

Una agenda para la competitividad en las ciudades

CÉSAR AUGUSTO RODRÍGUEZ GÓMEZ

Reseña:

Carlos Arce Macías, Enrique Cabrero Mendoza y Alicia Ziccardi Cintigiani (coords.), *Ciudades del siglo XXI: ¿competitividad o cooperación?*, Cámara de Diputados/ Miguel Ángel Porrúa/ Centro de Investigación y Docencia Económica (CIDE), México, 2005, 637 pp.

El nombre del libro describe fielmente su contenido, el tratar de analizar la disyuntiva que supone el tema de la competitividad de las ciudades mexicanas, y si ésta puede ir impregnada por un cierto cooperacionismo entre las mismas. En ninguno de los 17 artículos agrupados en esta publicación podrá encontrarse la respuesta en sentido literal a la pregunta que da título a la obra, pero en todo el conglomerado de artículos está presente tal cuestionamiento. La competitividad entraña desde la mayoría de sus acepciones competencia,¹ pero no necesariamente la competitividad excluye la cooperación para lograr el que un ente social, como lo es la ciudad, llegue a ser competitivo. Tal parece que es la conclusión que se intuye

¹ Aunque hay una gran variedad de acepciones sobre el concepto de ciudades competitivas, para el caso que nos ocupa, tomaré la descrita en esta obra: “A partir de los desarrollos conceptuales de Porte, Lever y Turok, Begg, Sobrino, así como de Moori-Koenig y Yoguel, la competitividad es percibida como un proceso de generación y difusión de competencias, el cual depende no sólo de factores macroeconómicos, sino también de las capacidades ofrecidas por el territorio para facilitar las actividades económicas. Es decir, se trata de generar en el espacio un entorno físico, tecnológico, social, ambiental e institucional, propicio para atraer y desarrollar actividades económicas generadoras de riqueza y empleo”. En Carlos Arce Macías, Enrique Cabrero Mendoza y Alicia Ziccardi Cintigiani (coords.), *Ciudades del siglo XXI: ¿competitividad o cooperación?*, Cámara de Diputados/ Miguel Ángel Porrúa/ Centro de Investigación y Docencia Económica (CIDE), México, 2005, pp. 7-8.

en cada uno de los trabajos de investigación que integran el libro.

Por su naturaleza metodológica, son cuatro las partes en que se ha subdividido el libro, ello teniendo como intención presentar un análisis general de la competitividad. La primera se denomina Ciudades globales, la segunda Competitividad y cooperación: el debate actual; la tercera se titula Economía y territorio en las grandes ciudades mexicanas, y la cuarta es El crecimiento económico de las ciudades medias mexicanas.

Desde la conformación de estas sub partes se advierte la intención de los coordinadores del proyecto: reflejar una panorámica dimensional global de la competitividad y, partiendo de ella, reducirla hasta los niveles microscópicos de lo que acontece en las ciudades mexicanas. El agruparlo de este modo permite observar con detenimiento los procesos vinculantes entre las grandes urbes mundiales, sus procesos de cooperación, el porqué y qué materias les han significado ser encuadradas como fuertemente competitivas. Son los casos de polos de desarrollo conformado por ciudades como Londres, Nuevas York y Hong Kong, que, más allá de su importancia nacional relativa, se insertan en un corredor financiero autónomo global, tal como son referidas en el primer artículo, escrito por Saskia Sassen, titulado Ciudades

globales, mismo que se abordará más adelante. Termina el libro describiendo los procesos de competitividad de las ciudades mexicanas, tanto de las grandes como de las medianas. Visto de esta forma, las cuatro partes del libro podrían a su vez agruparse en dos: la primera que trata sobre la competitividad en grandes urbes mundiales y latinoamericanas, y la segunda con las ya citadas ciudades mexicanas en una dimensión microscópica acerca de las vicisitudes que se presentan en estos conglomerados, algunos ya consolidados como Monterrey y Guadalajara, y otros que emergieron más recientemente, como Aguascalientes y Querétaro.

Ciudades globales

Como señalaba en el anterior apartado, Saskia Sassen con su artículo “Situando ciudades en circuitos globales”, da cuenta de los grandes conglomerados urbanos que, por el cúmulo de transacciones llevadas a cabo en sus territorios, repercuten con su accionar más allá del país en que están asentados. Se han convertido en entes supranacionales cuyos indicadores en varias ramas productivas superan incluso al propio país del cual forman parte, son éstos “territorios estratégicos que articulan el nuevo sistema... con el desmembramiento parcial o al menos el debilitamiento de lo nacional como unidad espacial llegan las condiciones para el ascenso de otras escalas y unidades espaciales”. Entre éstas se encuentran las subnacionales, en especial, ciudades y regiones; las regiones fronterizas que comprenden dos o más entidades subnacionales... así surgen mercados digitalizados y bloques de libre comercio. “La dinámica y los procesos que se territorializan o se sitúan en estas diferentes escalas pueden, en principio, ser regionales, nacionales y globales”. Como ejemplo de ello señala ciudades que tradicionalmente se les ha reconocido por ser centros económico, financieros y culturales a nivel mundial, como Nueva York, Londres, Tokio, París, Francfort, Zurich, Ámsterdam, Los Ángeles, Sydney, Hong Kong, entre otras. Pero además, añade Sassen, esta geografía incluye (*más*

recientemente) ciudades como Sao Paulo y la Ciudad de México, Kuala Lumpur, las ciudades participantes en el corredor Irán-Dubai, entre otras. La intensidad de las transacciones entre estas ciudades, particularmente a través de los mercados financieros, la comercialización de servicios y las inversiones, se ha visto incrementada drásticamente, así como han subido los órdenes de magnitud involucrados en estas transacciones. En el mismo sentido, Jordi Borja menciona que actualmente existen en el mundo más de 300 regiones urbanas con más de un millón de habitantes, las cuales funcionan de forma progresiva como nodos espaciales de la economía global y como agentes diferenciados,² una opinión que coincide totalmente con la expuesta por Saskia Sassen. De la misma forma, Jordi Borja agrega que el resurgimiento de las regiones urbanas se da básicamente por necesidades económicas, ya que es plausible la concentración en una sola región de la mayoría de los mecanismos que permitan contar fácilmente con los medios de producción. Así se forman *clusters* (así se les denomina a estas regiones-ciudades concentradoras) que permiten aumentar la flexibilidad y aprovechar los recursos existentes. Esta capacidad económica, añade Borja, obliga a buscar en paralelo el desarrollo de una capacidad institucional y una política para aprovechar los procesos de la globalización a su favor. Al hacer esta reflexión pone de manifiesto el hecho de que al interior de estas regiones deben de producirse sinergias entre las instituciones generadoras de políticas, como bien podría ser el gobierno de dicha ciudad, y las mismas empresas que dan vida a ese *cluster*.

De nueva cuenta esto nos retrae al concepto de competitividad: para que una ciudad sea competitiva deben de procurarse ciertos mecanismos, tanto institucionales, como de ofrecimiento de oportunidades para hacerla atractiva a los ojos de los inversionistas. Ello nos remite a la segunda parte del libro, el posicionamiento de varias ciudades latinoamericanas en el marco de la competitividad, tanto en el marco

² Jordi Borja, “La ciudad en la globalización”, en Arce, Cabrero y Ziccardi (coords.), *Ciudades del siglo XXI...*, op. cit., p. 65.

local del subcontinente, y observando los mecanismos de cooperación que se da entre ellas, así como su posicionamiento comparativo entre las mismas.

Competitividad y cooperación, el debate actual

Decía en la reflexión final del párrafo anterior cómo, a decir de los propios autores,³ la competitividad se presenta por una acción público-privada ya que las ciudades o regiones son un sujeto colectivo conformado por autoridades locales, empresarios y organizaciones económicas y sociales, que pueden ser promotoras de su propio desarrollo buscando la sustentabilidad ambiental. En tal sentido se aborda la segunda parte del libro, en los mecanismos que se han implementado en ciudades latinoamericanas para favorecer su competitividad con relativo éxito, como lo realizado por algunas empresas manufactureras de la ciudad de Buenos Aires, Argentina, que introdujeron el uso y la difusión de las tecnologías de información y comunicación (TIC). Los resultados de la investigación presentados por los autores (equipo de la Universidad Nacional de General Sarmiento de Argentina) son agrupados en dos ejes: el alcance real del uso y difusión de TIC, y su vinculación con el desempeño general de la firma (capacidad de innovación, organización del trabajo y competitividad). El argumento central del trabajo, refieren los coordinadores del libro,

[...] es que la incorporación y la utilización de estas tecnologías pueden analizarse en el marco de las capacidades endógenas alcanzadas previamente por las firmas...el trabajo permite hacer algunas inferencias respecto de la forma en que las empresas de la región utilizan las TIC, no sólo para mejorar lo que ya hacían, sino para generar nuevo conocimiento.⁴

³ En "Sobre la competitividad y la cooperación en las ciudades del siglo XXI", en Arce, Cabrero y Ziccardi (coords.), *Ciudades del siglo XXI:...*, op. cit., p. 8.

⁴ *Ibid.*, p. 9.

Otra ciudad analizada es Santiago de Chile, y en este sentido, el estudio no es muy diferente a los últimos que disertan sobre la realidad del país sudamericano: su indudable éxito económico, los rasgos positivos de su incorporación en la economía global, y cómo su capital ha sido un factor importante en la consecución de estos logros, aun cuando podrían enumerarse algunas dificultades que obstaculizarían su desarrollo competitivo, como lo es su lejanía austral, su remota posición geográfica "aislada" por la Cordillera de los Andes. No obstante ello, lo que la hace competitiva, se afirma, es "justamente su capacidad y apertura para establecer comunicación y cooperación con el resto de los nodos de la red, y su capacidad de superar el aislamiento físico en centralidad estratégica". En el trabajo de Felipe Errázuriz,⁵ se encuadra a Santiago, como una de las cinco ciudades más competitivas de América Latina, pero enfrentando, no obstante ello, grandes problemas como las desigualdades y sus condiciones medioambientales.

Al final de esta segunda parte se analiza particularmente la problemática existente en varios de estos conglomerados, la cual impide subir sus niveles de competitividad y de desarrollo, como es el caso de Río de Janeiro, donde la segregación y desigualdad social propicia, a decir de Queiroz y Alves, que surjan diversos obstáculos a la formación de acciones colectivas que mejoren las condiciones de estas sociedades.⁶

Economía y territorio en las grandes ciudades mexicanas

Como lo anotaba en la introducción del texto, la segunda mitad del libro está dedicada a analizar la realidad competitiva de las ciudades mexicanas, tanto de las tradicionalmente gran-

⁵ Felipe Errázuriz, "Competencia y cooperación en ciudades latinoamericanas: el caso de Santiago de Chile", en Arce, Cabrero y Ziccardi (coords.), *Ciudades del siglo XXI:...*, op. cit., p. 181.

⁶ Luis César de Queiroz Ribeiro y Orlando Alves dos Santos Junior, "Democracia y ciudad: la división social de la ciudad y la ciudadanía en la sociedad brasileña", en Arce, Cabrero y Ziccardi (coords.), *Ciudades del siglo XXI:...*, op. cit., p. 204.

des, como de las medianas y de las recientemente emergentes dentro del ámbito de la competitividad. Guadalajara y Monterrey son las primeras evaluadas. De la capital de Jalisco, el investigador Sergio Manuel González Rodríguez menciona que a raíz de las políticas tendientes a tratar de competir con otras ciudades por la inversión extranjera, con la finalidad de resolver los problemas de desempleo y falta de ingresos de la ciudad, se permitió que la Zona Metropolitana de Guadalajara (ZMG) se ubicara en el séptimo lugar de las 10 mejores de Latinoamérica para hacer negocios y ocupar el lugar 69 en el mundo.⁷ La ZMG se convirtió en una especie de *cluster* con empresas electrónicas, de prestigiosas cadenas comerciales y de servicios. Pero al igual que como se indica en los demás estudios de caso, algunas de las externalidades resultantes fueron más bien negativas, a decir del autor:

La ZMG presenta graves problemas en su desarrollo y crecimiento urbano, porque por ejemplo, de las 1,400 hectáreas que se incorporan al crecimiento urbano, aproximadamente el 60 por ciento lo hace de forma irregular. Esto ha acarreado problemas de marginalidad, pobreza y deterioro del medio ambiente y aumento en la polarización social.

Remata con una frase más que evidenciante: “Pareciera que entre más ambiente competitivo existe en el territorio, mayores desequilibrios urbanos se experimentan en la ciudad”. Tal aseveración viene bien anotarla porque en el caso del estudio sobre Monterrey, realizado por Ismael Aguilar Barajas, titulado: “Monterrey: avances y rezagos”, el hilo conductor del texto tiene mucha similitud con el de la ZMG. Una envidiable posición competitiva del Área Metropolitana de Monterrey (AMM), dada entre otros factores, por su cercanía con Estados Unidos y más concretamente con el estado de Texas; el

⁷ Un estudio del periódico inglés *Financial Times* del presente año (2007) le otorga a Guadalajara el segundo lugar de las cinco ciudades de América del Norte con mejor potencial económico; véase en: <http://busquedas.gruporeforma.com/mural/Documentos/DocumentoImpresa.aspx>.

asentamiento de algunos de los principales grupos industriales del país, y de centros educativos con mayor prestigio a nivel continental que ha provocado hacer de la AMM una exitosa región para realizar negocios, pero que también, al igual que Guadalajara, cuenta con palpables desigualdades. El crecimiento de la competitividad y de su economía no ha acabado con grandes rezagos: zonas viales deficientes; un porcentaje importante de comercio informal; viviendas deterioradas en condiciones de hacinamiento y carencia de servicios de aguda y drenaje, y un empeoramiento en la distribución del ingreso.

Más adelante, y con el mismo sentido, se presenta el estudio de Sergio Flores González, acerca de la Zona Metropolitana de la Ciudad de Puebla, y aunque en ésta también se señalan problemáticas parecidas a las otras dos citadas, en éste se afirma que ha habido un avance competitivo más homogéneo entre la capital y los 21 municipios periféricos que conforman dicha zona metropolitana: Lo fundamental es que se ha dado un aumento continuo de las unidades económicas localizadas en la zona, y que este proceso ha sido altamente concentrado, impactando positivamente en la generación de fuentes de trabajo y en la redistribución del ingreso en este espacio local. Puebla pues, sería un caso más asimétrico de desarrollo, pero no así la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, una de las más competitivas del continente, pero también de las más desiguales. Son dos los elementos analizados por sendos estudios sobre la capital de la república: el enorme sector de los servicios y las dificultades que el transporte público conlleva para facilitar las relaciones comerciales de sus habitantes.

El crecimiento económico de las ciudades medias mexicanas

El último acápite del libro está dedicado a evaluar lo que ha acontecido con las ciudades medias y emergentes del país. Aunque es conveniente recalcar el calificativo de “medio” porque en el orden estricto de la palabra, varias de

las aquí anotadas lo han dejado de ser y se han convertido en grandes zonas urbanas. Tijuana podría ser el ejemplo más palpable, en el censo del año 2000 realizado por el Instituto Nacional de Geografía y Estadística, la ciudad contaba ya con más de 1.2 millones de habitantes, en tanto que Matamoros tenía una población de un poco menos de 500 mil. El primer artículo dentro de este segmento narra precisamente la experiencia de la industria fronteriza por excelencia en estas dos ciudades que citaba: la maquila. La investigadora de El Colegio de la Frontera Norte, Cirila Quintero Ramírez, dentro de su trabajo denominado “Los claroscuros de la industria maquiladora. Los casos de Tijuana y Matamoros”, hace un recuento de las vicisitudes que esta industria ha tenido en los dos conglomerados. En su nombre se refiere claramente la intención descriptiva, objetivo del trabajo. Después de retomar todas las acciones institucionales realizadas para lograr hacer de estas ciudades *clusters* para la industria maquiladora, se da cuenta de los resultados. Uno de los primeramente enumerados es “que este tipo de industria tiene muchas limitaciones para contribuir a un desarrollo integral y regional... puesto que se ha evidenciado una escasa vinculación con la economía mexicana”. De manera especial se concluye que la peor parte de la falta de vinculación y desarrollo la ha llevado Tijuana por diversos motivos: la explosión demográfica producida por su condición de frontera más transitada; la falta de mano de obra calificada para trabajar en las empresas y, sobre todo, un sindicato fuerte que actúe como mediador de las demandas de los trabajadores. Al contrario de Matamoros en donde las condiciones de trabajo para los empleados son mejores, debido, principalmente al tipo de empresas que se han establecido en la ciudad tamaulipense y a la actuación de los propios sindicatos de las empresas, que han logrado negociar mejores condiciones de trabajo para sus agremiados. En otra de las conclusiones que llega la autora es que la historia de éstas, dos de las principales ciudades maquiladoras, demuestra que este tipo de industria no fomenta por sí misma, un desarrollo integral de las ciudades en que se esta-

blece, sino sólo un crecimiento económico precario, en donde la creación de empleos resulta ser el principal factor. Y es, en este último aspecto que se ha dado una coincidencia entre las dos ciudades: la pérdida de plazas de trabajo producido por varios factores, entre ellos: la desaceleración de la economía estadounidense, lugar del cual proceden la mayoría de las empresas instaladas en la frontera, y las recurrentes crisis económicas mexicanas. Aunado a ello se recalca que las instituciones gubernamentales, de los distintos órdenes de gobierno no han incidido lo más positivamente en el desarrollo de las ciudades: “los actores gubernamentales se han convertido en los principales obstáculos para este involucramiento, argumentando la necesidad de moderar las demandas a estas empresas”.⁸

Este mismo tipo de circunstancias son diagnosticadas en el estudio sobre Ciudad Juárez realizado por el investigador de la Universidad Autónoma de esa ciudad, Héctor Antonio Padilla Delgado. Su disertación va más encaminada a analizar el papel de los entes gubernamentales estatal y municipal desde el punto de vista de la alternancia partidista y del tipo de planeación que han ejecutado los gobiernos en los diferentes periodos de gobierno. En su relación con la competitividad Padilla señala que se ha basado en su localización geográfica y en los reducidos costos de la fuerza de trabajo. En el texto se percibe un ligero optimismo acerca del futuro de la urbe respecto a las acciones gubernamentales para insertarla con un corredor industrial con el estado de Nuevo México, dando por hecho su consolidada inserción con la Ciudad de El Paso, Texas. Dice que cuenta con factores positivos como el hecho de que en los últimos años se ha sumado la infraestructura industrial y mano de obra calificada,⁹ pero que se requiere modificar el paradigma de la competitividad, fortalecer la capacidad adquisitiva de la mano de obra y la calidad de vida de

⁸ Cirila Quintero Ramírez, “Los claroscuros de la industria maquiladora”, en Arce, Cabrero y Ziccardi (coords.), *Ciudades del siglo XXI...*, op. cit., p. 481.

⁹ En “Sobre la competitividad y la cooperación en las ciudades del siglo XXI”, en Arce, Cabrero y Ziccardi (coords.), *Ciudades del siglo XXI...*, op. cit., p. 16.

los trabajadores, así como evaluar de un modo más realista la calidad y disponibilidad de infraestructura industrial y urbana.

Después de discernir el proceso maquilador de las ciudades fronterizas se da paso a revisar lo que pasa con esta misma actividad en las urbes del centro del país, esto con la intención, a decir de los coordinadores del libro, de presentar una panorámica de cómo las ciudades del siglo XXI han transformado su territorio para desarrollar nuevas formas de organización de la producción y del consumo, con la finalidad de crear riqueza y empleo. Casos diferentes a los antes citados lo representan análisis de ciudades como Querétaro y Aguascalientes. Y en éstas, cabe recalcarlo, también se desprende un revisionismo optimista de los autores, pero también se evidencian las limitantes. Por ejemplo en lo respectivo a Querétaro, Carmen Imelda González señala que uno de las principales ventajas competitivas es su ubicación geográfica, y el que prácticamente ésta se haya juntado con el corredor del Valle de México. En ella se han establecido industrias maquiladoras de alta tecnología y con un perfil de producción globalizada, industrias que generalmente son ajenas al territorio, población, economía, cultura y medio ambiente. Entre los datos positivos que ella sostiene, es el que el territorio se haya transformado en un bien de uso eficiente en la medida que sirve para integrarse en forma expedita en los mercados internacionales a través de la red de comunicaciones. Aunque de la misma forma también se indica que este crecimiento no ha sido capaz de ordenar y adecuar el territorio en función del mismo proceso.¹⁰ Parecido diagnóstico en cuanto a las ventajas competitivas y problemas derivados de ella es el que se describe para Aguascalientes. Uno de sus puntos positivos, a decir del investigador Fernando Camacho, es que en los últimos años la ciudad se ha logrado insertar en la red global de expansión del comercio y de inversión. Las empresas que se han establecido son de carácter manufacturero en ramas como la electrónica, automotriz y ropa, lo cual ha incrementado las oportunidades para la ciudad pero también ha

¹⁰ *Ibid.*, p. 19.

producido que se den importantes rezagos en materia de servicios, y un acelerado crecimiento de la superficie de la ciudad que implica intensos cambios del uso de suelo.

Otro grupo de ciudades que se estudia son las que están vinculadas al turismo, su autor es el investigador Daniel Hernaux. Entre sus principales conclusiones menciona la crítica acerca de que muchas veces dentro de estas ciudades se carece de una planeación para acrecentar su competitividad: “en éste sector prevalece el pragmatismo, lo cual se advierte en el hecho de que las estrategias empresariales van dirigidas a aumentar su volumen de negocios, más que a mejorar la competitividad”.

Conclusiones

Uno de los objetivos que se plantean los coordinadores del libro es que la agenda de la competitividad y la cooperación entre las ciudades a escala global ocupe un lugar importante en el debate nacional, porque afirmaban que éstas aún no irrumpían en los asuntos públicos del país. Tomando en cuenta que su fecha de edición fue en el 2005, resulta por demás evidente que el objetivo de posicionar el tema de la competitividad y la cooperación se ha cumplido a cabalidad, hasta ser en estos días un tema recurrente por parte de los diferentes gobiernos del país. La importancia de crear las condiciones propicias para atraer inversiones se ha convertido en una prioridad para las diferentes regiones que ya presentaban una fuerte inversión externa y aún para las emergentes. Los retos en cambio son también palpables: mejorar los rostros externos negativos que ha conllevado la competitividad para muchas de ellas, y en este sentido, la cooperación entre las mismas se vuelve una prioridad. Tanto como el de la adopción de medidas integrales por parte de las instituciones gubernamentales que coadyuven a paliar el costo de estas externalidades, preocupación que se ha convertido en uno de los principales retos para lograr el crecimiento de la competitividad en la mayoría de las ciudades del país y no sólo en unas cuantas.