

COMPETITIVIDAD ENTRE CIUDADES/REGIÓN

Cristina E. Vitalone

Resumen

La globalización ha generado nuevas lógicas de regionalización que ponen el acento en los procesos supranacionales y en los mercados globales, tendiendo a aumentar las interdependencias y la fragmentación de las unidades territoriales, a disminuir las autonomías y a producir la marginación de algunas ciudades. A partir de la década del 80, se cuestionan las lógicas de uniformidad y homogeneidad que estos procesos imponen y comienzan a explorarse nuevos caminos del desarrollo territorial, sintetizados en la frase "de lo cultural a lo económico". Síntesis entendida tanto por la negativa a aceptar la muerte de las identidades locales como por la necesidad de impulsar procesos localmente controlados, construir en la diferencia, proteger los recursos naturales, el sistema productivo y detener el progresivo deterioro del patrimonio cultural. En este contexto, se presenta a dos ciudades que, incorporando la visión estratégica a la planificación y gestión territorial, han puesto en marcha acciones para mejorar su respuesta local/regional y para posicionarse en la competitividad impuesta por el Mercosur.

Palabras clave: *nuevos regionalismos, ciudades/región, territorios integrados, planificación estratégica, competitividad regional*

1. INTRODUCCIÓN

Las ciudades/región constituyen un complejo objeto de estudio de cara a los impactos homogeneizantes de la globalización y a las oportunidades y amenazas a que están sometidas sus estructuras político-institucionales, socio-culturales, físico-ambientales y económico-productivas. En estos escenarios son analizadas, desde diversas ópticas disciplinarias, para evaluar las ventajas con las que competirán y sostendrán su crecimiento sin perder la identidad. Estas evaluaciones se basan por un lado, en la consideración de que la globalización, lejos de convertirlas en obsoletas, las ha catapultado a la escena internacional como lugares estratégicos del desenvolvimiento de sus propios procesos. Por otro lado, sus oportunidades no alcanzan por igual a todos los centros urbanos y regiones con relación a sus escalas, tamaños y factores endógenos de desarrollo.

En este contexto, sobre las ciudades grandes y sus áreas metropolitanas se operan mutaciones que, en forma creciente, acentúan sus roles de centros de poder, toma de decisiones y comunicaciones, producción post-industrial, mercados nacionales y transnacionales; de servicios a empresas y gobiernos y, nodos de infraestructuras de soporte, físicas y ambientales, científicas y tecnológicas. Así, las grandes ciudades y sus áreas metropolitanas "*ciudades mundiales o globales*" concentradoras de recursos (económicos, humanos calificados, grandes infraestructuras de accesibilidad, centros de investigación, etc.) y de producción orientada a las grandes empresas (financiera, jurídica, gerencial, de innovación y desarrollo, administración, diseño y

publicidad, transportes, comunicaciones, etc.), tienden a conformar una red transfronteriza de sitios estratégicos o sistema urbano transnacional. Esa red mundial de grandes metrópolis está generando una "*nueva geografía de centralismo*" que, trascendiendo las fronteras nacionales, unen los principales nodos financieros y comerciales. Desde Londres, Tokio, París, Sidney y Hong Kong a San Pablo, Buenos Aires o México"... *la intensidad de las operaciones, especialmente de los mercados financieros, las operaciones de servicio y las inversiones ha aumentado drásticamente, así como su magnitud*". Los centros neurálgicos de esa geografía, tienden a desconectarse del sistema urbano nacional y regional al cual pertenecen, observándose "...*una desigualdad creciente en la concentración de los recursos estratégicos y actividades entre cada una de estas ciudades y otras de los mismos países.*" (Saskia, 1997).

Las ciudades medias reaccionan, ante estas desigualdades, promoviendo un cambio territorial estructural que añade, a su potencial de pertenencia a la red internacional de ciudades globales, el de sus atributos y recursos endógenos para insertarse en mercados más amplios. De este modo, van construyendo, con sus espacios convergentes, "nuevos regionalismos" para reforzar las sinergias del capital endógeno acumulado en una estrategia común de desarrollo. Bajo esta concepción las ciudades medias, que cuentan con cierta base de recursos materiales propios, integran en red a otras ciudades para promover el dinamismo y la innovación del desarrollo, la optimización de los re-

cursos naturales y culturales, la creación de empleo, la incentivación de zonas económicas, la captura de inversores, la cooperación internacional y, la interacción entre estrategias de desarrollo económico globales, nacionales, regionales y locales. También, las ciudades medias articulan sus estrategias de desarrollo en un sistema regional que sostiene, fija y mantiene las capacidades relacionadas de un conjunto de recursos locales, como piezas clave para alcanzar el equilibrio y la sustentabilidad de territorios integrados. Se configuran así nuevos espacios de solidaridad económica, social y cultural basados en el reconocimiento de que en el territorio se produce la coordinación o descoordinación de las acciones de todos los agentes del desarrollo (Vázquez Barquero, 1996).

En sus diferentes escalas y en las actuales condiciones de la economía mundial, la regionalización se constituye en un universo estratégico de planificación para posicionar adecuadamente a las ciudades en los mercados internacionales y, en este contexto, adquiere mayor sentido al contribuir al desarrollo de las ventajas comparativas dinámicas de los territorios en un proceso de interdependencias crecientes. Estas ventajas no sólo se cimentan en los recursos naturales y en las grandes obras sino, también, en el desarrollo de aquellas generadas por la propia comunidad. Estas últimas dimanar de sus organizaciones, la identidad cultural, la información, la investigación, la capacitación y la creatividad, intervencidas en un proceso de integración multidimensional que debe incluir, desde los aspectos económicos y financieros a los científicos y tecnológicos, de la educación a la cultura para, finalmente, estar al servicio de las necesidades de bienestar de las poblaciones involucradas.

En este marco, la complejidad estructural de las ciudades/región (Vitalone, 1998. Nota 1) se caracteriza por una alta interdependencia, referida tanto a la proporción de interacciones reales y efectivas con respecto a escenarios regionales más amplios -económicos, políticos, sociales, culturales-, como a la proporción de interacciones que se completan dentro de su propio sistema. Por ello, a las razones políticas y económicas que hacen cada vez más necesaria la integración regional, deben sumarse nuevos proyectos sociales y ambientales capacitados para resolver la crisis estructural y, a la vez, proporcionar vías de participación más eficaces en el sistema mundial. La respuesta de cada ciudad/región dependerá, no sólo, de la capacidad de diseñar modelos de crecimiento complemen-

tarios al de los grandes centros sino, también, de las ventajas comparativas de un conjunto de núcleos asociados para integrarse a los "nuevos regionalismos" de las naciones y el mundo y, lograr la sustentabilidad de su desarrollo económico, social, cultural y ambiental.

El reconocimiento del "hecho regional" -como espacio de organización político-institucional y administrativa- impone, a la vez, la necesidad de abordarlo como un área operativa de planificación y gestión estratégicas (superadoras de los enfoques meramente físico-funcionalistas) para enfrentar la multidimensionalidad de los desequilibrios -sociales, culturales, económicos, ambientales y territoriales- que, en las últimas décadas, han alcanzado una dramática relevancia. El diseño de una estrategia de desarrollo comprenderá entonces, no solamente, al crecimiento económico (que siempre debe ser entendido como una estrategia instrumental al servicio de la sociedad para mejorar su calidad de vida) sino, y fundamentalmente, al fortalecimiento del soporte físico-ambiental y socio-cultural sobre el que se asienta esa estructura económica, configurados todos en la oferta básica de las ciudades/ región. Por su parte, la organización del territorio, y la necesaria búsqueda de flexibilidad, eficiencia y eficacia en las esferas pública y privada, debe traducirse en la integración armónica y controlada de las actividades y, en este orden, los municipios juegan un papel preponderante al momento de definir estrategias y políticas de desarrollo que orienten a las ciudades/ región hacia un escenario competitivo.

2. CIUDADES/REGIÓN Y NUEVOS REGIONALISMOS

En el contexto mundial las ciudades están condicionadas, y en forma creciente, por la creación de bloques regionales institucionalizados. En el caso de los sistemas urbanos de Argentina, Uruguay, Paraguay y Brasil, por ejemplo, el desenvolvimiento del Mercosur ha creado nuevas posibilidades de integración que son, al mismo tiempo, oportunidades de afirmación de las ciudades grandes y medias y, en términos de atraktividad y competitividad, nuevos desafíos entre ellas. En este bloque, las ciudades grandes -que cuentan con recursos y contactos que les permiten integrarse económicamente a los circuitos de producción y consumo internacional- se constituyen en espacios de articulación de las realidades nacionales con las globales. Brasil, Uruguay, Argentina, Paraguay y Chile, inscriben las estrategias de desarrollo y competitividad de

sus ciudades capitales en los corredores viales y pasos de integración bioceánicos que crean y consolidan, progresivamente, un modelo de inserción en ejes económicos asociados, generalmente, a políticas espaciales determinadas por niveles superiores de planificación, nacionales o supranacionales. En estas ciudades la competitividad rebalsa las fronteras y se extiende por el espacio planetario. En otras, las implicancias locales de la globalidad van configurando un nuevo tablero territorial donde los capitales despliegan y repliegan sus expectativas de acuerdo a las lógicas económicas que, en la última década del siglo, evidencian una rápida evolución hacia la inversión privada (en sectores reservados tradicionalmente a la inversión pública), el fortalecimiento de los segmentos de la economía favorecidos por mercados cautivos y, por consiguiente, hacia una notable expansión del sector servicios en todas sus modalidades. De acuerdo con esta dinámica, la capacidad de desarrollo de los sistemas urbanos nacionales no sólo dependerá del potencial disponible sino, también, de las ventajas competitivas que sus ciudades puedan crear y mantener a largo plazo, de la valoración económica de sus recursos, de los procesos asociativos, de complementariedad y cooperación entre regiones y, del posicionamiento estratégico y la imagen que logren proyectar a escala internacional.

La integración entre naciones exige, a la vez, respuestas innovadoras a los problemas comunes de los estados involucrados que, traducidas en procesos y formas concretas de convivencia, cooperación e intercambio, amplíen las referencias a la apertura de los mercados y al libre tránsito de capitales y trabajo y trasciendan al ámbito de la cultura, las políticas habitacionales, la gestión pública o las políticas educacionales. En estos procesos, las ciudades/ región adquieren un nuevo protagonismo no sólo por ser los espacios de mayor concentración poblacional sino, por constituir los escenarios de repercusión e impacto del propio proceso de integración. Es en estos escenarios donde los gobiernos locales comienzan a innovar sus procedimientos de gestión, por un lado, para impulsar relaciones que más allá de las económicas, involucren a los diferentes actores sociales y culturales de la comunidad y, por otro, para reforzar la unidad entre los pueblos, en una nueva dinámica de los procesos de integración. Este espíritu, superador de las relaciones meramente comerciales entre los pueblos, fue expresado por el Acta de Constitución de la Red de Ciudades del Cono Sur - Mercociudades - a la cual pertenecen, como veremos, dos casos seleccionados de ciudades/ ca-

pitales de los países integrantes del Mercosur que incorporaron la visión estratégica a la planificación y gestión del desarrollo, para reposicionarse en este bloque regional.

Las ciudades asociadas a la Red resaltan las especificidades de una ciudad/región en defensa de sus valores locales, porque al decir de García Delgado (1997), el mundo de la globalización implica "...que cuanto más global, más necesidad hay de referencias inmediatas... (de) revalorización de lo espacial, de ser de un lugar, (de) ...cierta valorización de lo tradicional..." y, a la vez, de configuración de un sentido de pertenencia sobre lo más cercano y lo supranacional. Los principios de la Red, nos introducen, nuevamente, en la necesidad de una visión estratégica de la planificación y gestión urbana y territorial para resolver, de forma novedosa, la vinculación entre ciudades y el mundo, expresada en el par dialéctico "*lo local con lo global*". (Mercociudades, 1994) En este sentido, el Acta de Constitución de la Red, engloba bajo principios tales como equidad social, comunidad de cooperación y de naciones, desarrollo autónomo y sustentable, democracia con participación ciudadana e integración y ampliación de la autonomía, una serie de considerandos que, en este contexto, importa señalar:

- * La competitividad natural entre los municipios no debe obstaculizar los esfuerzos por intercambiar conocimientos e incrementar la solidaridad entre los pueblos. La elaboración y efectivización de políticas públicas comunes y la transferencia de tecnologías son vértices fundamentales para la formación de una verdadera red de cooperación entre municipios.
- * Para alcanzar niveles de vida superiores será necesario, aparte de prioritar las condiciones de las infraestructuras e intensificar el crecimiento económico, garantizar un desarrollo sustentable que armonice el aumento de la producción con la necesaria preservación del ambiente y, la garantía de una buena calidad de vida para los ciudadanos. Es necesario aprovechar las nuevas oportunidades abiertas por la integración de forma planeada y, distribuir los beneficios de forma solidaria y justa.
- * La legitimidad popular de la representación es un principio inalterable para el reconocimiento de sus socios y, por ello debe darse especial atención a las políticas de participación en la gestión pública. La afirmación de la ciudadanía del Cono Sur de América Latina es una forma concreta de reconstruir la legitimidad política y de la función pública.
- * El combate de las desigualdades es un desafío permanente y debe ser encarado en forma con-

junta por los pueblos pertenecientes al Mercosur. Los efectos perversos de la integración y de las modernas relaciones mercantiles pueden ser aminorados con la interferencia efectiva del poder público.

* La integración no significa la disolución de la autonomía de los pueblos, al contrario defiende el fortalecimiento de los gobiernos locales. Esta es la forma de garantizar procesos participativos en las gestiones públicas y concretar el concierto de la ciudadanía. Los estados/ nación, pese al importante papel que cumplen en la organización de la convivencia internacional sufren con sus limitaciones estructurales para tratar los problemas globales.

* El proceso de integración no se limita a los aspectos comerciales y económicos. Para una próspera y verdadera relación comunitaria entre los países será preciso desenvolver lazos culturales más sólidos y al mismo tiempo incorporar la idea de comunidad mundial.

A los principios de la Red Mercociudades, acentuados en el lema "*pensar globalmente y actuar localmente*", sumamos algunas de las principales razones por las cuales los gobiernos locales, y/o regionales, recentran sus estrategias de desarrollo para posicionar ciudades y territorios en los nuevos espacios económicos. En este contexto, importa señalar aquéllas que vinculan las variables económicas del desarrollo con sus otras dimensiones:

* Socio-económicas: entre los desafíos estratégicos de las ciudades como motores del desarrollo, están aquellos que relacionan a toda la comunidad con los beneficios del crecimiento y el acceso personal o colectivo a sus oportunidades. Debe tenerse en cuenta que las grandes y medianas ciudades de Latinoamérica concentran la mayor cantidad de hogares en situación de pobreza y, en este sentido, se ponen en juego no sólo elementos de carácter económico sino también políticos y sociales. En esas ciudades se agudizan las diferencias, las segregaciones socio-espaciales y socio-económicas, todos factores disuasivos para los inversores extranjeros. Relacionando estos aspectos con la presión ejercida por la competitividad internacional, el reposicionamiento de las ciudades/región se funda en la mejora sistemática de la calificación laboral, la productividad del trabajo, la reforma y el enriquecimiento del sistema educacional, la apertura de nuevas fuentes de trabajo, el estímulo a una mayor adaptabilidad, versatilidad y creatividad laboral, la mejora del equipamiento comunitario y de cobertura de infraestructuras, redes y servicios públicos básicos.

* Político-económicas: la ciudad, arena donde viabilizar una serie de acciones en pos del desarrollo sustentable, no ha tenido, en general, una postura ni ideológica ni programática sobre los temas urbanos de modo interrelacionado. Tratada por sectores, según las urgencias del momento, con una visión administrativa de los territorios y de la planificación, acentuada en el ordenamiento físico-funcional, fue perdiendo progresivamente su condición de construcción total, social y políticamente compleja, delicada y vulnerable. La tendencia a la descentralización, en términos de gobernabilidad y gestión pública, constituye en los últimos años un requisito indispensable para promover el desarrollo urbano y territorial y, por consiguiente el crecimiento económico.

* Ambiental-económicas: un desarrollo económico que contemple a las ciudades debe ser cuidadoso y delicado en el tratamiento de los aspectos ambientales. En esta dimensión se presentan cuestiones críticas de sustentabilidad, donde las mismas demandas e impactos del desarrollo pueden frenar e incluso inhibir el crecimiento económico. En las ciudades, el tema de la sustentabilidad no sólo hace referencia a los aspectos de contaminación o déficit de infraestructuras urbanas sino, también, a su localización y formas de crecimiento, ambas vinculadas con la pérdida creciente de los recursos naturales y culturales. En términos de competitividad los problemas ambientales tienen efectos perversos sobre la calidad de vida; restan méritos y atractivo a las ciudades y afectan, negativamente, su potencial económico expulsando, muchas veces, las decisiones de localización de empresas nacionales y/o internacionales (Ravinet, 1997).

Se comprende entonces que, el mayor desafío que enfrentan las ciudades medias no es su crecimiento demográfico sino económico, pues, la concentración de riqueza, actividad económica y de consumo en pocas ciudades grandes ejerce, a la vez, presiones crecientes sobre los gobiernos locales para convertirlas en "*centros neurálgicos de nuevos regionalismos*". Esta fuerza del desarrollo fue creando por debajo de las grandes metrópolis de los países del Mercosur y Chile "*...un conglomerado de ciudades que, con dinamismo, mantienen perfiles administrativos, relaciones funcionales y regionales que ofrecen un campo poco explorado para la generación de modelos de gestión que se diferencien por lo tanto de la mera reproducción de aquéllos implementados en centros de jerarquía y complejidad mayores*" (Fuensalida Claro, 1996).

Para abordar las múltiples dimensiones del desarrollo, los gobiernos de ciudades medias fueron instalando, progresivamente, la visión estratégica a la planificación y gestión territorial que les permitiera resolver los conflictos entre las lógicas del mercado y la lógica ciudadana, transformar y adaptar los centros urbanos a los nuevos ambientes económicos y posicionarlos en el que podríamos señalar como un nuevo “*mercado de ciudades/región*”.

2.1. DOS HERRAMIENTAS DE LA COMPETITIVIDAD: GRANDES PROYECTOS Y PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA

En los últimos dos decenios, las economías de los países desarrollados han sufrido una decisiva transformación estructural y, entre algunos de sus principales efectos se encuentran: la separación en el espacio de la producción y la gestión y, el surgimiento de un capital, modos de producción y una fuerza de trabajo capacitada de alta movilidad, que manifiestan interés por equipamientos culturales, recreativos y diversas formas de emprendimientos urbanos. A la vez, las ciudades enfrentan enormes dificultades como consecuencia del crecimiento poblacional, las migraciones en busca de trabajo y el deterioro urbano-ambiental, que ejercen enormes presiones sobre la infraestructura básica, técnica y social. Algunas ciudades, una vez que los principales sitios de producción perdieron su carácter de tales, heredaron vastas áreas de deterioro social y económico, otras avanzaron a pasos agigantados convirtiéndose en nodos importantes dentro de la economía global.

Si bien para estas cuestiones no existen soluciones fáciles la mayor parte de las ciudades, grandes y medias, recurren a la materialización de grandes proyectos para estructurar su desarrollo que, realizados en el ámbito local y/o regional, funcionan relacionados con el contexto internacional para hacer frente a las necesidades impuestas por el crecimiento económico. Estos grandes proyectos se materializan, en general, de acuerdo con las siguientes estrategias (Metrópolis, 1996):

- * El fortalecimiento de la competencia entre ciudades como centros financieros, económicos y comerciales a escala internacional.
- * El reforzamiento de la imagen de las ciudades, en pos de simbolizar su dinamismo a nivel regional, nacional e internacional.
- * La adecuación al cambio en el reparto de las principales funciones económicas: con la importancia acordada a las funciones comercia-

les y financieras para el desarrollo de centros de negocios; con las transformaciones de lugares industriales ociosos o subutilizados en beneficio de las actividades terciarias, cuaternarias, de recreación o turismo; con el desarrollo de actividades orientadas a la alta tecnología, que se benefician de las vías abiertas por las telecomunicaciones,

- * La sustentabilidad del desarrollo en sus múltiples dimensiones, espacial, económica, social, cultural y ambiental.

Los grandes proyectos buscan combinar además, y con vista a su implementación exitosa, un conjunto de procesos económicos locales e internacionales y, en este orden, se articulan fuertemente con otras acciones de política socio-cultural y, con un enfoque estratégico de la planificación y gestión del desarrollo. En este contexto, la planificación local/regional se concibe como un complejo y dinámico proceso construido con la comunidad y, a partir del conocimiento preciso de la situación actual, sus proyecciones y tendencias y, de sus dificultades y ventajas para anticipar y prever los problemas del futuro y ampliar las oportunidades. Un proceso que integra a los diferentes agentes que intervienen y condicionan la inserción de las ciudades/región en los mercados internacionales.

El abordaje de esta multifacética dimensión, difícilmente encuentra respuesta en instrumentos de planeamiento simples. Si bien, la mayor parte de las ciudades disponen de planos o esquemas directores de ordenamiento -cuya función principal es la de orientar el desarrollo espacial del territorio- no cuentan, salvo excepciones, con planes que incluyan los aspectos económicos y sociales. En la nueva visión de conjunto, una ciudad, un área metropolitana, una región son, por encima de sus coherencias físicas y funcionales “productos” que sólo adquieren entidad cuando están dotados de una planificación y gestión legitimada por sus ciudadanos y cuando se opera integralmente sobre ellos para alcanzar el desarrollo deseado. Desde el punto de vista de los objetivos perseguidos y de las políticas instrumentales de intervención y fomento de la competitividad, la planificación estratégica propone:

- * La creación y el desarrollo de empresas, ligadas al aumento de la eficiencia y la consecuente creación de riqueza y empleo local con futuro; la mejora del patrimonio urbano y medioambiental; el bienestar de los ciudadanos centrado en la mejora del hábitat residencial, el atractivo locacional y la fijación de la población.

* Las acciones orientadas: al "*hardware*", creación de infraestructuras básicas, suelo empresarial, mejor conectividad del territorio; al "*software*", formación, entrenamiento, mejora de la capacidad emprendedora, innovación y difusión tecnológica; al "*orgware*", promoción del asociacionismo, formación de redes de cooperación y sinergia y, al "*ecoware*", gestión estratégica del medio ambiente y formación de una cultura medioambiental (Vázquez Barquero, 1996).

2.2. DOS CIUDADES/REGIÓN EN LA COMPETITIVIDAD

Los procesos de globalización económica e integración de mercados han modificado los ejes tradicionales de competencia, desplazándolos desde los países a las ciudades y regiones (esto se hace evidente, por ejemplo, en la evaluación de los estándares de competitividad de una ciudad o región para la localización de empresas multinacionales). Por otra parte, y para acelerar los procesos de integración del Cono Sur, se han puesto en marcha grandes infraestructuras de transporte, comunicaciones y producción de energía que, respondiendo a políticas regionales basadas, en general, en la cooperación económica y la integración física, consolidan progresivamente grandes corredores de desarrollo. En ellos interactúan ciudades grandes y medias con sus espacios convergentes que, en el caso del Mercosur, van posicionándose de diferentes modos. En el Corredor Bioceánico Central, formado por el Eje Vial Sao Paulo-Buenos Aires-Valparaíso y sus proyectos vinculados (Puente Colonia-Punta Lara, Hidrovía Paraguay-Paraná, Autopista Sao Paulo-Buenos Aires y el Túnel de baja altura Juncal Horcones, a los que se suma el futuro Puerto del Mercosur), las ciudades de Buenos Aires o Sao Paulo, Mendoza o Santiago de Chile, fortalecen sus roles de centros de poder de decisiones económicas, políticas y financieras. En este posicionamiento influyen, además de factores económicos y de integración física, los nuevos patrones de localización de las firmas multinacionales, frente a las cuales las ciudades someten sus estructuras a grandes transformaciones para atraer la inversión nacional y extranjera.

La creación de soportes estratégicos -transporte, comunicaciones, energías-, la reorganización de las actividades de producción e investigación, el desarrollo de servicios y logística y la creciente flexibilización de las reglamentaciones nacionales, son sólo algunas de las transformaciones producidas por el desplazamiento geo-

gráfico de los mercados y la incidencia de los nuevos patrones de localización de las empresas que, bajo la presión de la competencia, buscan el mejor marco posible para el desarrollo de sus actividades. Estas decisiones juegan un rol cada vez más determinante en el desarrollo económico de un país y, representan numerosas ventajas para las ciudades y regiones que logren atraerlas. Entre otras ventajas: la transferencia de capitales y tecnologías, la modernización del tejido productivo, la generación de empleo y las mayores posibilidades de ingresos fiscales. Pero también dichas decisiones son motivo de inquietud para las regiones industriales tradicionales y, para el sistema de ciudades alejadas de los corredores de desarrollo económico.

En este escenario, advertimos claramente las transformaciones que se operan en las grandes ciudades, basadas en el logro de un fuerte posicionamiento en los circuitos de producción-distribución y expansión a los nuevos mercados nacionales e internacionales. No tan claras son estas repercusiones en aquellas ciudades de segundo y tercer rango, partes del mismo circuito internacional, que se ven afectadas en sus dinámicas y estructuras y, requeridas de nuevas infraestructuras de soporte. Estas otras ciudades, en general de rango medio, hacen emerger, necesariamente, su potencial endógeno (y el de las regiones que las contienen) para orientar al futuro sus transformaciones y fortalecer su competitividad en los circuitos nacionales e internacionales. De este modo, las ciudades que disponen de un conjunto de recursos humanos, naturales y financieros, de un patrimonio histórico y cultural, de una infraestructura de soporte y acogida de personas y actividades, de un sistema productivo, de un saber-hacer tecnológico y formas de organización y relación, refuerzan las sinergias del potencial acumulado, bajo los principios de integración y equilibrio territorial, competitividad regional y crecimiento con identidad. Crean así, espacios económicamente integrados o, al menos, con un alto grado de interdependencias, social y políticamente identificables y, sobre los cuales concurren un conjunto de administraciones, agencias y autoridades con capacidad gestora garantizada.

Por otra parte, la presencia de una relación diferente entre los espacios regionales y nacionales con el conjunto internacional, está dando origen al nuevo rol de las ciudades respecto de su inserción en los bloques regionales y corredores de desarrollo. Este es el caso, entre otros, de dos ciudades capitales que delinearán estrategias de desarrollo, involucrando a sus espacios

convergentes, para insertarse en los procesos de integración del Mercosur.

Las ciudades/región de Córdoba y Montevideo, se encuentran desarrollando diferentes fases del proceso estratégico de la planificación y gestión local/regional que, en este contexto, interesa presentar de acuerdo a los siguientes ejes:

- * Sus posicionamientos en el escenario del Mercosur y los objetivos estratégicos definidos para fortalecer sus escalas regionales y el desarrollo económico, ambiental, social, cultural, territorial y ambiental.
- * El desarrollo de capacidades e infraestructuras de soporte proyectadas a escala regional y transregional para alcanzar mejores condiciones de competitividad (abordada a partir de grandes proyectos estructuradores en servicios de avanzada a las empresas).

2.2.1. Ciudad/región Córdoba, Argentina

La ciudad de Córdoba forma parte del llamado "sistema de ciudades de equilibrio" del territorio nacional, de acuerdo con la tendencia de desaceleración del crecimiento de las ciudades grandes a favor de las medias, especialmente de las capitales de provincia (Gutman, 1996 - Nota 2), si bien este sistema no está lo suficientemente fortalecido para enfrentar los desafíos de los procesos de integración. El objetivo central del Plan Estratégico de Córdoba (PEC, 1996) "La Docta, ciudad Moderna de América, ambientalmente sustentable, competitiva y solidaria", nos introduce en cuatro de los principios para transitar un proceso de planificación estratégica urbano/regional que orienta la elaboración y formulación del Plan hacia el fortalecimiento de sus capacidades y la creación de nuevas.

El horizonte a alcanzar, bajo los principios de modernidad, sustentabilidad, competitividad y solidaridad, enfrenta a la ciudad de Córdoba, segunda en el sistema urbano nacional, con un doble desafío. Por un lado, convertir a la ciudad en una estructura urbana más eficiente que atraiga inversiones en el mercado global y, por otro, desarrollar un entorno de mayor habitabilidad, ambientalmente cualificado y socialmente equilibrado. Para definir su posicionamiento en los diferentes procesos de regionalización-integración y en los corredores económicos, el PEC sostiene que:

- * En el escenario del Mercosur la ciudad/región de Córdoba, enlace con las regiones Centro, Oeste y Norte del país, requiere consolidar su ubicación geoestratégica como nodo de articulación económico, comercial y, del sistema

vial y de comunicaciones a nivel macroregional.

- * El entorno regional definido por el Mercosur implica oportunidades y amenazas a las que la ciudad/región se deberá enfrentar y dar respuestas innovadoras si pretende posicionarse como un centro competitivo en este contexto.
- * Las nuevas actividades que se localicen, en el marco del proceso de globalización y de mayor interrelación con el sistema de ciudades, deben apoyarse en las ventajas comparativas que pueda ofrecer la ciudad y su ámbito metropolitano.
- * La tendencia a delimitar territorios equilibrados e integrados fortalece la región metropolitana -denominada Región Central de la Provincia de Córdoba- que abarca un radio de 80 km. donde se asientan 81 localidades con gobierno local propio (municipalidades y comunas) y reúne una población total de aproximadamente 1.500.000 habitantes.

La relación ciudad-territorio regional, y su integración a regiones económicas más amplias, definen los ejes estratégicos que guían las acciones del PEC. Entre ellos, el de "posicionar a Córdoba como ciudad competitiva, articuladora del Sistema de Ciudades del centro, norte y oeste del país, en una economía integrada al MERCOSUR", se constituye en el principal orientador de una serie de proyectos de grandes infraestructuras para aumentar su atraktividad a la localización de empresas. Desagregamos, a propósito de esta primera aproximación, la creación de un Tecnoparque, obra de infraestructura al servicio de la innovación tecnológica (Cuadro 1). El proyecto Tecnoparque se justifica reconociendo la tendencia del mercado mundial y regional a la promoción de empresas de alto valor agregado y a la necesidad de vincular los sectores de la producción con los científicos y técnicos (cabe recordar la importante oferta educativa de nivel terciario y superior y centros de investigación de la ciudad de Córdoba). Pero también, en un diagnóstico de las debilidades que presenta el sector de las pequeñas y medianas empresas (PyMEs) de la ciudad-región, frente a esas mismas tendencias. Entre las debilidades, comunes en general a las PyMEs de las grandes y medianas ciudades del sistema nacional, cabe destacar: la baja competitividad de un número importante de empresas, los bajos niveles de calidad de productos, la falta de promoción en el ámbito internacional, el insuficiente conocimiento del mercado global, el atraso tecnológico, los bajos niveles de reconversión de mano de obra, la desarticulación entre la oferta y la demanda en el mercado laboral y los procesos de competencia

en condiciones desiguales, entre otras. Ante estas debilidades del sector productivo, la creación del Proyecto Tecnoparque ofrece:

- * Un espacio adecuado para que las empresas con alto valor agregado de tecnología puedan iniciarse con bajos costos de instalación.
- * El desarrollo y fortalecimiento de relaciones entre el sector productivo y el sector científico.
- * Las facilidades para el desarrollo de proyectos competitivos.
- * El acceso a servicios completos: estructura urbanística, infraestructura, adecuación ambiental, accesibilidad y transporte, consultoría en temas financieros, legales, de patentamiento y negocios, etc.
- * Bajos costos de funcionamiento, compartiendo la provisión de información, publicidad, marketing, capacitación, etc.
- * Beneficios impositivos, de servicios y promociones especiales para favorecer el éxito de la empresa y la ocupación de mano de obra.

2.2.2. Ciudad/región Montevideo, Uruguay

En 1990, la Intendencia de Montevideo inicia la primera fase del proceso de planificación es-

tratégica de *"una ciudad que no es perfecta, que no pretendemos que lo sea, que es una y al mismo tiempo varias, que se renueva cotidianamente y que en la medida de nuestras posibilidades que-remos consolidar como base de libertad, democracia, desarrollo, justicia y solidaridad"*. El proceso que a partir de 1994 continúa liderado por el Municipio, reconoce y fortalece las acciones precedentes que se remontan a 1990. Cabe señalar que estas acciones se corresponden con una de las fases más importantes de la planificación y gestión estratégica del desarrollo: la organización de la cooperación público-privada para la formulación de los objetivos básicos del Plan y la definición de los nuevos roles de la Capital del Uruguay, una ciudad región de 1.350.000 habitantes, para integrarla a los nuevos escenarios de desarrollo (Intendencia Municipal, 1994) (Inda, 1996).

Rescataremos entre las estrategias de posicionamiento frente a los nuevos escenarios de integración económica, las vinculadas con el rol de Montevideo como ciudad-puerto y con uno de los proyectos estructurantes de esta condición (Cuadro 2):

	Objetivos de Planificación	Justificación
Posicionar a Córdoba como ciudad competitiva, articuladora del Sistema de Ciudades del centro, norte y oeste del país, en una economía integrada al MERCOSUR	Áreas de Desarrollo Empresarial	Los actuales procesos de globalización económica, integración regional e innovación tecnológica, están induciendo a una serie de modificaciones en los criterios locacionales de las empresas. Se plantean entonces nuevas demandas que hacen a la competitividad de las ciudades y regiones vinculadas entre otras cosas con la provisión de infraestructura y equipamiento de calidad. La concentración de actividades en áreas de desarrollo empresarial permitirá hacer un uso eficiente de los servicios e infraestructuras, obtener un menor costo, mejorar la calidad de vida de los habitantes de las zonas y crear una ventaja competitiva en relación a otras ciudades.
	TECNOPARQUE	Las tendencias del mercado mundial y regional privilegian y fomentan a las empresas con alto valor agregado tecnológico, las que por ello gozan de ventajas comparativas. El tecnoparque operará como un ámbito en el que se fomentará la interacción entre los sectores de la producción y el conocimiento. El primero de ellos planteando las necesidades de adecuación de tecnologías existentes o de desarrollo a nuevas tecnologías y el segundo presentando la oferta científica.
	Zona Franca de Córdoba	Desarrollo de un nuevo polo de actividad económica a través de la instalación de Zona Franca de Córdoba. Si bien la construcción y gestión de dicha zona estará en manos del sector privado el municipio gerencia la iniciativa y provee la infraestructuras necesarias para el desarrollo integral del complejo.
	Desarrollo sustentable del Cinturón Verde	Basado en la recuperación del potencial económico de la producción frutihortícola de manera sustentable, atendiendo a las técnicas de producción, comercialización, sistemas de riego y mercados potenciales de un área periurbana donde coexisten actividades diversas-industriales, residenciales, mercado de abasto, aeropuerto, asentamientos precarios, etc.

Cuadro 1:

- * La ciudad-puerto de Montevideo, boca de salida de la Hidrovía que da servicio al litoral argentino, Bolivia y Paraguay, poseedora de inmejorables condiciones naturales, geográficas, políticas y sociales y de grandes infraestructuras como el Aeropuerto Internacional, ofrece ventajas competitivas de excelencia en el mismísimo corazón del Mercosur.
- * El Puerto de Montevideo, equidistante de los principales mercados consumidores de la región, se perfila como eje central y de influencia de más de 200 millones de habitantes que conforman el Mercado Común del Sur y conecta con las principales rutas terrestres, aéreas, ferroviarias, marítimas y fluviales de la región.
- * En Puerto Montevideo, que opera bajo el régimen de Puerto Libre -Ley N° 16.246 /96-, la circulación de mercaderías se realiza sin la necesidad de autorizaciones ni trámites formales ya que se trata de zona de exclusión aduanera.
- * Las gestiones urbana y portuaria se articulan para maximizar el uso del área costera y las infraestructuras de cada jurisdicción, promoviendo mayor incumbencia municipal sobre las porciones de agua que enfrentan a los territorios urbanos y en las cuestiones portuarias.

Entre los grandes proyectos de desarrollo apropiados al cumplimiento de la estrategia *Montevideo Ciudad-Puerto del Mercosur*, se encuentra el Centro de Distribución Bom Port, ubicado en Puerto Montevideo “*un lugar de privilegio*” y

Zona Franca Montevideo “*la Puerta de Entrada al Mercosur*” (Bom Port) (ZFM, s/f). Ambas infraestructuras se justifican con relación a la mayor rapidez en el transporte de mercaderías que ingresan y egresan del Puerto y, a la prestación de servicios en forma ágil, eficiente y con menores costos para las empresas. Entre las funciones del Centro de Distribución se destacan:

- * Reunir en un área de 40.000 m2 cubierta y 10.000 m2 libres la infraestructura de servicios para los agentes del comercio internacional, posibilitando la concreción de intercambios en forma ágil y segura.
- * Ofrecer actividades relacionadas con la mercadería que le permitan añadir valor, modificar su presentación o instrumentar su libre disposición o destino (carga/descarga, estiba/desestiba; almacenamiento/depósito; consolidación/desconsolidación; transporte multimodal, transbordo, reembarque; packing, clasificación, fraccionamiento, distribución, emisión de certificados, despacho de Aduana, seguros, procesos administrativos como gestión de stocks, estadísticos, facturación, etc.)
- * Posibilitar a las empresas concentrar sus stocks y logística en un solo espacio físico, reduciendo sus costos operativos, de transporte y financieros y, disminuyendo los riesgos vinculados a sus intercambios comerciales.
- * Permitir al importador/exportador depositar sus mercaderías y a los compradores, seleccionar e inspeccionar las mismas previo su embarque.

	Objetivos de Planificación	Justificación
Convertir a Montevideo en una verdadera Ciudad Puerto	Bom Port, un Centro de Distribución que le abre a Montevideo las Puertas de América del Sur	BOM-PORT constituye el primer centro de logística y distribución regional en América del Sur. Por encontrarse localizado dentro del Puerto goza de todas sus ventajas, a las cuales se le suma la estabilidad que caracteriza al Uruguay desde el punto de vista político y económico, así como la existencia de servicios financieros de nivel internacional en Montevideo. BOM-PORT responde a la realidad económica del MERCOSUR, posibilitando que las empresas instaladas o que proyecten instalarse en la región cuenten con un servicio de distribución intermodal (marítimo, terrestre, ferroviario y aéreo), de logística, almacenamiento y servicios integrales a la altura de los principales centros de distribución del mundo.
	Zona Franca Montevideo	El proyecto Zona Franca Montevideo (ZFM) fue concebido para propiciar un ámbito calificado de negocios dentro del MERCOSUR. Con este objetivo su esfuerzo se orientó a hacer de ZFM el Parque Tecnológico, Comercial y de Servicios más importante del continente, comparable únicamente con los centros comerciales y de distribución de mayor trascendencia en el mundo. ZFM ubicada a escasos minutos de la terminal portuaria ofrece las ventajas financieras del Uruguay, ventajas operativas dentro y fuera de los mercados regionales, estructura física y tecnológica, servicios y el Bussines Park, un moderno centro de negocios que responde al concepto de edificio inteligente como base estratégica para comandar todo tipo de operaciones hacia la región y el mundo.

Cuadro 2:

* Ofrecer áreas de depósito con sistemas de control de stocks, de seguridad, etiquetado electrónico y servicios de vigilancia; locales para exhibición y presentación de productos; oficinas de uso permanente o transitorio equipadas con servicios de telecomunicaciones e informática y apoyo de personal especializado, instalaciones acondicionadas a nivel internacional y gestión de ferias, lanzamientos de nuevos productos, presentación de compañías internacionales, convenciones, y todo evento destinado a dinamizar y promover las ventas.

Con la reestructuración Municipal en 1992 se creó la Unidad Central de Planificación Municipal, organismo pluridisciplinario desde donde se elaboran las estrategias de actuación y organización del territorio y la ciudad. La descentralización política y la desconcentración administrativa, en caminos paralelos y complementarios, cumplen con las etapas de un proceso que ha provocado cambios en las relaciones entre montevideanos con la ciudad, el puerto, el gobierno y los nuevos escenarios de desarrollo.

3. PRIMERAS CONCLUSIONES

Las nuevas lógicas de regionalización; las estrategias basadas en macroespacios económicos de alta diversidad geocultural; los procedimientos de gestión pública que superan el ámbito de un solo municipio; los grandes proyectos estructurantes que extienden su radio de acción más allá de las fronteras nacionales y, la tendencia a diseñar modelos de desarrollo adaptados a las características del entorno, revalorizando *“lo local”*, *“las comunas”* y *“las comunidades”*, entre otros, son partes de un complejo proceso que, por un lado, lucha contra la fragmentación y marginación de las *“unidades territoriales”* (como soportes de todo proceso económico, social y cultural), frente a los efectos de *“desterritorialización”* y *“deslocalización”* de la globalización y, por otro, trata de reposicionarlas como espacios estratégicos en los nuevos escenarios de desarrollo.

En este contexto resurge el interés por la planificación estratégica regional, uno de los temas dominantes en nuestros tiempos, consecuencia de una búsqueda, por parte de los gobiernos locales/ regionales, de nuevas formas de guiar los rápidos cambios y gestionar la mejora de las condiciones socioeconómicas, socioculturales, socioproductivas y socioambientales, en territorios integrados por problemas comunes. La visión estratégica de la planificación orienta el desarrollo a través de acciones articuladas en-

tre diferentes campos de problemas (sociales, culturales, ambientales, institucionales, económicos) y, por consiguiente, facilita la coordinación de esfuerzos, intra e inter- institucionales, para la resolución de conflictos vinculados y, la innovación de procedimientos y herramientas de gestión pública y privada.

Esta dimensión de la planificación avanzó sobre la estructuración de una sólida doctrina si bien, en la mayoría de las ciudades/región de los países del Mercosur (en especial, las relacionadas con los nuevos corredores de desarrollo), la instrumentación de sus procedimientos se remonta a la última década. En el caso argentino, los Planes Estratégicos de Córdoba o Rosario, las Bases para la planificación estratégica de La Plata o algunos de los procesos iniciados por los municipios para construir información diagnóstica o conformar redes con la comunidad y los sectores de la producción, entre otros, van consolidando las fases de un proceso que, implementado en todos sus alcances, genera el ambiente adecuado para el desarrollo de las ciudades/ región y su inserción en los nuevos regionalismos, como el Mercosur.

El proceso de integración europea por ejemplo, ha acentuado la competencia entre los territorios donde las ciudades y regiones (como grandes empresas) buscan aumentar su poder de atracción para mantener o desarrollar su capacidad de innovación y difusión. El elemento clave para el progreso de la ciudad europea es su inserción en un sistema de relaciones internacionales, pero también destacan el protagonismo de las regiones en este proceso. Prueba de ello son los párrafos extraídos del Manifiesto de Eurociudades suscripto por las principales ciudades e instituciones adheridas: *“Hoy Europa vive un acelerado proceso de integración política, económica y cultural. Los estados han sido lógicamente los protagonistas de la construcción europea y progresivamente las regiones han obtenido el reconocimiento y la debida atención económica por parte de los organismos comunitarios”*. Este proceso de integración, que reconoce a las ciudades y regiones como áreas operativas de la planificación, ha dado numerosos ejemplos de su éxito recurriendo, entre otros factores, a los grandes proyectos estructuradores del desarrollo para potenciar sus capacidades competitivas y optimizar el capital de las economías locales, el crecimiento de la renta, la productividad y el empleo. Estos planes devienen, a la vez, de un objetivo central de las naciones que, por sobre ellos, refiere al reposicionamiento de sus ciudades y regiones, frente a los im-

pactos homogeneizantes de la globalización, la revolución tecnológica, energética, de comunicaciones y ecológica (recordemos los planes de Barcelona, Lisboa, Bilbao o el Plan de Desarrollo Comarcal de Galicia y el de Ordenamiento del Territorio del País Vasco).

Reconociendo que, en el escenario del Mercosur, sus principales ciudades/región transitan en ese sentido, el cumplimiento de los principios de *desarrollo y modernidad, competitividad y sustentabilidad, complementariedad y solidaridad, equidad y justicia, participación y democra-*

cía sobre los que sustentan, progresivamente, el gobierno, la gestión, la administración y la creación de sus factores estratégicos de desarrollo, hace necesaria la vinculación de estos procesos a escala nacional y transnacional, no sólo para fortalecer los sistemas urbanos de los países parte sino, y fundamentalmente, para alcanzar uno de los objetivos centrales de la creación de bloques: sustituir la competencia entre naciones por la competencia entre regiones, en un proceso retroalimentado permanentemente entre los niveles inferiores y superiores de la planificación.

FUENTES CONSULTADAS

- BOM-PORT, s/f: *Montevideo Freeport*. Boletín Informativo del Centro de Distribución. Puerto de Montevideo. Montevideo.
- FUENSALIDA CLARO, Carlos, 1996: *Gestión y Participación Pública en la Planificación de las Ciudades Intermedias Latinoamericanas*. En: **Actas del VII Congreso Iberoamericano de Urbanismo Región y Calidad Urbana**. Gobierno de Navarra. Departamento de Medio Ambiente. Pamplona.
- GARCÍA DELGADO Daniel, 1997: *Nuevos Escenarios Locales. El Cambio del Modelo de Gestión*. En: **Hacia un Nuevo Modelo de Gestión Local. Municipio y Sociedad Civil en la Argentina**. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO). Universidad Católica de Córdoba. Editorial Universitaria de La Plata. La Plata.
- GUTMAN, Margarita, 1996: *Red de Ciudades Intermedias. Consumo Cultural y Ciudades de Tamaño Intermedio en la Región del Área Metropolitana de Buenos Aires*. En: **Actas del VII Congreso Iberoamericano de Urbanismo Región y Calidad Urbana**. Gobierno de Navarra. Departamento de Medio Ambiente. Pamplona.
Nota 2. *En la Argentina, el sistema urbano vigente desde el siglo XIX se reestructuró a partir de la década del '50 y el papel más importante le cupo a las aglomeraciones de porte medio. A partir de 1970 se observó un proceso de desaceleración del crecimiento de la ciudad de Buenos Aires, disminuyendo su participación relativa en la población total del país con un 34,7% en 1991. El mismo fenómeno de declinamiento se produjo en los pequeños pueblos pasando de 48,4% en 1950 a 33,7% en 1991. Inversamente, las aglomeraciones intermedias crecieron en número: de 15 en 1950, llegaron a ser 54 en 1991, con una población que pasó de 2.700.000 a 10.350.000, o sea un tercio de la población total del territorio argentino.* (Gutman, M., 1996)
- INDA, Nelson, 1996: *Montevideo: Acción Urbana y Planificación*. En: **Actas del Seminario Planificación Estratégica Urbana y Territorial**. Subsecretaría de Asuntos Municipales e Institucionales. La Plata.
- INTENDENCIA MUNICIPAL de Montevideo, 1994: *Montevideo: Visión de Ciudad*. Intendencia Municipal de Montevideo. Montevideo.
- METROPOLIS, 1996: *La Metrópolis para el Hombre*. Secretaría General de la Asociación Mundial de las Grandes Metrópolis. Consejo Regional Ile de France. Tokio.
- MERCOCIUDADES, 1994: *Proyecto de Constitución*. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Coordenadoria das Relacoes Internacionais e do Cerimonial. Rede de Cidades do Cone Sul. Rio de Janeiro.
- PEC, 1996: *Plan Estratégico de Córdoba*. Municipalidad de Córdoba. Córdoba.
- RAVINET, Jaime, 1997: *La Ciudad Motor del Desarrollo: Necesidad de una visión Estratégica*. Simposio La Ciudad Latinoamericana y del Caribe en el Nuevo Siglo. Banco Interamericano de Desarrollo. Barcelona.
- SASKIA Sassen, 1997: *Las Ciudades en la Economía Global*. Actas del Simposio La Ciudad Latinoamericana y del Caribe en el Nuevo Siglo. Banco Interamericano de Desarrollo. Barcelona.
- VAZQUEZ BARQUERO, Antonio, 1996: *Modelo de Análisis y Gestión Estratégica*. Seminario Internacional de Gobierno. Planificación Estratégica Urbana y Territorial. Subsecretaría de Asuntos Municipales e Institucionales. La Plata.
- VITALONE, Cristina E., 1999: *El Ordenamiento y la Regulación del Suelo en la planificación estratégica de territorios integrados*. En *Anales Linta 98*. La Plata.
Nota 1: *El concepto de ciudad-región se interpreta como una nueva configuración espacial, polijurisdiccional y continente de ciudades de diferentes tamaños y roles, donde se articulan políticas complementarias (culturales, económicas, sociales, ambientales, etc.) en una única estrategia de desarrollo territorial. Los espacios así concebidos más que un soporte físico constituyen soportes político institucionales de procesos participativos en la definición, concertación y coordinación de proyectos, con el fin de complementar ventajas comparativas y propender al desarrollo equilibrado y sostenible. En este sentido "la respuesta de cada región a los problemas de los desequilibrios dependerá de su capacidad de diseñar modelos complementarios y adecuados a la diversidad geográfica, cultural y socioeconómica del universo tratado."* (Precedo Ledo, A., 1996: *Un Modelo de Planificación Estratégica Territorial Integrada*. **Actas Seminario Internacional de Gobierno Planificación Estratégica Urbana y Territorial**. Subsecretaría de Asuntos Municipales. La Plata)
- ZFM, s/f.: *Technology & Business Park*. Boletín Informativo de Zona Franca Montevideo. Montevideo.

