la totalidad de las autoridades municipales declaraba que uno de los principales problemas que debían enfrentar era el cierre de las fuentes de empleo radicadas en sus localidades.

En el marco de la identificación de estos problemas comunes, Adrián Caballero (1997) sintetiza las que podrían considerarse las principales **problemáticas metropolitanas**:

- ◇ Escasa o nula información estadística y cartográfica metropolitana
- ◇ Deterioro progresivo de la calidad ambiental
- ◇ Inexistencia de un sistema integrado de salud, abarcativo de la demanda regional
- ◇ Desestructuración y déficit del sistema inter-multimodal de transporte de cargas.
- ◇ Crecimiento progresivo de la marginalidad física y social

Las problemáticas urbano-regionales, la dimensión de los conflictos con significativo grado de concentración en las grandes aglomeraciones urbanas, la creciente política de descentralización llevada a cabo por el Gobierno Nacional, generan **la necesidad de rever los mecanismos de toma de decisiones del sector público municipal, con un enfoque eminentemente metropolitano.**

En el Area del Gran Rosario se agrega un factor adicional. Actualmente con la constitución y fortalecimiento del Mercado Común del Sur (MERCOSUR), se abren interesantes perspectivas económicas para el área metropolitana portuaria e industrial de Rosario, la segunda del país.

Como obra emblemática del MERCOSUR está prevista la construcción en los próximos cuatro años del Puente Rosario-Victoria sobre el Río Paraná, conexión vial de aproximadamente 50 Km. En el nuevo modelo de desarrollo económico mundial basado en la segmentación de la producción y en la globalización de la economía, la obra Rosario-Victoria adquiere una importancia geopolítica estratégica de gran significación, al permitir efectivizar una nueva vinculación entre la Mesopotamia y el resto del país.

La vinculación permitirá un significativo avance en el objetivo de interconectar al Gran Rosario con vastas regiones de Argentina y los países limítrofes, mejorando la comunicación vía marítima con el resto del mundo.

El Area Metropolitana se convertirá, en consecuencia, en un centro internacional de distribución y concentración de la actividad económica, que motorizará el desarrollo de las comunas y municipios. La obra actuará como nodo de enlace de las distintas vinculaciones viales de la región:

- ◆ Autopista Rosario-Santa Fe.
- ◆ Autopista Rosario-Buenos Aires.
- ◆ Futura Autopista Rosario-Cordoba.
- ◆ La Ruta Nacional N° 33, 34, 11 Y Otras Similares.
- ◆ Integración Este-Oeste. Corredor de Exportacion Bioceanico San Pablo-Valparaíso.

Además, se inscribe en el marco de un conjunto de obras de infraestructura de indudable impacto positivo en el desarrollo del área como son:

- ◆ Autopista Rosario-Córdoba.
- ◆ Señalización, redragado y mantenimiento de la vía navegable troncal desde el Puerto de Santa Fe al Océano Atlántico. (Concesionario HIDROVIA S.A.)
- ◆ Proyecto de Hidrovía Paraguay-Paraná, destinado a asegurar la navegabilidad permanente de la vía fluvial conformada por los Ríos Paraná y Paraguay desde Puerto Cáceres Km. 3.442 (Estado de Mato Grosso del Sur-Brasil) hasta el Puerto de Nueva Palmira Km. 139 (República Oriental del Uruguay).
- ◆ Concesión y desarrollo del Puerto de Rosario.

Este conjunto de obras ha de tener un indudable impacto en el desarrollo urbano de las ciudades y del valle fluvial, en particular en lo relacionado con las posibilidades de actividades asociadas a la nueva accesibilidad.

3.5 Redes de Ciudades y Regiones Virtuales.

Ya hemos señalado que la competencia entre territorios es una de las fuerzas motrices del actual mundo global.

Sin embargo, los cambios globales, el renovado “lugar del territorio”, la nueva concepción de región, exigen paralelamente nuevas formas de cooperación entre las ciudades/regiones que permitan operar en marcos más amplios.

“El binomio cooperación-competencia es uno de los elementos que marcan las relaciones en el sistema urbano mundial. La cooperación, necesaria para insertarse en un sistema internacional, tiene como objetivo último la mejora de la competitividad. Se coopera para poder competir mejor. Esto implica un juego de equilibrios en el que la cooperación se da cuando las ganancias en competitividad son superiores a las posibles pérdidas en ventajas comparativas existentes; y cuando se produce un cambio de escala de actuación que hace que la cooperación se convierta en el instrumento para consolidarse a ese nivel” (Borja, 1997a).

La creciente interdependencia y complementariedad del territorio organizado ha llevado a que en los últimos años ciudades distantes (dentro o fuera de una misma nación) tiendan a organizarse como **espacios interconectados en red**.

Hasta hace poco tiempo, los trabajos sobre redes se circunscribían a las **redes técnicas** (Dupuy, 1987) (como las redes de transporte, comunicaciones, saneamiento, etc.).

Con posterioridad, comenzaron los estudios sobre **redes sociales**, como difusoras de prácticas sociales en varias escalas (urbanas e interurbanas).

Como bien señalan Cooke, Philip y Morgan (1991) el paradigma de las redes ha proporcionado también nuevas perspectivas **en el desarrollo de las empresas y en el desarrollo regional**.

En este marco, las experiencias de organización de una red de interacciones entre ciudades- y los estudios sobre este tipo de trabajo en red- son recientes. Las redes de ciudades se han consolidado recién en la presente década como una estrategia de la mayoría de las ciudades grandes y medianas.

Camagni define las redes de ciudades como “sistemas de relaciones y de flujos, de carácter preferentemente horizontal y no jerárquico, que se establecen entre centros complementarios o similares y que garantizan la creación de externalidades o economías de especialización, complementariedad, división espacial del trabajo, de cooperación, sinergia e innovación”. (citado por Vazquez Barquero, 1997)

De las características de la organización en red se traduce que el concepto de **interdependencia** es clave para su comprensión. Interdependencia como un concepto que, contrariamente a la jerarquía, “no supone necesariamente una

escala prefigurada de autoridad o importancia entre los integrantes de la red” (Mezquita, 1996).

Las redes de ciudades no se presentan como un sustituto de los organismos de representación formal ya existentes a nivel internacional, sino como ámbitos complementarios y alternativos, como se puede observar en el siguiente cuadro (Borja, 1997a):

ORGANISMOS FORMALES	REDES
ESTRUCTURA ORGANICA	ESTRUCTURA ASOCIATIVA
BASE TERRITORIAL	BASE ACTORES/AGENTES
BASE DE REPRESENTACION ESTATAL	SIN BASE ESTATAL
VISION GLOBAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS
REPRESENTACION	PRESENCIA
ORGANIZACION BUROCRATICA	ORGANIZACION ADHOCRATICA
MIEMBROS HOMOGENEOS	MIEMBROS HETEROGENEOS
ESTABLE/POCO ADAPTABLE	CAMBIANTES/ADAPTABLES
BAJA MORTALIDAD	ALTA INESTABILIDAD
JERARQUIA (2do y 3er nivel)	RED

Las redes de ciudades dan lugar a la formación de la nueva modalidad de organización urbano-regional que hemos denominado **“región virtual”**.

Un antecedente de esta propuesta es el concepto de **corporación virtual**, una modalidad de operación desarrollada por las grandes empresas transnacionales. La corporación virtual, es una red temporal (de carácter técnico-económico) de compañías independientes ligadas por tecnología de información que les permite compartir habilidades, costos y acceso a los mercados de cada una de ellas, para lograr un propósito determinado (Business Week, 1993).

El sustento teórico de las redes virtuales viene dado por la propuesta cepalina de **regionalismo abierto** para los países (esto es, la posibilidad que tiene cualquier país de pertenecer simultáneamente a varios esquemas de integración), y su adaptación hecha por el ILPES en el contexto de los territorios subnacionales: el **regionalismo virtual**.

*“El **regionalismo virtual** surge como un instrumento para la cooperación entre territorios organizados para la competencia y competitividad internacional... en un escenario mundial caracterizado por la globalización y la reestructuración económica y política subnacional.*

Las principales características del regionalismo virtual son: flexibilidad, elasticidad y colapsibilidad. La continuidad geográfica y el tamaño pasan a ser reemplazados por relaciones funcionales expresadas en el espacio decisonal y por el nivel de complejidad del territorio, permitiendo la asociatividad y el virtualismo sin pérdida de identidad corporativa” (Lira, 1995).

3.6- La experiencia europea y latinoamericana

En los últimos años, las relaciones transfronterizas entre ciudades han ido adquiriendo una importancia creciente. Este fenómeno es particularmente notorio en el espacio europeo, donde, como ya hemos señalado, se constata un incremento de la importancia de las ciudades.

El avance tecnológico de las telecomunicaciones y del transporte, la apertura del comercio, la internacionalización de la economía, y el proceso de integración regional constituyen factores que han promovido esa articulación.

A partir de considerar que **las políticas de redes transeuropeas de ciudades y el sistema europeo de ciudades** pueden- y deben -reforzar el desarrollo potencial de las ciudades, la Comisión Europea ha impulsado la constitución de redes de cooperación e intercambio de experiencias entre las ciudades.

En este marco, se constituyó en 1986 la red de ciudades europeas de mayor trayectoria: **EUROCITIES**, asociación europea de ciudades metropolitanas que agrupa a 72 miembros de 14 estados de la Unión Europea y 10 de otros países europeos (Eurocities, 1996)

Eurocities ha venido trabajando-como región virtual en el espacio europeo- para que la política urbana sea incluida entre las prioridades de la UE.

Está abierta a gobiernos locales democráticamente electos y a sus socios económicos y científicos (cámaras de comercio y universidades) en ciudades que:

- tengan como mínimo una población de 250.000 ha.
- tengan una dimensión internacional
- sean un centro regional importante.

Sus objetivos son (Eurocities, 1996):

a) Promover la calidad de vida de los ciudadanos de la UE, principalmente de los que viven en las ciudades, a través de:

- influir en la agenda europea para garantizar que la perspectiva de las grandes ciudades se tengan en cuenta en las políticas de desarrollo;
- incrementar la transferencia de conocimiento, experiencias y prácticas exitosas entre los gobiernos locales a lo largo de Europa;
- promover y facilitar la implementación de proyectos prácticos a lo largo de Europa por parte de las ciudades miembros.

b) Ayudar a ciudades de fuera de la Unión Europea a integrarse a la misma.

c) Ayudar y promover a las ciudades de Europa Central y Oriental en su continuo progreso hacia gobiernos democráticos y economías de mercado.

Las actividades de Eurocities se canalizan a través de un conjunto de comités y subredes (Desarrollo Económico y Regeneración Urbana, Asuntos Sociales, Cultura, Medio Ambiente, Transporte, Tecnología, Este/Oeste), que examinan los distintos aspectos de las políticas comunitarias (Font, 1997). También participa y/o actúa como su paraguas institucional en redes temáticas de ciudades, tales como:

- ◆ Car Free Cities (promueve la movilidad sustentable)
- ◆ Telecities (define la demanda urbana en telecomunicaciones)
- ◆ DIECEC (educación intercultural en la ciudad)
- ◆ POLIS (telemáticas aplicada al transporte)
- ◆ Ciudades Digitales Europeas
- ◆ Programa de Vínculos (reconstrucción en la ex Yugoslavia).
- ◆ EUPOLIS (sistema de información sobre la política urbana europea).

Algunas ciudades latinoamericanas también han definido su voluntad de trabajo concertado y de participar en la construcción de los procesos de integración regional o subregional. Sin el alcance asociativo ni la multiplicidad de redes que existen en Europa, existen algunas iniciativas recientes como la Red de Mercociudades o las propuestas de coordinación de proyectos entre ciudades destinadas a constituir ejes o sistemas urbanos, como el eje de las ciudades del corredor bioceánico.

En el espacio del Cono Sur se perciben tres aspectos positivos de sus sistemas de ciudades (Borja, 1997b):

- I. La existencia de grandes capitales con vocación de ciudades globales
- II. la existencia de centros urbanos dinámicos y con potencial de centralidad subregional. Además de las capitales, se incluyen ciudades “estratégicas” o de “dimensión Media”, como Córdoba, **Rosario**, Mendoza, Porto Alegre, , Curitiba, Belo Horizonte, Salvador.
- III. La configuración de un eje urbano que puede jugar un papel equivalente al que ha jugado en Europa la famosa “banana” (Londres, Milán, siguiendo el eje Rin-Ródano). este eje es el de Valparaíso-Río de Janeiro, vía Santiago, Mendoza, Córdoba, **Rosario**, Buenos Aires, Montevideo, Porto Alegre, Curitiba y San Pablo). Otros ejes complementarios pueden desarrollarse aprovechando ejes fluviales (**Rosario**- Asunción-San Pablo) o pasos de cordillera.

La posición geoestratégica de la ciudad de **Rosario** en el espacio mercosureño señalada en este análisis de J.Borja, constituye un elemento indispensable- pero no suficiente- de toda propuesta para la definición del rol de Rosario en sistemas regionales de ciudades.

4. PROPUESTAS PARA LA DEFINICIÓN DEL ROL DE ROSARIO EN SISTEMAS REGIONALES DE CIUDADES.

Desde la visión estratégica del Eje "Centralidad Regional y Proyección Internacional" del Plan Estratégico Rosario, el sendero de transformación de la ciudad para los próximos años, deberá basarse en líneas estratégicas que tomen en consideración el "nuevo concepto de región" y las "nuevas modalidades de organización urbano-regionales" planteadas en el apartado anterior.

Desde esa perspectiva, creemos que pueden formularse **propuestas** vinculadas a cada una de las categorías de región señaladas:

- ⇒ Rosario como región pivotal desde la perspectiva del desarrollo económico;
- ⇒ Rosario centro geopolítico-económico de una región metropolitana (región asociativa); y
- ⇒ Rosario como Puerta y Puerto del Mercosur (región virtual).

A partir de estas propuestas podemos reformular el cuadro presentado más arriba:

Modelos de Región (Boisier)	REGION PIVOTAL	REGION ASOCIATIVA	REGION VIRTUAL
Adaptación para este trabajo	CIUDAD	AREA/REGION METROPOLITANA	RED DE CIUDADES
Ejemplos	ROSARIO	AREA/REGION METROPOLITANA DE ROSARIO	* MERCOCIUDADES *RED DE CIUDADES DEL CORREDOR BIOCEÁNICO *RED DE CIUDADES MEDIAS
Propuestas	AGENCIA DE DESARROLLO LOCAL	ARTICULACION DE LA COMUNIDAD LOGISTICA	FORTALECIMIENTO DE LOS SISTEMAS DE REDES DE CIUDADES

Las tres propuestas están orientadas a potenciar el rol de Rosario en un Sistema Regional de Ciudades, con un sentido dinamizador de su centralidad regional (Area Metropolitana/región asociativa) y de su proyección internacional (redes transfronterizas en el Cono Sur/región virtual).

4.1 La Agencia de Desarrollo Local como núcleo de la gestión estratégica del desarrollo de la ciudad.

El área del Gran Rosario es una región que ha atravesado en los últimos años una fuerte crisis industrial. El ajuste y reconversión en la industria metalmeccánica, metalúrgica básica, siderúrgica, química y del papel- por citar aquellos ejemplos más relevantes- pusieron a la región ante una crítica situación económica y social, con dificultades para competir en un marco de apertura económica y competencia internacional.

La región metropolitana también presenta una de las tasas de desocupación abierta más altas del país, situación agravada por la atracción de migrantes de otras regiones que la economía regional no logra absorber, generando focos de pobreza estructural sumamente preocupantes.

Desde el punto de vista productivo, el espacio urbano-regional presenta un perfil industrial dominado por aquellas ramas poco dinámicas dentro del modelo vigente y con gran cantidad de PyMes orientadas al mercado interno.

También son característicos de la región sectores de alto crecimiento, aunque de bajo valor agregado, como el sector de alimentos y bebidas. La abundancia de materias primas de origen agropecuario y la producción de ellos han hecho de la agroindustria uno de los sectores de crecimiento más temprano y con ventajas comparativas significativas. Pero también esta rama productiva tiene un alto contenido de materias primas (por encima del 80 % del valor de la producción) y muestra una escasa industrialización (Farrugia y Guerrero, 1996).

Sin embargo, desde la perspectiva de sistemas locales de empresas en un entorno competitivo tal como se percibe en las ciudades más dinámicas, la situación del Gran Rosario no parece ser la más óptima.

Un diagnóstico de las organizaciones empresariales del Gran Rosario, particularmente Pymes (Palomino y Senen Gonzalez, 1996), demuestra que, en general, se trata de:

- plantas industriales pequeñas de baja productividad, con tecnología obsoleta en muchos casos;
- estructuras de costos fijos elevados;
- empresas familiares con bajo nivel de profesionalización en sus cuadros gerenciales;
- problemas de gestión y dificultades para establecer un planeamiento futuro;

- problemas de financiamiento, de incorporación tecnológica y de estrategias de inserción en mercados internacionales;
- problemas de coordinación y continuidad con los diferentes programas oficiales o paraestatales de asistencia a las empresas.

Cabe mencionar, sin embargo, la existencia de algunas empresas que evolucionan en forma inversa al ciclo regional o del sector de su actividad;

logrando superar la mayoría o totalidad de esos inconvenientes a través de una orientación hacia actividades con eje en la exportación (regional), aprovechando algunas ventajas comparativas (ubicación geográfica privilegiada respecto al MERCOSUR), en una región con peso fundamental en la producción agropecuaria.

Esta evidencia puede dar lugar a una hipótesis respecto a las posibilidades de subsistencia y desarrollo de las PyMes, a partir de actividades de exportación regionales o a mercados distantes, pero con mayor contenido de valor agregado- como ocurre en otras ramas productivas o en otras regiones del país-.

Desde el punto de vista de nuevos enfoques para el funcionamiento de **redes productivas** que proporcionen un contexto adecuado para el desarrollo empresarial- particularmente de las Pymes-, es posible resaltar un dato positivo: la región del Gran Rosario presenta una fuerte tradición empresarial e institucional, a partir de la existencia de una densidad del tejido institucional local, con numerosas asociaciones de primer grado articuladas con federaciones de segundo y tercer grado de alcance provincial y nacional.

No obstante ello, algunos estudios sostienen que existen en el área de Rosario claras limitaciones para un funcionamiento en red, entendiendo aquí por red regional cualquier "sistema virtuoso" que ofrezca articulaciones específicas entre información, formación, acceso a capital e innovación tecnológica" (Palomino y Sener González, 1996). El concepto de red utilizado es aquél que logra vincular sistemas productivos, sistemas de gobierno y sistemas tecnológicos en un determinado espacio geográfico.

De acuerdo a esta interpretación, **Rosario estaría caracterizada por el funcionamiento de una "red segmentada"**, con limitaciones en cuanto a la cooperación público-privada e interempresarial (particularización de los beneficios) y en cuanto a acceso a bienes públicos (escasa valoración o vinculación esporádica por parte del empresariado con las políticas públicas específicas), sumado a dificultades para definir orientaciones de crecimiento y desarrollo tecnológico y de relaciones de cooperación entre empresas.

De todos modos, Rosario- y su zona de influencia- está en un punto de inflexión histórica, que le permite revertir años de decadencia y frustración: es consciente de sus déficits y está dando pasos para seguir adelante. El desafío para sus dirigentes pasa por acordar orientaciones básicas que sean apoyadas y respetadas por todos los sectores, y que conviertan a Rosario en centro geopolítico y económico de una amplia región metropolitana, y "Puerta y Puerto del Mercosur".

Existe una tendencia- generalizada entre responsables públicos y referentes privados- a plantear el desarrollo de Rosario y su región desde una perspectiva certera, pero que puede resultar insuficiente a la hora de permitir un futuro de

crecimiento con empleo y mejor calidad de vida, ya que sólo contempla el mejoramiento de los **factores productivos**:

- ◆ Infraestructura: la Hidrovía, la construcción de Puente Rosario-Victoria, la reactivación del Puerto y del Aeropuerto, la construcción de la autopista Rosario - Córdoba en el marco del corredor bioceánico, el mejoramiento y mantenimiento de los accesos viales.
- ◆ Capital y Tecnología: a partir de la llegada de importantes inversiones privadas en la zona, como la instalación de la Planta de General Motors, la terminal de barcas de ACBL, los puertos privados, etc.
- ◆ Recursos Humanos: a través de numerosas instituciones educativas y de formación, tanto públicas como privadas en la ciudad y región, y abundante mano de obra capacitada y apta para reentrenarse.

Trabajar sobre factores es determinante, al punto que se podría establecer una regla que sostiene que: existe una firme relación entre las acciones que emprende el sector público (por sí o promocionando la acción de los particulares) en aquellos aspectos claves de la producción (infraestructura, tecnologías, incorporación de estándares internacionales de competitividad) y el potencial territorial para atraer inversiones directas exógenas y lograr la movilización de los recursos exógenos. En otras palabras, las formas que se da una comunidad para atender sus necesidades y prioridades, influyen directamente su capacidad para sostenerse a sí misma hacia el futuro (Cotorruelo Menta, 1995).

Sin embargo- y como hemos señalado al referirnos a “la competitividad de ciudades y regiones”- el desarrollo no se explica sólo con la mera sumatoria de factores productivos, sino que deben incorporarse otras dimensiones institucionales y organizativas, propias del concepto de "**territorio organizado**". Este no sólo incorpora las infraestructuras sino los llamados "intangibles" del desarrollo (formación, organización, conductas y valores). Y en este sentido, el caso del Gran Rosario resulta paradigmático, ya que posee tanto un potencial en cuanto a factores, como déficits en numerosos frentes: competitividad empresarial, pobreza estructural, calidad de vida para sus ciudadanos, atracción de actividades e inversiones, falta de equidad y eficiencia administrativa.

El nuevo enfoque de **combinación de factores y procesos que permitan generar un entorno competitivo del desarrollo**, surge a partir de algunas evidencias:

- * la experiencia industrial de descentralización y fragmentación de los procesos productivos en pequeñas plantas interrelacionadas, como una característica de los procesos de reestructuración productiva en los países desarrollados en la segunda mitad de los años setenta y ochenta;
- * el crecimiento de ciertas regiones impulsadas por dinámicas endógenas de desarrollo, sostenida por una compleja red de factores históricos y sociológicos;
- * la variedad de respuestas nacionales y regionales en el contexto latinoamericano, a partir de cambios productivos, tecnológicos y organizacionales.

Este nuevo enfoque incorpora la prioridad de afianzar un **entorno favorable** para la cooperación interempresarial e interinstitucional. Y supera el enfoque tradicional propio del industrialismo sustitutivo en América Latina, donde la organización productiva respondía a un esquema institucional centralista, regido por un crecimiento nacional planificado desde el Gobierno nacional.

Las ideas de planificación estratégica, de cooperación público-privada y de reposicionamiento en la región del Mercosur a partir de ventajas competitivas, como conceptos innovadores incorporados a la agenda de discusión en los últimos tiempos, son un excelente punto de partida para asumir los desafíos futuros. Dicho de otra manera, el nuevo enfoque permite comprender mejor la naturaleza de las relaciones entre el Estado, la Sociedad Civil y el Mercado.

En este marco, el abanico de acciones que deberían conformar una **política local/ regional** integral es muy variado:

- ◆ Provisión de infraestructura de base necesaria para el cambio estructural, e indispensable para el funcionamiento del sistema económico (suelo industrial a las empresas, servicios básicos). En este sentido, ya hemos identificado un conjunto de obras de infraestructura y algunos proyectos emblemáticos de gran importancia para la región del Gran Rosario y para su proyección en el espacio Mercosur (la autopista Rosario-Córdoba, la revitalización del Puerto, el proyecto de la Hidrovía Paraguay-Paraná, la construcción del Puente Rosario-Victoria, etc.).
- ◆ Adquisición de estándares internacionales (modelos de gestión, management competitivo, controles de calidad, tecnologías, normas de calidad, etc.). La llegada de nuevas inversiones internacionales como la General Motors debe servir como factor dinamizador necesario para que se diseminen en el área metropolitana tales patrones de competitividad.
- ◆ Creación de Centros de formación para la población y los trabajadores; cualificación de la mano de obra.
- ◆ Fomento a la vinculación del sistema productivo con el sistema educativo, a través de Centros de desarrollo de empresas y/o parques tecnológicos.
- ◆ Búsqueda de nuevos mercados a escala nacional e internacional; con provisión de información técnica; análisis de mercado, evaluación de escenarios.
- ◆ Promoción de empresas y de inversiones directas locales e internacionales.
- ◆ Promoción de imagen de marca regional (denominaciones de origen, especializaciones productivas).

- ◆ Planificación financiera y estrategias de obtención de fondos para el desarrollo.
- ◆ Gestión eficaz del medio ambiente.
- ◆ Relaciones con otras ciudades en el marco de redes regionales de ciudades en el espacio del Mercosur, a partir de la especialización y el potencial de desarrollo de cada localidad.

Una tarea fundamental a desarrollar en el Gran Rosario sería impulsar la formación de **agrupamientos de sectores con capacidad competitiva a nivel internacional**, a partir de medidas en áreas como investigación y educación universitaria, infraestructura adicional, difusión de información, reglamentaciones y promoción específica.

Estos “agrupamientos” son casi siempre una combinación de sectores tradicionales y nuevos ya que también en sectores maduros se emplean nuevas tecnologías. Por ejemplo, la industrialización de productos de origen agropecuario puede complementarse con nuevos campos, tales como la biotecnología o la instrumentación de procesos o de equipamiento para alimentos, aumentando así la interdependencia entre sectores conexos, compradores y proveedores.

La ciudad de Rosario- y su región- debe incorporar la noción de **Balanza comercial local/regional**: qué importa la ciudad/región (para analizar su posible reemplazo paulatino por producciones propias) y que exporta (para identificar la viabilidad mercadológica de esos productos y la incidencia sobre el tejido productivo de la ciudad/región).

En tal sentido, debería considerarse la posibilidad de impulsar desde el ámbito local, medidas de promoción empresarial y de ayuda a la competencia internacional, fijadas a través de criterios que consideren tanto la viabilidad mercadológica internacional de los productos y servicios, como su impacto sobre el tejido productivo y el empleo.

Surge entonces la necesidad de imaginar creativamente nuevas estrategias vinculadas a la problemática territorial, que permitan elevar la eficiencia pública y privada a partir de la generación e implementación de políticas activas en las instancias locales y regionales.

Esta situación reclama, incluso, consolidar una nueva institucionalidad, con sentido descentralizante, que delegue responsabilidades, recursos y capacidad operativa en los espacios de lo público más cercanos a las problemáticas concretas a resolver.

Por otro lado, obligará a los gestores locales y regionales a movilizar el potencial endógeno y atraer recursos exógenos, en pos de brindar respuestas originales e innovadoras a los problemas de crecimiento, empleo y calidad de vida.

En el ámbito de la ciudad, trabajar por el desarrollo económico implica **impulsar un conjunto de acciones tendientes a lograr el fortalecimiento y la diversificación de la base económica** que haga posible la dinamización del potencial económico local, así como la localización de nuevas industrias y actividades de servicios. Esto implica para el gobierno local adoptar un rol activo en la consecución de inversiones. Recordemos que las empresas "compran" lugares y hay que salir a buscarlas. Al decir de Jordi Borja (1997b): "La competitividad bien entendida no pasa fundamentalmente por una reducción de costos sino por un incremento de productividad."

Una serie de acciones básicas deben ser consideradas al respecto:

- Primero, debe existir una **visión clara de lo que se pretende que sea la ciudad** y definir su vocación como territorio.
- Segundo, se debe **garantizar un umbral mínimo de infraestructura y servicios** gestionados con cierto nivel de eficiencia para el tipo de especialización productiva que se pretenda promover.
- En tercer lugar, **eliminar limitaciones o restricciones que reducen la productividad de las empresas**, a través de acciones tendientes a la modernización de las estructuras públicas sin burocratización de las tramitaciones.

La Agencia de Desarrollo Local puede resultar un instrumento adecuado para mejorar la productividad y aumentar la competitividad de la ciudad y sus empresas. Puede constituirse en núcleo de la gestión estratégica del desarrollo de la ciudad.

La experiencia nacional e internacional demuestra que las ciudades que han implementado planes estratégicos de desarrollo, tratan de constituir-con diferentes grados de formalización- un espacio de canalización y concentración de los esfuerzos en pos del desarrollo económico territorial. Esos espacios, por lo general, asumen la forma de Agencias Locales de Desarrollo.

Este es el caso de la **Agencia de Desarrollo Económico de la Ciudad de Córdoba**.

En el marco del Plan Estratégico de la Ciudad de Córdoba (PEC), se formuló una política explícita referida a la creación de un ambiente propicio para la radicación de inversiones que aprovecharan los atractivos de la ciudad. En ese proceso, que busca definir estratégicamente y participativamente una imagen objetivo de ciudad y priorizar las líneas directrices de trabajo que garanticen la consecución de esta transformación urbana, se escogió entre varias estrategias un eje destinado a promover el desarrollo económico de la ciudad. (Marianacci, 1997).

Durante el proceso del PEC se fueron estableciendo vínculos entre los diferentes actores de la sociedad civil, los representantes de la actividad empresarial y el aparato municipal. No obstante, esta nueva trama de relaciones fue planteada por los impulsores como “no institucional” y “movida por compromisos de interés más bien generales”.

Sin embargo, con el objeto de aumentar la productividad y la competitividad de la ciudad y llevar adelante una serie de proyectos, se hacía necesario un tipo de asociación más formal y específica. Esta nueva forma de relación público-privado permitiría aprovechar las ventajas y fortalezas que ambos tipos de administración tienen. Consecuentemente, la Municipalidad de Córdoba y una serie de instituciones privadas acordaron la necesidad de poner en marcha un proceso concertado e innovador de desarrollo económico, generándose nuevas formas de gestión asociativa. Una de ellas es

la Agencia de Desarrollo Económico de la Ciudad (ADEC), entidad privada constituida como una asociación civil sin fines de lucro. Sus socios fundadores, además del gobierno local, son un conjunto de cámaras empresarias que representan a las actividades industrial, comercial y de servicios (la Unión Industrial; Cámaras de la Construcción, de Industriales Metalúrgicos, del Plástico, de la Madera, de Artes Gráficas, de Comercio Exterior, de Turismo, De Comercio; la Federación Agraria y la Asociación de Pequeños y Medianos Empresarios).

Los objetivos estratégicos de la ADEC son: constituirse en un instrumento transformador, gestor y promotor del ámbito del desarrollo económico sustentable; dinamizar el potencial de desarrollo endógeno de la ciudad; diversificar su estructura económica; y posicionar competitivamente a Córdoba en su espacio regional e internacional.

Su perfil es el de trabajar en términos de eficiencia y con una estructura chica y flexible que garantice el valor de su patrimonio. Este principio básico es un claro mensaje para el socio del sector público de no incurrir en políticas asistencialistas de neto corte clientelar, y para los socios del sector privado de no pretender un rol paternalista del estado, tendencias del pasado propias del modelo de centralidad estatal ya agotado.

La proporción de los aportes societarios- y por tanto la distribución de la toma de decisiones- asegura que la primera minoría le corresponda al Municipio. Es decir, éste no tendrá en ninguna ocasión la mayoría propia en el Consejo Directivo. Esto se justifica atendiendo a la necesidad de que se resguarde la estructura de la Agencia de los cambios políticos, y que el sector público tercie y actúe como árbitro entre las distintas posiciones que puedan surgir en su interior.

La Agencia de Desarrollo Económico de la ciudad de Córdoba puede ser un referente a tener en cuenta para Rosario, en virtud de ser ciudades que cuentan con ciertas características y problemáticas similares

4.2 Un proyecto emblemático para la Región Metropolitana: el Gran Rosario como una Comunidad Logística.

La fortaleza que la región del Gran Rosario presenta en cuanto a las infraestructuras para el desarrollo y las perspectivas aún más interesantes de mejoras en cada una de ellas (Hidrovía, corredor bioceánico, reactivación del Puerto, nuevas inversiones), nos pueden dar la pauta de un perfil de identidad territorial, al que habrá que complementar y perfeccionar con prácticas y procesos adecuados.

En ese sentido, el Gran Rosario puede posicionarse como una Comunidad Logística que, a partir de su adecuada infraestructura, se proponga brindar servicios especializados a las empresas y a otras regiones del MERCOSUR.

El concepto de Comunidad Logística- de incipiente desarrollo en algunas experiencias internacionales- aparece como una respuesta que podría adaptarse al perfil de desarrollo que resultaría más apropiado para nuestra ciudad y región.

Comunidad logística, significa que la región metropolitana puede plantearse simultáneamente objetivos complementarios que le permitan convertirse en (Andersen Consulting, 1995):

- ⇒ **Centro estratégico de distribución y aprovisionamiento de mercaderías para las empresas de la región metropolitana.**
- ⇒ **Centro satélite de stock y/o plataforma de reexpedición de mercaderías hacia otros mercados.**
- ⇒ **Centro de actividades de valor agregado, como ensamblado, industrialización o mejoramiento de la calidad comercial de los productos, próximo al mercado destino o para la exportación.**
- ⇒ **Puerta de entrada y salida internacional de bienes y servicios.**

Desde el punto de vista orgánico, el concepto de **Comunidad Logística** engloba al conjunto de **empresas de transporte** (todos los modos) y de las actividades complementarias a éste: los **profesionales de las actividades logísticas**, tanto de aprovisionamiento como de distribución; los **organismos públicos de gestión o control** (autoridades portuarias, aeroportuarias, aduanas, etc.); **los elementos externos a la actividad del transporte y logística** (traders, Cámaras de Comercio, etc., que se consideran incluidos en función del grado de vinculación/colaboración que efectivamente alcancen), y la **región toda como entorno competitivo**.

En resumen, una Comunidad Logística pretende ser una **planta productiva de servicios** integrados y una **placa de identidad corporativa** (una imagen de marca territorial), para mercados donde los clientes buscan cada vez más servicios globales. (Villaernando, y Barreiro López, 1996).

El eje del nuevo esquema estaría en el Puerto de Rosario, convertido en nodo dinámico de redes internacionales de producción y distribución; esto es, un puerto de tercera generación, de acuerdo a clasificaciones vigentes (UNCTAD, 1993). Puerto inserto dentro de un sistema portuario regional multimodal.

Para ello, el puerto de Rosario deberá adquirir capacidades que le permitan responder- con ciertas limitaciones lógicas en cuanto a su capacidad receptiva- a una demanda variada y exigente:

- Proveer buenas condiciones de accesibilidad, infraestructura adecuada, buenos sistemas de distribución interior, condiciones eficaces de seguridad, control operativo eficiente, procedimientos administrativos y aduaneros simples.
- Ser un centro totalizador de servicios para la actividad comercial, con agentes navieros que aseguren un flujo de líneas marítimas regulares, facilidades bancarias y de seguros. Áreas de actividades logísticas.
- Constituir un Centro Internacional de Negocios, interconectado a través de un amplio sistema de información con los principales mercados mundiales.

Tanto las necesidades del transporte multimodal como los cambios en el transporte marítimo suponen modificaciones importantes en la demanda de servicios portuarios que sólo pueden ser satisfechas desde una perspectiva de desarrollo portuario multipropósito. Esta actividad, según lo corroboran algunos estudios (Banco Municipal de Rosario, 1995), tendría efectos multiplicadores que se extenderían a la ciudad y la región metropolitana, a través de toda la cadena de servicios vinculados a la actividad logística.

De este modo, la región con eje en Rosario podría planificar, partir del atractivo de su posición geográfica de cara al MERCOSUR, un desarrollo económico que produzca articulaciones territoriales relacionadas con la competitividad y no simplemente con la distancia geográfica.

La ventaja comparativa de la ubicación geográfica, debe ser convertida en una ventaja competitiva basada en el concepto de **capacidad de una comunidad profesional o de un área económica** en la medida que incorpora aspectos organizativos y otros más inmateriales o más difícilmente objetivables, como son el **clima de colaboración o la facilidad de intercomunicación**.

En tal sentido, las áreas prioritarias de actuación serían (Andersen Consulting, 1996):

- El desarrollo del transporte multimodal (integración de los transportes por ferrocarril, carretera, marítimo, fluvial y aéreo), para acentuar la conectividad local con sus áreas de influencia actuales y potenciales. Ello requiere la actuación coordinada de las administraciones (federal, provincial y local) en lo concerniente a infraestructuras y normativas, junto con los operadores privados, en el desarrollo de una verdadera oferta logística para el Mercosur.
- Articulación de servicios logísticos, persiguiendo una mayor eficiencia e integración de los procesos de descarga/carga fluvio-marítima y aérea, trámites aduaneros, servicios de almacenaje, manipulación y transporte terrestre y ferroviario. Ello implica una necesaria simplificación y agilización de los procesos administrativos y operativos en los que están involucrados agentes públicos (Ente Administrador del Puerto de Rosario, Autoridades Portuarias de la Zona, Aduana, Zona Franca Santafesina) y privados (operadores, armadores, transportistas, consignatarios); así como una permanente definición de objetivos de mejora (ej. corredores logísticos con otros centros geográficos de la región).

Un reforzamiento del espacio metropolitano del Gran Rosario a través de una estrategia como la aquí presentada, permitiría intentar obtener una masa crítica adecuada para acceder a líneas de financiamiento internacional (por ejemplo: el Programa de Desarrollo Integral de Grandes Aglomeraciones Urbanas del Interior/ BID-AR 0151).

Complementariamente, una actividad indispensable consiste en la realización de un **Diagnóstico Estratégico de las redes logísticas en el ámbito del Mercosur**, incluyendo el número y la localización óptimas de centros de distribución:

- * Para diferentes sectores (automotores, fertilizantes, etc.)
- * Para diferentes tráficos (intra Mercosur, EEUU, Oriente, Europa, etc.)
- * Para diferentes tipos de carga (por ejemplo: carga completa/fraccionada, FCL, LCL)

- * Para diferentes funciones logísticas (por ejemplo, Centro de almacenaje y distribución, Puerto de entrada/salida, Centro de valor agregado)

Con este Diagnóstico se pretende evaluar el potencial de la ciudad de Rosario y de su Región Metropolitana para convertirse en: base de distribución regional, **puerta de entrada al Mercosur de productos de importación extraregionales (extramercosur) y puerta de salida de exportaciones regionales (mercosureñas)** (Comunidad Logística de Exportación), analizando fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas.

En los últimos años se ha consolidado una tendencia mundial de crecimiento del comercio internacional (crece más rápidamente que la producción internacional) y de auge en el desarrollo del transporte multimodal frente al tráfico marítimo. Esta tendencia ha eliminado la posición monopolística de muchos puertos con respecto a territorios tradicionales y ha introducido el **concepto de cargas discrecionales**: aquellas que pueden pasar por varios puertos al diluirse el concepto de “territorio cautivo”.

En efecto, en una economía global ya no rige el concepto de actividades cautivas, sino de actividades discrecionales (los avances en el transporte multimodal permiten que las cargas circulen ampliamente buscando las mejores alternativas); motivo por el cual se requiere “vender servicios” y “captar mercados en forma agresiva”. Esto es, la región metropolitana ofreciendo su potencial logístico, como si se tratara de una empresa vendiendo sus productos.

La experiencia internacional demuestra que para ser competitivos, los puertos deben apuntar a:

- aumentar la productividad;
- bajar costos;
- formar parte de cadenas de distribución internacional (calidad, costo y entrega como variables competitivas exigidas por las empresas) ;
- integrar su funcionamiento a redes de servicios de comercio exterior, utilizando, por ejemplo, zonas francas en esa estrategia (Miami, Barcelona, Kaoshioung en Taiwan, Liverpool).

En este último aspecto, la integración del Gran Rosario con la Zona Franca Santafesina de Villa Constitución resulta una alternativa potenciadora del atractivo regional, ya que puede ayudar a ampliar la oferta de servicios logísticos de la región, a atraer inversión extranjera directa, ofrecer una oportunidad para nuevos proyectos de exportación, y ampliar los servicios de un centro de negocios, con todos los eslabones de la cadena de comercialización internacional, concentrados en un sólo lugar. Aprovechar la Zona Franca Santafesina para incrementar el potencial exportador y el atractivo inversor de la región metropolitana.

Toda un área logística (con puertos, aeropuerto, zona franca, terminal terrestre, conexiones por carretera y ferroviarias, etc., más toda la gama de servicios básicos y complementarios a las actividades) debe constituir un **negocio cuasi-colectivo** y no un campo de juego donde cada agente instalado opere individualmente.

El Plan Estratégico Rosario debe ayudar a vincular el Puerto con la ciudad y la región, "no sólo desde el punto de vista del desarrollo urbano, sino también desde una visión de una nueva cultura productiva, industrial, comercial y financiera, coadyuvando a la promoción de negocios internacionales mediante iniciativas concretas" (Banco Municipal, 1995).

4.3 La proyección internacional de Rosario en Sistemas de Redes de Ciudades.

Ya ha sido expresado que las ciudades no sólo compiten para aprovechar al máximo sus atractivos y mejorar su productividad (Marianacci, 1997), sino también cooperan entre ellas.

La cooperación a partir del trabajo en red es para las ciudades un aspecto de su estrategia de inserción en el entorno internacional y una estrategia de mejora de su competitividad.

Las redes de ciudades han sido clasificadas de muy diversas maneras, de acuerdo al criterio utilizándo: **la esfera de cooperación** (ámbito espacial de actuación); **las funciones** (refuerzo de flujos materiales o intangibles ya existentes, lobby, transferencia de tecnología y experiencias positivas, etc.); **el origen** (construídas en base a relaciones informales ya existentes, sobre intereses

complementarios, por agentes externos o por iniciativas de los propios miembros); **las características de sus miembros** (Borja, 1997b)

En términos generales, y siguiendo al mismo autor, es posible clasificarlas básicamente en tres grandes grupos:

- a) Las redes sectoriales.
- b) Las redes globales.
- c) Las redes regionales o macroregionales.

Las redes sectoriales pueden jugar un papel importante en la mejora de los intercambios y las infraestructuras de las ciudades. Incluye las redes de puertos, de ferias, de centros de distribución, etc. También se incluyen aquellas redes sectoriales ligadas a la producción o los servicios y ofertas comunes.

Las redes globales son redes de cooperación y competencia entre iguales, por ejemplo Eurocities. Sirven para la cooperación y la elaboración de estrategias comunes, además de ser redes de representatividad y lobby político.

Las redes de coordinación o de aglomeración -redes regionales o macroregionales-, son redes con un mayor impacto territorial ya que constituyen un nuevo espacio regional de actuación. Este tipo de redes se forma para la coordinación de grandes proyectos o de planes estratégicos que proyectan el nuevo espacio regional, constituido por las ciudades principales de la red. Se orientan a la mejora de la competitividad de sus miembros a partir de las economías de aglomeración y de escala. El caso de la zona metropolitana de Lille es un ejemplo de ello. Son las que tienen un mayor impacto sobre la organización territorial- por ejemplo en la Unión Europea- ya que cambian el peso específico de áreas concretas.

Entre los principales objetivos/elementos positivos de las redes de ciudades, es posible señalar (Borja, 1997b):

- ◆ Estructuración de un sistema de lobby frente a terceros, sean éstos instituciones públicas, empresas u otros.
- ◆ Mejora de la capacidad de negociación frente a organizaciones y empresas; por ejemplo, para "competir" por radicaciones de inversiones y empresas, evitando caer

en disputas desgastantes con otros municipios e intentando acercar una propuesta

más completa y atractiva.

- ◆ Posibilidad de acceder, a nivel internacional, a fuentes de financiamiento alternativo para programas de desarrollo.
- ◆ Consolidación de unos espacios territoriales, económicos, políticos, demográficos, etc., que permitan la generación y utilización de economías de escala y de aglomeración, así como el desarrollo de infraestructuras y actividades de punta.
- ◆ Inserción en un sistema internacional que permita el acceso y utilización de un volumen creciente de información, el intercambio de experiencias y tecnologías, y el control de la competencia a través del establecimiento de unas reglas de juego mínimas.
- ◆ Obtención de funciones de liderazgo, promoción e imagen de las ciudades.

- ◆ Estímulo para el desarrollo interno de la calidad de vida y de la competitividad.
- ◆ Inserción de las ciudades, a través de las redes, en espacios de actuación superiores.

Resulta necesario, asimismo, llamar la atención sobre ciertas dificultades que puede presentar el funcionamiento de redes de ciudades, así como sobre algunos factores críticos para el éxito de las mismas.

DIFICULTADES (Borja, 1997b)

- Incapacidad, por parte de los miembros, para reconocer y operar en la diversidad.
- Dificultad y distorsiones en las relaciones internas.
- Esfuerzo adicional en dinero, recursos humanos y tiempo.
- Conflictos de intereses (derivados de la diversidad de situaciones, tipos de organización, etc. de las ciudades) que puedan arriesgar la continuidad y resultados de la cooperación.

FACTORES CRÍTICOS PARA EL ÉXITO DE LAS REDES (Mireia Belil, 1997)

- Contar con un liderazgo capaz de organizar proyectos, gestionar conflictos y difundir información a nivel internacional.
- Ser rentables en términos que su relación costo-beneficio de la red debe ser superior que la actuación individual.
- Deben poseer una voluntad de proyecto común.
- Tener un objetivo y productos claros y especializados.
- Contar con una metodología de control definida y estricta respecto de conocer en todo momento la evolución del trabajo, de las relaciones y de sus costos.

Ya hemos señalado que existen experiencias de trabajo en red entre ciudades en la conformación de áreas metropolitanas o regiones asociativas con el objeto de encarar problemáticas comunes. Tal el caso de Bilbao Metròpoli 30.

El acercamiento y cooperación bajo la forma redes de ciudades (sean o no de un mismo país) localizadas a grandes distancias unas y otras- esto es, una región virtual- es un fenómeno más reciente.

Rosario deberá aprovechar las ventajas derivadas de la participación en este tipo de redes de ciudades, dando lugar a la conformación de regiones

"virtuales", que permitan ampliar sus campos de actuación geográficos y mejorar su competitividad y posicionamiento internacional.

Al igual que el regionalismo abierto para los países, los arreglos virtuales tienen la característica de ser múltiples: una misma región pivotal o asociativa puede mantener en forma simultánea varias ligazones virtuales.

Es por ello que se propone **fortalecer el rol de Rosario en el Sistema Regional ("macroregión virtual del Mercosur")** a partir de:

- ⇒ Contribuir en la consolidación de redes existentes, Tal el caso de la **Red de Mercociudades**.
- ⇒ Promover el fortalecimiento de redes en proceso de gestación (por ejemplo, Red de Ciudades del Corredor Bioceánico) o sin dinamismo (por ejemplo, Red de Ciudades-Puerto del Cono Sur).
- ⇒ Liderar la conformación de nuevas redes de ciudades (por ejemplo,: Red de Ciudades Medias Argentinas, Red de Ciudades de la Hidrovía.).

En definitiva, Rosario puede y debe afianzar su rol protagónico dentro de la región MERCOSUR, no sólo a partir de obras de trascendencia tales como el Corredor Bioceánico, la Hidrovía y el Puente Rosario-Victoria, sino también a partir de una participación activa en distintas redes regionales de ciudades.

De esta manera, Rosario estará en condiciones de afianzar su identidad como Puerto y Puerta del MERCOSUR, posicionándose como una Comunidad Logística que ofrezca infraestructura y servicios especializados en el ámbito de la región.

5. Referencias bibliográficas

ANDERSEN CONSULTING

1995 "Barcelona, como Plataforma Logística para el sur de Europa", Barcelona

BELIL, Mireia

1997 en "Local y Global. La gestión de las ciudades en la era de la información", citado por Marianacci, Guillermo, "Ciudad, Integración y Competitividad", en revista "Córdoba. Ciudad y Desarrollo", Año III, Nro. 9, Córdoba, enero-junio de 1997.

BOISIER, Sergio

1991 "La descentralización: un tema difuso y confuso", en D. Nohlen (comp.), "Descentralización política y consolidación democrática. Europa-América del Sur", Editorial Nueva Sociedad, Caracas.

BOISIER, Sergio

1996 "Modernidad y Territorio", Cuadernos del ILPES, Nro. 42, Santiago.

BORJA, Jordi,

1997 "Planeamiento estratégico y proyectos urbanos: nuevos territorios y nuevas economías", mimeo, Rosario.

BORJA, Jordi

1997a "La internacionalización de las ciudades", en revista "Córdoba. Ciudad y Desarrollo", Año III, Nro.9, Córdoba, enero-junio.

BORJA, Jordi

1997 b "Ciudad, Competitividad e Integración. El rol de las ciudades en la construcción de Europa y la emergencia de políticas urbanas en la Unión Europea", III Reunión Cumbre de Ciudades del MERCOSUR, Córdoba, Setiembre.

BUSSINESS WEEK

1993 "The Virtual corporation", New York, amy

CABALLERO, Adrián

1997 "Rosario Metropolitano", Informe presentado al Plan Estratégico de Rosario, mimeo, Rosario

CFI

1991 "Extensión Metropolitana de Rosario. Proceso de formación y dinámica de transformación", trabajo realizado por expertos del CFI y la Sub-Secretaría de Planeamiento y Control de Gestión de la Provincia de Santa Fe.

CASALET, Mónica

1996 "Introducción", en "Redes y Regiones, una nueva configuración", Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo, Año 2, Nro.3, México.

COOKE, Philip

MORGAN, Kevin

1991 "The Network paradigm. New Departures in Corporate and Regional development", documento presentado al Seminario Internacional "Underfended Cities and Regions facing the new european order", Lemnos, Grecia, agosto.

COTORRUELO MENTA, Romeo

1995 "Planificación y gestión estratégica del desarrollo local", Inmark Argentina, Buenos Aires.

COTORRUELO MENTA, Romeo,
VAZQUEZ BARQUERO, Antonio,
RIESTRA CHERBAVAZ, R.,
URSA, Y.

1993 "Bases para un modelo de desarrollo regional apoyado en el sistema de ciudades" Documento del Grupo Inmark, Madrid, abril.

DIAZ, Antonio,

1994 "Municipio Relacional: la Eficacia Social", en Nueva Gestión Local, Editorial Popular, Madrid.

DOS SANTOS, Mario,
CALDERON, Fernando

1993 "Hueso Duro", mimeo, Buenos Aires

DREIFUSS, René A.,

1996 "A época das perplexidades", Editora Vozes, Petrópolis.

DUPUY, Gabriel

1987 "Les réseaux techniques sont-ils des réseaux territoriaux?", L'Espace Géographique, Paris.

EUROCITIES

1996 "A Charter of the European Cities. Towards the Revision of the Treaty on European Union", Bruselas, marzo.

EUROCITIES

1995 "Eurocities Workshop for Elected Members", Concluding Remarks of the Round Tables on: "Europe 2000" and "Cities and the Trans-european Networks", Bruselas, setiembre.

FARRUGIA, Olga

GUERRERO, Irene

1996 "Perfil productivo, empleo e inserción exportadora en la Provincia de Santa Fe", en "Cuadernos del Gran Rosario", Rosario, Año1, Nro.1, octubre-noviembre.

FONT, Javier

1997 "El aporte de las Metrópolis a la integración europea: la experiencia de Eurociudades", en revista "Córdoba. Ciudad y Desarrollo", Año III, Nro.9, Córdoba, enero-junio.

FUNDACIÓN BANCO MUNICIPAL DE ROSARIO

1995 "Estudio para el Desarrollo del Puerto de Rosario", Fundación Banco Municipal de Rosario, Rosario.

GENRO, Tarso

1997 "El mundo globalizado y el Estado necesario", ponencia presentada a las 8as. Jornadas Bancarias de la República Argentina/ABRA, Buenos Aires.

GRUPO DE LISBOA (bajo la dirección de R. Petrella)

1996 "Los límites a la competitividad . Cómo se debe gestionar la aldea global", de. Sudamericana, Universidad Nacional de Quilmes, Buenos Aires.

LIRA, Luis

1994 "Regionalismo abierto y regionamiento virtual", Documento 95/13, ILPES, Santiago.

MARIANACCI, Guillermo

1997 "Ciudad, Integración y Competitividad", en revista "Córdoba. Ciudad y Desarrollo", Año III, Nro.9, Córdoba, enero-junio

MESQUITA, Zila

1996 "Redes e interdependencia: reflexoes preliminares", trabajo presentado en el Primer WorkShop sobre Redes realizado en la Universidad de Río de Janeiro, Río de Janeiro, octubre.

MESSNER, Dirk

1996 "Dimensiones espaciales de la competitividad internacional", en "Redes y Regiones, una nueva configuración", Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo, Año 2, Nro.3, México.

MILLAN, F.

1994 "Competitividad internacional de las regiones", Documento Nro. 4/22, ILPES, Santiago.

MINISTERIO DEL INTERIOR

1996 "Area Metropolitana del Gran Rosario. Informe de Avance. Diagnóstico de Información General del Area", Programa de Desarrollo integral de Grandes Aglomeraciones Urbanas del Interior- BID-AR0151, Buenos Aires, 12 de diciembre.

PALOMINO, Héctor

SENEN GONZALEZ, Cecilia

1996 "Senderos alternativos de construcción de redes regionales de Pymes en Argentina", en "Redes y Regiones, una nueva configuración", Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo, Año 2, nro.3, México.

PERULLI, Paolo

1992 "Atlas metropolitano. El cambio social en las grandes ciudades", de. Alianza Universidad, Madrid.

PORTER, Michel

1991 "La Ventaja Competitiva de las Naciones"; Ed. Vergara, Buenos Aires.

SARAVIA, Enrique

1995 "Las Administraciones Nacional de los países del Grupo de Río frente a la integración: éxitos y posibilidades de mejora", en Documento Final del Taller de trabajo "Capacidades de Coordinación y Control II: Fortalecimiento de las Administraciones Públicas Nacionales para la Integración Regional", CEFIR, Montevideo.

SASSEN, Saskia

1997 "Cities in the Global Economy", Simposio "La Ciudad Latinoamericana y del Caribe en el Nuevo Siglo, BID, Barcelona, España, marzo.

SASSEN, Saskia

1996 "Losing control?. Sovereignty in a Age of Globalization", Columbia University Press, New York.

STANFORD RESEARCH INSTITUTE

1990 "Economic Success in the 1990s. A New Perspective and Analytical Approach", Concept Paper, Menlo Park, California

SUBSECRETARÍA DE PLANEAMIENTO Y CONTROL DE GESTION DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

1993 "Proyecto: Extensión Metropolitana de Rosario. Proceso de formación urbano-territorial y dinámicas de transformación, Santa Fe.

UNCTAD/TRAINMAR

1993 "El desafío de los puertos de tercera generación en América Latina. Manual del participante", Fundación Argentina de Estudios Marítimos, Buenos Aires, junio.

VAZQUEZ BARQUEO, Antonio

1994 "Política Económica Local", Ed. Pirámide. Madrid.

VAZQUEZ BARQUEO, Antonio

1997 "Programa de Teoría Económica y Desarrollo Territorial", Curso brindado en la Universidad Católica de Montevideo, Uruguay.

VILLAERANADO, Angel

BARREIRO LÓPEZ, Javier

1996 "Diagnóstico del potencial de una comunidad logística. Aplicación al Plan Delta Llovregat", Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente, Madrid, febrero.

WORLD LINK

1994 "Las mejores regiones del mundo", Encuesta, en revista IDEA, Buenos Aires, febrero.