EL DESARROLLO REGIONAL COMO DESAFIO:
LO METROPOLITANO COMO EJE FUNDACIONAL.
EL CASO DEL GRAN ROSARIO.

JUAN CARLOS VENESIA
PRESIDENTE INSTITUTO DE DESARROLLO REGIONAL
INSTITUTO DE DESARROLLO REGIONAL
Serie Documentos de Trabajo, Nº 1, Rosario, marzo de 1997

"EL DESARROLLO REGIONAL COMO DESAFIO:
LO METROPOLITANO COMO EJE FUNDACIONAL"

Marco conceptual.

Nuestras sociedades contemporáneas han sido afectadas, en las últimas décadas, por transformaciones substanciales que se han desarrollado tanto en el campo científico-técnico, como en los ámbitos sociopolítico y cultural.

El corolario de este proceso fue la emergencia de nuevas formas de organización económica y, vis a vis, nuevas formas de organización de poder.

Una serie de fenómenos conexos se presentan como característicos de la "sociedad post-industrial", la globalización de la economía; la interdependencia política mundial; la coexistencia de las dialécticas de integración/fragmentación, cooperación/conflicto, orden/caos; el desarrollo de las telecomunicaciones y la telemática, constituyen aspectos analíticos básicos de dicho proceso de cambio.

Los cambios aludidos, por otra parte, han supuesto y desencadenado profundas mutaciones en las élites gobernantes y en el tipo de distribución de los recursos del poder. En la actualidad, la élite del poder en los centros está constituida por el conjunto de los decisores; es decir, se trata de una élite que concentra la disposición de los medios de información, innovación científico-tecnológica, aprendizaje, comunicación, control, decisión y/o gestión. Las élites o grupos de poder del período posterior a la Segunda Guerra Mundial, -partidos políticos, fuerzas armadas, organizaciones sindicales, empresariado tradicional, burocracias estatales, grupos intelectuales- modelados por el modelo fordista se ven ante la alternativa de reestructurar sus acciones, ser reemplazados o, lisa y llanamente, reducir sus expectativas a desempeñar un rol secundario de mediación, entre el electorado y la opinión pública y la nueva élite de decididores, o limitar su rol a la crítica del sistema.

La experiencia en la Argentina, al menos desde el inicio del proceso de transición a la democracia, se correlaciona con los procesos de transformación experimentados a escala mundial.

Asociadas al cambio del contexto global, y fuertemente condicionadas por el mismo, se encuentran buena parte de las políticas en curso- de reforma económica (apertura, desrregulación, privatizaciones); de reforma del estado (reducción, equilibrio fiscal, descentralización); de integración económica regional; así como el aumento exponencial del desempleo; los cambios en el campo de la comunicación social; la reforma educativa y la reorientación de la política exterior , de defensa y de seguridad, etc.

El desarrollo regional. El sistema de municipios y ciudades.

Sin duda alguna, los vertiginosos procesos de cambio experimentados en la Argentina han transformado, correlativamente, los comportamientos de los actores políticos, económicos y sociales.

Siguiendo la tendencia de las profundas transformaciones estructurales del entorno, los sistemas productivos regionales se encuentran ante la exigencia de desarrollarse; ingresando en una dinámica de adaptación a los cambios, adoptando estrategias que permitan mejorar su productividad y competitividad.

De hecho, el fenómeno del desarrollo se orienta cada vez más por la vía de la competencia; por lo tanto, las bases de un modelo de desarrollo regional sustentado en el sistema de municipios y ciudades debe contemplar como premisas fundamentales el reconocimiento del papel fundamental que juegan las ciudades y municipios en el escenario competitivo de un mercado integrado, y de la importancia estratégica que asumen - la integración de los mismos dentro del nuevo sistema en formación.

Las ciudades juegan un doble papel en el escenario competitivo de este nuevo mercado; por un lado, constituyen el campo donde se desarrolla la lucha competitiva entre las empresas y demás organizaciones y, por otra parte, compiten entre sí para alcanzar los objetivos de atraer inversiones, residentes y visitantes y, globalmente mejorar su posición competitiva dentro del sistema al que se integran.

La experiencia de las tendencias en curso demuestra que la competitividad de cada territorio no está dada en la actualidad sólo por la simple disponibilidad de recursos -es decir, por su potencial endógeno de desarrollo- sino de manera creciente, por el posicionamiento estratégico que adoptan sus ciudades y por la imagen que son capaces de proyectar a escala superior.

En este sentido, es importante advertir que, más que el tamaño de los municipios y ciudades, lo que merece ser destacado es la importancia de las funciones que cumplen las mismas y el flujo de relaciones que establecen cada una de ellas dentro del sistema productivo territorial.

En este proceso de largo plazo, es importante que el esfuerzo se dirija, básicamente, a inducir a un cambio de mentalidad de los dirigentes acerca del papel protagónico que deben asumir los municipios y ciudades, transformándose de manera creciente en centros de desarrollo político, económico y cultural. De cara a un entorno cada vez más turbulento y competitivo a escala global, debe generalizarse la convicción de que, tanto en las economías más avanzadas como en las menos avanzadas, los municipios y ciudades son factores claves en el desarrollo regional.

El municipio se presenta hoy como el escenario concreto donde se manifiestan los impactos de la crisis y la articulación de los procesos de ajuste, así como el campo donde se ejercen las presiones de la demanda social de bienes y servicios, donde se libra la lucha competitiva entre las fuerzas de la oferta; razones por las cuales la nueva concepción del desarrollo regional se identifica con la compleja problemática del desarrollo urbano.

Por lo demás, las ciudades actúan como centros de atracción de la actividad económica regional, en tanto proveedoras de servicios especializados -orientados al consumo y a las empresas-, como centros de difusión de innovaciones -tecnológicas, de productos y de procesos-, y como centros de intercambio con el exterior.

Esta concentración de actividades, potencialidades y recursos, así como la concentración de las demandas mayoritarias, confieren a las ciudades la capacidad de actuar

como motores de sus regiones, desempeñando como tales un papel fundamental. Luego, a través del sistema de municipios y ciudades, las regiones podrán estructurarse y articularse al nuevo sistema nacional y continental.

Sintéticamente, la dinámica urbana es la “arena fundamental” donde debe resolverse el problema del desarrollo, articulando los objetivos de alcanzar la **eficiencia** en la asignación de los recursos, la mayor **equidad** posible en la distribución de la riqueza generada, sin alterar el **equilibrio** medioambiental.

Por todo lo expuesto, las estrategias de desarrollo regional deben hacer hincapié en la regionalización de las funciones urbanas en el momento de elaborar las políticas públicas, los programas y las acciones de desarrollo; en definitiva, a la hora de delinear el proyecto de futuro de una región.

Las regiones municipales y la cuestión metropolitana.

Las regiones municipales se definen como áreas de una extensión considerable, nucleadas entorno a un centro de poder, en las que se puede observar un “continuo urbano-suburbano” carente de correlato jurídico-institucional, y cuyas poblaciones, carente de un planeamiento territorial-regional adecuado demandan un equipamiento de infraestructura que satisfaga sus apremiantes necesidades funcionales, socioeconómicas y culturales.

Las conclusiones del Primer Seminario Internacional de Estudios Municipales (San Pablo, 1958) marcaron un hito en le camino en la senda de la recuperación del espacio político municipal como centro de irradiación del desarrollo regional. Sin duda, las mismas aún conservan vigencia y deben ser interpretadas a la luz de las necesidades actuales para su correcta implementación. Básicamente las que planteaban que:

- 1- El municipio debe participar de la planificación regional por medio de consorcios o convenios con las autoridades de los gobiernos nacionales, de los estados miembros o provinciales, y entre los municipios interesados.

- 2- Cuando se trate de planificación regional se debe entender lo regional en términos de intermunicipal.

- 3- El organismo jurídico administrativo adecuado para conducir la planificación sería la agrupación de los municipios como sociedad dotada de personalidad jurídica propia, con el objeto de la solución de los problemas comunes en la respectiva área local.

Así se plantean cuestiones de niveles macro como el desarrollo regional considerando la circulación de bienes y personas entre la metrópoli y su respectivo hinterland, o entre metrópoli misma.

En el aspecto político, el interés estuvo signado por los organismo metropolitanos en tanto gestionarios de servicios. La reflexión se basará en estudios de casos alrededor de cuestiones de representatividad electoral, considerándose el poder acordado a estas nuevas instituciones y a la posibilidad de compartir o no ese poder con otros niveles de gobierno.

Los casos comparados no tienen por objetivo realizar un estudio profundo sobre estas experiencias, tampoco referirnos a su contexto ni evolución histórica, sino que la idea es puntualizar las problemáticas y el tratamiento institucional recibido, de manera de poder analizar como futuras alternativas o no para el caso que nos ocupa del “Gran Rosario”.

En tal sentido elegimos en esta oportunidad, y sin espíritu de agotar aquí esta instancia, tres casos que consideramos relevantes para nuestro análisis, en primer lugar la cuestión en España, en segundo lugar el caso puntual de: La Comunidad Urbana de Montreal en Canadá y por último el caso en general de Italia.

LA CUESTION EN ESPAÑA.

En España se sancionó en el año 1985 la denominada ley Básica de Régimen Local -7/85- que es la que enfrenta al hecho metropolitano.

La primera cita que se encuentra es el art. 3.2 que dice que las áreas metropolitanas gozan de la condición de **entidades locales.**

Para comprender esta definición hay que señalar que, para la legislación española, entidades locales propiamente dichas, es decir, entidades locales que responden al principio de territorialidad propios de estas personas jurídicas, son sólo el municipio, la provincia y la isla.

Esto quiere decir que sólo estas organizaciones ostentan todas las características de administraciones propiamente dichas, rodeadas por consiguiente del cortejo de potestades públicas típicas de las mismas y entre la que destacan la reglamentaria y de autoorganización.

En España, de acuerdo a sentencia del Tribunal Constitucional, los entes locales distintos al municipio, a la provincia o a la isla pueden estar investidos de las mismas potestades si así lo establecen expresamente las leyes de las Comunidades Autónomas.

Es decir que cualquier ente local y, por lo tanto, un área metropolitana, puede ostentar en su tráfico ordinario todas las potestades públicas típicas de las administraciones territoriales. El área será en tal caso una administración pública mas con todas las consecuencias jurídicas que tal definición comporta.

Una particularidad que trae esta Ley Básica es que trae una definición de área metropolitana: “son entidades locales integradas por los municipios de grandes aglomeraciones urbanas entre cuyos núcleos de población existan vinculaciones económicas y sociales que hagan necesaria la planificación conjunta y la coordinación de determinados servicios y obras”.

Las Nuevas Entidades Metropolitanas en España la podemos ejemplificar a través de los casos de Barcelona y de Valencia.

La Ley catalana del 4/4/87 establece y regula actuaciones públicas especiales en la conurbación de Barcelona y en las comarcas incluidas dentro de su zona de influencia directa.

Se crean dos entidades metropolitanas: la de transporte y la de servicio público, hidráulica y tratamiento de residuos. Ostenta al carácter de entidades locales y tienen plena personalidad jurídica y capacidad para gestionar las atribuciones que la ley les asigna.

En la primera de las entidades citadas, la de transporte, se establecen sus competencias de coordinación, planificación, ordenación y gestión de los servicios de transporte, de acuerdo con un llamado Plan Intermodal de Transporte.

Con relación a la entidad de servicios hidráulicos y de tratamiento de residuos se puede decir prácticamente lo mismo.

El programa de actuación podrá determinar, para el establecimiento y prestación de los servicios metropolitanos, cualquiera de las siguientes modalidades:

- La asunción directa de los servicios por la entidad metropolitana.
- La constitución de consorcios.
- La constitución de entes de gestión con los municipios.
- La promoción de mancomunidades intermunicipales.

En Valencia la ley del 31/12/86 creó el “Consell Metropolitano de I’Horta” como entidad local “determinada por la agrupación de municipios y con plena capacidad para el cumplimiento de sus fines”.

Se le atribuyen materias relativas al ciclo hidráulico, residuos sólidos, urbanismo, incendios, mataderos y transporte y de su infraestructura.

CANADA. COMUNIDAD URBANA DE MONTREAL.

En el caso de Canadá, en el transcurso de los años ‘50 y ‘60 se perfilaron los primeros gobiernos metropolitanos. El primer ejemplo de una institución, con competencias particulares definidas por el gobierno provincial sobre un área territorial que agrupa las municipalidades de la región metropolitana, es el Metro de Toronto en 1954.

En 1970 , en Quebec, el gobierno provincial crea dos comunidades urbanas, Montreal y Quebec.

Estas comunidades organizaron los **Consejos metropolitanos**, que reunían los representantes municipales de dichos territorios; estas estructuras son creadas por el gobierno provincial, ubicadas por debajo de la estructura municipal tradicional. Estos organismos no cuentan con real poder político y sus delegados no tienen representación política metropolitana.

La Comunidad Urbana de Montreal (CUM), rige su estructura interna, aprueba sus reglamentos y presupuestos; por lo tanto, el gobierno metropolitano, no tiene las características de autónomo.

El Consejo está formado por representantes municipales, pero su particularidad se da que al no ser elegidos a escala de la CUM, se hace difícil desplazar el debate más allá de la problemática local , ya que la elección no es metropolitana. Por eso es que se cuestiona que no se priorice defender lo regional por sobre los intereses locales.

En lo que respeta a las funciones de la CUM, esta provee servicios a la población local, es considerada una instancia supramunicipal que sirve a un territorio delimitado compuesto por las municipalidades del área, y se encarga de problemas como: parques regionales, sistema de potabilización del agua, subterráneos, etc.

Para culminar se puede volver a resaltar que los Organismos Metropolitanos en Canadá, están definidos por las provincias, situados por debajo de la estructura municipal y sin poder político real.

LA CUESTION METROPOLITANA EN ITALIA.

En la recientemente sancionada Ley Nro. 142/90, la cuestión metropolitana está muy bien detalla, determina los criterios de perimetración de las áreas metropolitanas, constituidas por la Ciudad Metropolitana y las comunas del área, también define la articulación de poderes entre los distintos núcleos de poder previstos, destacando los principios de ordenamiento y determinando las funciones de la "ciudad metropolitana" y de las comunas internas del área.

La Ley le confía a la Ciudad Metropolitana las funciones de las Provincias y algunas funciones comunales que por motivo de interés supracomunal o por motivos de economía y eficiencia, deben ser desarrolladas en forma organizada a nivel metropolitano. Entre las funciones más importantes en materia de planificación territorial del área metropolitana le competen: vialidad, tráfico y transporte, la protección y valorización de los bienes culturales y del ambiente, la defensa del suelo, los recursos económicos y la distribución comercial. También los servicios de sanidad, los de educación primaria y formación profesional. Además les compete fijar tasas, tarifas y contribuciones por servicios que son brindados por ella.

Con respecto a como surgen estas Ciudades Metropolitanas, la ley dispone que son las regiones las que deben verificar la delimitación territorial de las Areas Metropolitanas.

Son consideradas Areas Metropolitanas, las zonas de las comunas de: Turín, Milán, Génova, Bolonia, Florencia, Roma, Bari y Nápoles.

El modelo italiano es uno de los más avanzados jurídicamente en el tema, pero su ley es muy reciente y se han planteado algunos inconvenientes sobre la competencia entre las funciones de las Ciudades Metropolitanas y las comunas del área.

LA EXPERIENCIA EN EL GRAN ROSARIO.

El fenómeno urbano en Rosario se debe principalmente a la industrialización creciente que se da en la región a comienzos del siglo, desarrollándose espontáneamente sin una debida planificación territorial. La concentración poblacional en algunos lugares específicos, da origen a la metrópolis.

Desde mediados de siglo los primeros asentamientos poblacionales que conformarán el aglomerado en torno a la ciudad de Rosario, crecerá aceleradamente hasta encontrarse expandidos más allá de sus límites y formar lo que hoy en día se puede observar, un solo contexto económico, geográfico y social.

Dicho desarrollo regional no se realizó sobre la base de una planificación racional, de espacios y recursos; sino que por el contrario se operó en función de las necesidades comerciales. La inexistencia de un criterio ordenador, en lo urbano y económico, hace que hoy en día estemos frente a un fenómeno metropolitano, con todos los pro y contra del mismo.

Consideramos que la actual realidad, demanda incorporar categorías específicas a nuestro lenguaje cotidiano, ya que no podemos referirnos a problemáticas ciudadanas independientes, cuando en verdad se trata de un mismo contexto geográfico, económico y social interdependiente.

Si abordamos el estudio del origen fundacional, de lo que se denomina como Región metropolitana o más específicamente, en torno al "aglomerado" de Rosario, llegaremos a la conclusión como esta, en su carácter de ciudad central, por sus características geofísicas, a impulsado el desarrollo del mismo.

Rosario como centro irradiante y fundacional de todo el sistema metropolitano ha ocupado y ocupa un lugar jerárquico puesto que constituye por su dimensión y potencial el núcleo central de toda el área metropolitana; a la que se le suma un collar de municipios de mucha menor envergadura y autonomía.

Nos remitimos como fundamento incuestionable al origen político-económico y social de toda esta región que antaño se denominó Pago de los Arroyos.

En relación a la región metropolitana, esta perimetración abarca a los distritos de Puerto Greneral San Martín, San Lorenzo, Fray Luis Beltrán, Capitán Bermúdez, , Roldán, Carcaraña, Villa Gobernador Galvéz, Granadero Baigorria, Funes, Pérez, Arroyo Seco,Villa Constitución, Casilda, Alvarez, Fighiera, Piñero, Acebal, Albarellos, Coronel Bogado, Coronel Domínguez, Uranga, Ibarlucea, Soldini, Alvear, Pueblo Esther, Gral. Lagos, Ricardone, San Jerónimo, Pavón, Empalme Villa Constitución, Villa Amelia, Pueblo Muñoz, Cármen del Sauce, Pujato, Zavalla.

En esta “extensión metropolitana” se da una continuidad urbana, como así también una interdependencia funcional y se reconoce la existencia de homogeneidades geográficas, económicas, culturales.

Para dar cuenta de la interdependencia funcional como así también de la ligadura fundacional de lo que hoy en día constituye el “ área metropolitana”, vamos brevemente a remitirnos al origen de algunas de las ciudades que constituyen el aglomerado, para comprobar esa interdependencia que mencionábamos anteriormente.

Villa Gobernador Gálvez surge debido a las continuas lluvias que desbordaban el Saladillo imposibilitando de esta manera el tránsito que existía entre una parte de la campiña del Sur de Rosario con la misma ciudad. Es por ello que Enrique Mosconi, hacia 1888, plantea la necesidad de crear y desarrollar un pueblo antes de dicho arroyo. En 1903 se construye una línea férrea que partiendo del puerto de Rosario terminaba en Puerto Belgrano, Bahía Blanca. En 1906 la compañía francesa a cargo de la explotación de dicho tramo, instala sus grandes talleres en Villa Diego y es a partir de estos talleres que se consolida un asentamiento sobre la calle principal.

Villa Gobernador Gálvez nace como centro de servicios ante la imposibilidad de comunicación con Rosario, por los desbordes continuos del Saladillo. Pero son luego las actividades industriales las que indicarán el progreso de la ciudad.

Si analizamos la evolución del patrón de urbanización, entre 1939-1968 y 1968-1991, comprobaremos el crecimiento urbano extraordinario, que hacia el sur y oeste de Villa Gobernador Gálvez, se emplaza. Dicho crecimiento demográfico se debe a un proceso migratorio interno, desde provincias como Chaco, Corrientes y Rosario. Aún cuando hacia la década del ‘80, comienza la recesión industrial, el flujo migratorio se mantuvo, duplicando en dos décadas la población.

Año	1947	1960	1970	1991
Habitantes	8865	1846	30805	62784

No cabe dudas que la cercanía de V.G. Gálvez con respecto a Rosario, hizo a su crecimiento. Este proceso que comienza en el ‘40 con la ampliación y complejización de las actividades de los frigoríficos y de las industrias metalúrgicas, se sustentó en la aproximación con Rosario, como gran centro de servicios. El sistema vial y ferroportuario y el Río Paraná, operaron y operan como ventajas de la misma para atraer la radicación industrial.

Pérez en 1857 existe en el lugar una estancia, pero es recién en 1883 cuando se abre al servicio público, el Ferrocarril Oeste Santafesino (tramo Rosario-Casilda), cuando la misma comienza con una incipiente urbanización, y esto debido a que se realiza la expropiación de una franja de 6km por 30mts. de longitud, para el tendido de las vías y un cuadrado de 1000 m. de lado para la estación y urbanización. El ferrocarril hizo a la urbanización de la misma, y era una parada intermedia entre Rosario y Casilda.

A partir de 1930, aparecen urbanizaciones autónomas con patrón propio; hacia 1948 una urbanización marginal y alejada del núcleo original y de muy fácil acceso, el barrio Cabín 9.

Luego otras dos urbanizaciones más hacia el oeste de la ruta provincial 14. La evolución en el patrón de urbanización lo podemos comprobar mediante lo ya expuesto y los censos realizados a partir de 1960, ya que antes de esta fecha no se encuentran datos censales.

Año	1960	1970	1980
Habitantes	7702	11108	16740

Consideramos que Pérez se encuentra desde sus orígenes, dentro del área de influencia directa de Rosario, como centro de servicios y como así también de Casilda. Esta última le brinda la educación universitaria, técnica y secundaria. Por otra parte la vinculación física con Casilda-Zavalla y Rosario por la RN nro. 33, con Soldini con la RP nro. 14 y con Funes por la RP nro. 345, hacen la vinculación e interdependencia de Pérez con el área.

Funes en 1884, llamada por ese entonces San José de Avila, contaba con 200 habitantes. Era un pueblo de artesanos y negocios que cubrian la demanda de la incipiente población. La vida se centraba en torno del Ferrocarril Central Argentino, que la vinculaba con la estación Sunchales, con Rosario, con la estación Bemstad de Roldán y con el resto de las estaciones existentes en el trayecto de la ciudad de Córdoba. Pero la más importante vinculación de Funes será con la ciudad de Rosario, puesto que su población se trasladaba permanentemente a esta ciudad, en busca de trabajo, y el rosarino se trasladaba a Funes con fines recreativos.

De las 88 manzanas existentes en 1875, en la actualidad llegan a tener aproximadamente, 800 manzanas. Hacia 1952, es cuando se comienza a realizar las primeras urbanizaciones; la pavimentación de la ruta en 1935 y la paulatina disminución de la actividad tambera son los dos factores más importantes que provocan la nueva situación. Las urbanizaciones más importantes se realizaron al sur de la ruta 9, y hacia el norte en menor proporción.

Funes actualmente está estrechamente ligada a Rosario como antaño. Se autoabastece en muy pocos aspectos y requiere de la ciudad central los servicios básicos.

San Lorenzo, en 1860 se crea la comuna, y un año después se traza el camino “ancho y recto” de Rosario a San Lorenzo, que penetra la ciudad desde el sur y que facilita los servicios de comunicación entre Rosario y San Lorenzo. En 1882 se instala un puerto cerealero denominado Puerto Granaderos, próximo a la desembocadura del arroyo San Lorenzo. Hacia 1887, se traza el ferrocarril Rosario-Buenos Aires. (actual ramal Mitre), en su extensión

Sunchales. La posterior desviación a Puerto San Martín, hace que en 1887 se inaugure la estacion San Lorenzo.

Desde la urbanización originaria, solo sufrió pequeñas modificaciones en su extensión, con una ampliación de dos manzanas hacia el oeste, en toda su extensión norte-sur. La expansión de la trama urbana se ha dado en su mayoría en el área comprendida entre las dos vías, por extensión hacia el sur y por relleno hacia el norte.

La relación con Rosario y los dos centros urbanos intermedios es indisociable. A nivel de infraestructura y equipamiento, San Lorenzo debe recurrir a la ciudad central, en lo que se refiere a educación universitaria y técnica; proveyendo a Fray Luis Beltrán y Pto. San Martín en enseñanza secundaria, pero requieriendo de Rosario y Gro. Baigorria para completar la asistencia sanitaria.

El Area Metropolitana del Gran Rosario y la necesidad de un ente que impulse el desarrollo del mismo.

La definición teórica de Area Metropolitana como: “un conjunto de núcleos urbanos del territorio que los envuelve cuando se producen determinados fenómenos”; se corresponde con la realidad económica geográfica e histórica del lo que se denomina como Gran Rosario. La interdependencia funcional y la cercanía entre estos centros, hace que los límites entre los distintos municipios desaparezca, para destacarse lo regional.

Dadas las homogeneidades y continuidades de las realidades mencionadas, se advierte que las problemáticas son comunes porque -de alguna manera u otra- repercuten en el conjunto. Esto hace al carácter metropolitano de nuestra región.

La realidad política, económica y social, común a sus núcleos urbanos, hace que las áreas metropolitanas estén configuradas por rasgos específicos, sobresaliendo el carácter unitario que confieren a ese territorio las relaciones de interdependencia funcional que ligan a todas sus partes, en múltiples aspectos. Este tipo de realidad urbana que no responde al concepto tradicional de ciudad; representa una forma nueva y diferente de asentamiento urbano, con problemas de muy diversa índole (ej: accesibilidad, movilidad, abastecimiento, servicios urbanos, etc.) que necesitan un tratamiento global e integrado.

La ciudad de Rosario, constituye el núcleo central del Sistema Metropolitano Gran Rosario, cuya población asciende a las 1.250.000. personas aproximadamente. La ciudad contribuye, con más de la mitad del Producto Bruto Provincial; en su dimensión metropolitana y con algo menos del 5% al Producto Bruto Interno del País. Su situación geográfica, su entorno natural y su condición portuaria, pueden señalarse como factores que siempre favorecieron su desarrollo.

La aglomeración urbana del Gran Rosario reúne el 42% de los establecimientos industriales, el 53% del empleo del sector y el 62% de la producción provincial. Sin embargo, el desarrollo mostró otros centros de relativa importancia en la región, como: Pto. San Martín, San Lorenzo, Villa Gobernador Gálvez y Arroyo Seco, con importante crecimiento urbano y manteniendo flujos importantes con la ciudad metropolitana. Los mismos pueden ser de mercancías, transporte, comunicaciones, población o mano de obra, pero su característica significativa es que parten del núcleo central.

La “región” de Rosario, que en otras épocas pudo adaptarse a las condiciones vigentes, parece no haber encontrado aún una estrategia que le permita lograr un nuevo reacomodamiento.

Anteriormente, pudo basar su eje de desarrollo en su condición portuaria y en las actividades agroexportadoras, fomentando el sector químico y promoviendo los servicios, en la actualidad no logra redefinir su perfil bajo el nuevo proceso aperturista y desrregulador.

En los aspectos políticos los nuevos paradigmas impactan en la redefinición del rol del Estado, el tránsito hacia una economía global de fuerte competencia ubica a las estructuras estatales ante profundos replanteos en relación a sus modalidades de gestión iniciando procesos de reforma.

Entre los problemas más significativos, debemos mencionar la pluralidad de organismos municipales, que operan como mecanismos faltos de homogeneidad, la superposición de esfuerzos entre Municipio y Provincia en algunos sectores, la presión capitalina o el centralismo nacional, la política económica global o los modelos políticos preconcebidos.

Rosario, se encuentra vinculada con casi todas las regiones del país por medio del sistema vial y ferroviario, y a partir del proyecto de Puente Rosario-Victoria se puede llegar a mejorar la situación de comunicación con el este-noreste, integrándola al corredor bioceánico.

La ciudad cuenta con puerto que en su momento llegó a ser el mayor exportador de granos del país (factor de desarrollo y crecimiento) pero fue perdiendo dinamismo en favor de nuevas terminales portuarias privadas, sin una gestión unificadora. La región es un centro concentrador ferroviario y nudo vial con terminales portuarias de carga.

El dragado del río a 32 pies de calado, que se está ejecutando, abre un abanico de oportunidades en el mercado de carga. El puerto puede funcionar dando entrada y salida al tráfico de las provincias de Córdoba y el noreste y ser puente de transferencia de carga de la hidrovía, no solo basta el mayor calado sino que se debe contar con mayor infraestructura y seguridad de las instalaciones, lo cual permitirá competir con los puertos alternativos y aprovechar los bajos costos.

El aeropuerto de la región se encuentra desaprovechado al contar con pocos servicios y destinos, sin infraestructura adecuada, con poco mantenimiento pero las condiciones lo hacen apto para replantear su funcionamiento en forma positiva.

A partir de las referencias históricas, económicas y fundacionales, es que consideramos que existe un Area Metropolitana. Hay una historia común de interdependencias, como también una misma realidad que hacer frente, ya que no podemos pensar el desarrollo y la planificación futura de la región, si no es desde una visión globalizadora e integral, donde esté coordinado el planeamiento y la acción en forma conjunta, entre los distintos niveles de gobierno provincial, municipal y comunal.

El futuro de la región depende de que las distintas comunidades que integran el área, sean conscientes que conforman un todo orgánico y funcional y que solo a través del esfuerzo conjunto, esta zona puede constituirse nuevamente en un polo productivo y de desarrollo, como lo fue antaño. Los tiempos que corren demandan planificación conjunta, lo que hoy es un problema para Rosario, mañana puede serlo para Villa Gobernador Gálvez. La cercanía y la fisonomía, la historia de la región como su desarrollo, dan cuenta que los límites municipales expresan la realidad supramunicipal que vinculan a los municipios que integran el Area Metropolitana.

Podemos afirmar que hay un conjunto de razones que originan las necesidades

actuales de contar con un “Ente Metropolitano”; que coordine e impulse en forma conjunta el desarrollo y crecimiento de la región. Estas brevemente las podemos especificar:

- - La necesidad de que se elaboren los objetivos y metas del desarrollo del Area, en función de consideraciones físicas, ambientales, sociales, económicas, culturales, administrativas y jurisdiccionales, predominantes en la región metropolitana.

- - La urgencia de que los planes de desarrollo del área sean controlados y actualizados si fuese necesario, contemplando en todo momento las interdependencias de los factores locales, regionales y nacionales y su adecuada coordinación con la planificación provincial.

- - La exigencia de que el Ente coordine el planeamiento y la acción de los gobiernos locales, municipales y comunales, armonizándolos entre sí y compatibilizándolos con los gobiernos provincial y nacional.

- - La demanda de que se definan en forma estructural los lineamientos generales del área y el rol.(Ausencia de elaboración, definición y ejecución de los grandes proyectos urbanos del área, de las infraestructuras de comunicación, de grandes equipamientos económicos y de creación de nuevas centralidades.)

- - La formulación de un plan de desarrollo del área; con sus distintas etapas operativas y la sistematización de los programas anuales de trabajo e inversión.

- - La necesidad de proponer mejoras a las condiciones funcionales y ecológicas del ambiente metropolitano.

- - La urgencia de que esté coordinado el planeamiento y la acción de los gobiernos locales, municipales y comunales.

- - La falta de integración para resolver los problemas, como los servicios básicos urbanos, en los distintos sectores del área (agua, electricidad, pavimento, saneamiento, gas, limpieza urbana, recolección y tratamiento de residuos, etc.) y los llamados personales (transporte, telecomunicaciones, educación, asistencia sanitaria y social, salud pública); que requiere tratamientos unificados.

- - La falta de objetivos y de propuestas globales destinadas a hacer el funcionamiento del área más dinámico e integrado.

- - En lo que políticamente se refiere al área, la necesidad de establecer un espacio político, hoy casi ausente.

En definitiva, la constitución del ente tiene como principal objetivo la integración de intereses locales en una única continuidad socioeconómica, donde la acción del conjunto se encuentra circunscripta a sus justos límites. El organismo a crearse, no tiene como responsabilidad la sumatoria de facultades locales, sino la compatibilización de las metas de corto, mediano y largo alcance del área o subregiones.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA:

- “Descentralización y participación ciudadana” Jordi Borja, Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1987.

- “Tratado de Derecho Municipal” (tomo1) Horacio Rosatti, Rubinzal-Culzoni Editores, 1987

- “La Reforma del Estado en el orden Provincial y Municipal” Juan Carlos Cardona, Editorial Jurídica Panamericana, 1995

- “Planeamiento y gestión Metropolitana, Comarcal y Municipal” Varios Autores, Ediciones Universidad de Navarra, Pamplona, 1993.

- “El Area Metropolitana de Rosario y el Pago de los Arroyos” Oscar Mongsfeld, Rosario, 1983.

· “Estudios Metropolitanos” Director General del Proyecto de Estudio Dimensión Metropolitana, Arq. Adrián Caballero, Rosario, 1993.

- Este trabajo ha sido presentado para el curso de “Control y Gestión de Políticas Públicas Municipales” desarrollado por el Instituto de Estudios Municipales conjuntamente con Flacso-Argentina, ciclo 1996.