

Competitividad de las zonas urbanas de México: una valoración conceptual

*J. Jesús Arroyo Alejandre¹
Erika Elizabeth Sandoval Magaña*

Introducción

El concepto y la medición de la competitividad son útiles para consensuar políticas públicas enfocadas en todos los actores, especialmente en el empresariado y los tomadores de decisiones, mismas que pueden mejorar principalmente la infraestructura física y social de las ciudades y regiones; sin embargo, puesto que no existe consenso en la definición de “competitividad urbana”, suelen no definirse con precisión ni el concepto ni los factores más importantes que influyen en ella. Aunque la competitividad puede considerarse como una estrategia para diseñar e instrumentar políticas públicas urbanas orientadas a potenciar negocios, con tendencia a exaltar la imagen de la ciudad mediante la mercadotecnia para atraer inversionistas, podrían no quedar satisfechas necesidades como igualdad e inclusión social, provisión, control y saneamiento del agua para todos los ciudadanos y protección ambiental, entre otras.

El objetivo de este trabajo es analizar diferentes enfoques de medición de competitividad de las ciudades mexicanas según variables y factores que pueden tomarse en cuenta. Se enfatiza que los factores de la competitividad que pueden considerarse se deben seleccionar de acuerdo con la especialización económica de las ciudades.

A partir de la teoría y los conceptos de competitividad urbana abordados con respecto a la problemática y con el fin de verificar la base teórica para definir los factores de competitividad urbana, se revisan estudios empíricos con el fin de contar con elementos de juicio suficientes para dar sustento al presente trabajo.

El método de investigación utilizado consiste en la comparación de seis índices de competitividad, incluyendo los desarrollados por Arroyo y Corvera (2009) a partir del análisis facto-

¹ El autor es profesor-investigador del Departamento de Estudios Regionales-INESER del Centro Universitario de Ciencias Económico Administrativas de la Universidad de Guadalajara. Erika Sandoval es financiera con Maestría en Negocios y Estudios Económicos por la Universidad de Guadalajara. Los autores agradecen la valiosa colaboración de Isabel Corvera Valenzuela en la recopilación y el manejo de datos para estimar tres de los índices de competitividad analizados.

rial por componentes principales. Posteriormente se hace una clasificación de las ciudades mexicanas de acuerdo con su tamaño y especialización económica.

Conceptualización y discusión

Aunque la competitividad urbana ha sido ampliamente estudiada, las metodologías y técnicas utilizadas para ello en México aún demandan mayores esfuerzos, pues sin estas herramientas es difícil sustentar estrategias para mejorar la competitividad de ciudades, regiones y países.

Algunos de los autores que han desarrollado conceptualizaciones relevantes de competitividad son Begg (2000), Storper (1997), Webster y Muller (2000), Pengfei y Qinghu (2008) y el US Competitiveness Policy Council (1992). Todos ellos se basan en el concepto seminal de Porter (1990) y en la crítica de Krugman (1994, 1996)

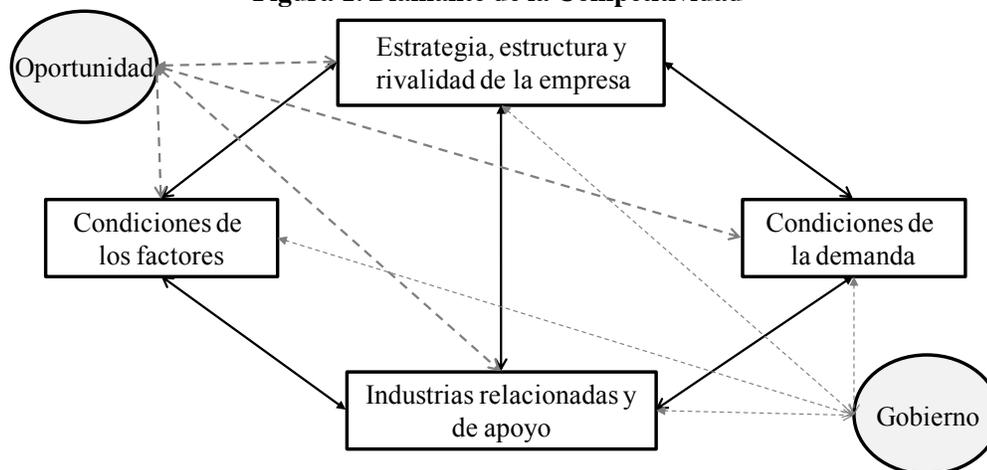
Porter (1990; 1995) menciona que la competitividad es un proceso altamente localizado que promueve la especialización y eficacia local. Por lo tanto, cada lugar ofrece “ventajas competitivas” específicas, y la estrategia competitiva empresarial se fundamenta en un entendimiento pleno del entorno competitivo; concretamente, en la competencia sectorial y las fuerzas que impulsan la rentabilidad de un sector. Las regiones y ciudades, como las empresas, tienen ventajas competitivas y pueden desarrollar estrategias de competitividad; el entorno nacional afecta la posición competitiva de las firmas y su nivel de desempeño determina la competitividad del lugar donde se localizan.

Por su parte, Cabrero et al. (2009) explican que la competitividad es un conjunto de elementos en los que incluso el abatimiento de las inequidades sociales se convierte en una palanca fundamental para atraer inversión y oportunidades. Pero no todas las ciudades compiten bajo los mismos parámetros, sino con diferentes activos físicos y humanos, y con distintas estructuras económicas en los mercados para vender y atraer inversiones. Esto valida la afirmación de las diferencias competitivas de cada ciudad (Begg, 2000).

Porter (1990) propuso una teoría para explicar la ventaja competitiva nacional. La pregunta principal que intenta responder es por qué algunos países tienen más éxito en industrias específicas que otros. Él identifica cuatro tipos de atributos en su *Diamante de la Competitivi-*

dad, los cuales aportan las condiciones subyacentes o la plataforma para determinar la ventaja competitiva nacional.

Figura 1. Diamante de la Competitividad



Fuente: Porter (1990)

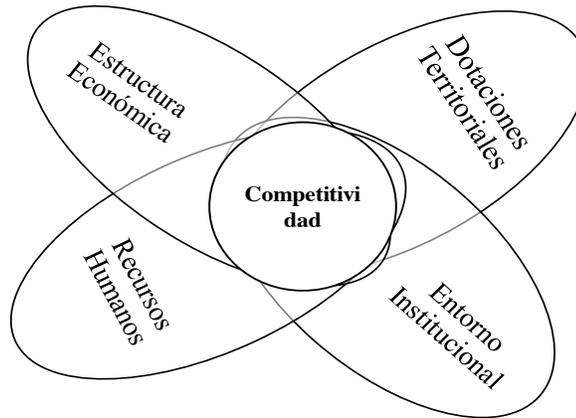
Los atributos considerados son: las condiciones de los factores; las condiciones de la demanda; las industrias relacionadas y de apoyo, y la estrategia de la empresa, su estructura y rivalidad. Además, se propone la política gubernamental y la oportunidad como factores exógenos que apoyan y complementan el sistema de la competitividad nacional pero no crean ventajas competitivas duraderas (Figura 1). Porter argumenta que tanto los países como las empresas compiten en los mercados internacionales. Empero, para Krugman (1994: 34) esta “competitividad no tiene sentido cuando se aplica a las economías nacionales”. Los países no compiten a nivel internacional; no son como las empresas, que enfrentan a sus rivales a nivel global. Entonces, los países no compiten, porque el comercio es un juego de suma positiva y, por lo tanto, el bienestar de un país es determinado, en primer lugar, por su nivel absoluto de la productividad y no por un *ranking* de competitividad internacional como tal. En un mundo de comercio, la productividad de un país aumenta su potencial de intercambio internacional según sus ventajas comparativas (Kohler, 2006: 5). Por ello, al utilizar la competitividad porteriana como centro de política económica podría descuidarse la política interna pertinente. El concepto de competitividad puede aplicarse a empresas, pero no a países y ciudades. Las empresas pueden quebrar y desaparecer si no son competitivas, no así las naciones y las urbes, como lo argumenta Krugman. La productividad total de las empresas determina su competitividad. Una región no funciona como una firma que adquiere insumos, utiliza procesos y obtiene productos. La productividad de

las empresas determina el crecimiento de una región o ciudad (Krugman, 1994); la competitividad tiene que ver con el tipo de cambio y otras políticas monetarias y fiscales nacionales, y con el incremento de la productividad de las empresas. Por eso es posible demostrar que los estándares de vida se relacionan con factores internos y no con la competencia en los mercados mundiales. Consecuentemente, adquieren relevancia los actores gubernamentales, sociales y privados, pues a través de sus asociaciones o redes pueden funcionar como agentes promotores de diversos factores que propicien mejores condiciones de vida para los habitantes de las ciudades (Gordon, 1999). La responsabilidad primaria de lograr el bienestar de la población de la ciudad, en la mayoría de los países, recae en las instituciones del gobierno local. Por otro lado, el concepto de competitividad de países, regiones y ciudades se ha “institucionalizado” para utilizarlo en política.

Webster y Muller (2000) proponen una generalización que precisa categorías de la competitividad de aplicación regional y urbana (Figura 2). Cada categoría se valora mediante conjuntos de variables, que determina cada autor o institución.² Pero como el concepto de competitividad es para comparar ciudades y regiones o países, una ciudad en particular, digamos turística, debe compararse con un conjunto de ciudades también turísticas para que tenga sentido hablar, por ejemplo, de competitividad turística de esa ciudad. Lo mismo se puede aplicar para una ciudad manufacturera o una diversificada. De esta manera, los factores y las variables de comparación deben ser consecuentes con la especialización económica de las localidades con las que se vaya a comparar y estimar su competitividad.

² Para mayor información sobre las variables consideradas véase anexos.

Figura 2. Categorías de la competitividad



Fuente: Webster y Muller (2000)

Además, con el concepto porteriano de competitividad la gobernanza urbana se transforma en gerencia pública emprendurista, por lo que es funcional para el desarrollo del comercio internacional y las políticas públicas nacionales y locales, a favor principalmente del empresariado. El enfoque ha permitido hacer coaliciones de proyectos entre políticos y empresarios con mayor beneficio para los últimos, lo que promueve la competencia interurbana nacional e internacional porque opera como un poder coercitivo externo, de manera que la liberalización comercial intensifica la competencia. La gerencia pública proporciona un “buen clima de negocios”, ya que ofrece atractivos incentivos para atraer capital y, por lo tanto, se justifican los subsidios locales al capital con el argumento de la competitividad; sin embargo, provoca el descuido en la provisión y calidad de servicios esenciales para los no privilegiados, y con ello posibilita una mayor polarización social e inequidad en la distribución del ingreso real. De allí que la concepción que se tenga de localidad, lugar y comunidad es central en el discurso político de la gobernanza urbana en cuanto a la unión para la defensa ante un mundo de comercio internacional hostil, amenazante y de creciente competencia (Harvey, 1990).

Para Lever y Turok (1999) el éxito de una ciudad depende de la existencia de factores distributivos, desarrollo económico, sustentabilidad y calidad de vida, así como de su manejo. En la calidad de vida se toman en cuenta factores como el ambiente físico, clima, contaminación, crimen y servicios sociales, entre ellos la salud y educación. Explican que esto forma una atmósfera propicia para la inversión y atracción de personas y empresas.

Cada país tiene alguna institución promotora de la competitividad. México, por ejemplo, cuenta con el Instituto Mexicano de la Competitividad (IMCO), que genera un índice de ella. Jalisco tiene el Consejo Económico y Social de Jalisco para la Competitividad (CESJAL), y desde 2013, la Ley de Desarrollo Económico incluye la creación del Consejo Estatal para la Competitividad de Jalisco como ente deliberativo que deberá dar seguimiento y prestar atención a la Agenda Única de Competitividad de Jalisco. En muchas instancias del gobierno, principalmente locales, la política económica se enfoca en incrementar la competitividad, lo cual ocurre tanto en México como en otros países.

Abundan los estudios de caso a nivel de países. Por ejemplo, Gardiner et al. (2004) para las regiones europeas, Lall (2001) para los países en desarrollo y el Global Competitiveness Report (elaborado por el Foro Económico Mundial) evalúa la competitividad de 144 economías.

Los estudios empíricos revisados sobre competitividad urbana se pueden agrupar de la siguiente manera: trabajos complementarios para el análisis a nivel internacional que pudieran generar de alguna manera pautas para el análisis comparativo que se hace más adelante, y trabajos para México que se utilizan en el análisis comparativo y para proponer una valoración de la competitividad de ciudades de acuerdo con su tamaño.

Deas y Giordano (2001) valoran los componentes de los ambientes económico, político-institucional, físico y social con variables asociadas a determinantes estratégicos de las grandes ciudades inglesas. Estos autores se enfocan en variables relacionadas con los recursos y sus resultados haciendo un análisis multivariado. Encuentran que los activos urbanos inciden en la competitividad de las ciudades inglesas. Al mismo tiempo, distinguen entre ciudades centrales y periféricas, y concluyen que las metrópolis nuevas tienen mejor competitividad que las antiguas.

El estudio de Pengfei y Qinghu (2008), con una muestra internacional de 116 ciudades, genera nuevos factores económicos, que son el resultado de otros. Son los siguientes:

1. Producto bruto doméstico total de la ciudad. Representa su participación en el mercado (competencia global).
2. Tasa de crecimiento de este producto. Representa la capacidad de la ciudad para sostener y atraer recursos productivos.

3. Producto doméstico per cápita. Representa el nivel de desarrollo de la eficiencia productiva de la ciudad (índice clave de la competitividad).
4. Producto bruto doméstico total por kilómetro cuadrado. Representa la capacidad de la ciudad para crear riqueza en forma sostenida (competitividad local).

Encuentran que la competitividad es más fuerte en las ciudades norteamericanas y europeas; sin embargo, crece más rápidamente en las asiáticas.

Comparación de estudios en México

Sobrino utiliza el promedio de cuatro factores de competitividad obtenido con base en las variables empresariales, territoriales y distributivas de los censos económicos en México. Distingue competitividad estática y dinámica para los periodos 1980-1988 y 1988-1998. Concluye que “unir los circuitos de competitividad local y calidad de vida constituye uno de los rubros fundamentales en la agenda de los gobiernos locales en México...” (Sobrino, 2005: 175).

Cabrero et al. (2007) evalúan la competitividad de 60 ciudades mexicanas a través de variables agrupadas en cuatro componentes:

1. Económico.
2. Sociodemográfico.
3. Urbano ambiental.
4. Institucional.

Utilizan el análisis factorial³ y de componentes principales, que es una metodología con frecuencia en estudios de competitividad.

Aquí, en otro índice que se compara, se contrasta el supuesto de que la competitividad de las ciudades se origina en los recursos humanos de alto nivel, la investigación y la educación superior. Arroyo y Corvera (2009) elaboran el índice Sistema de Educación Superior e Investi-

³ Es un método estadístico para aislar diversas dimensiones dentro de un grupo de variables relacionadas. Es decir, se trata de separar patrones comunes de variación que facilitarían el análisis de alguna situación en particular. Este método se utiliza para explorar relaciones entre variables y también para generación y prueba de hipótesis. El propósito del análisis factorial es identificar y cuantificar las dimensiones supuestas para resaltar el desempeño de un grupo de variables (Bouinot, 2002 en Cabrero *et al.*, 2009).

gación (SESeI) y otro con enfoque de productividad, así como el Índice de Atracción, Retención y Expansión de la Inversión Productiva (INARE). Este último es resultado del desempeño económico de la ciudad e incluye las siguientes variables:⁴

1. Crecimiento de 1999 a 2004 de las unidades económicas de todos los sectores.
2. Crecimiento de 1999 a 2004 del personal ocupado de todos los sectores.
3. Remuneraciones totales per cápita 2004.
4. Valor agregado censal bruto promedio por persona ocupada 2004.
5. Formación bruta de capital fijo total promedio por empresa 2004.
6. Inversión total promedio por empresa 2004.
7. Activos fijos netos total por empresa 2004.
8. Monto del Fondo de Aportaciones para la Infraestructura Social Municipal 2004.

Para el INARE, se consideraron las variaciones comunes en las 56 zonas metropolitanas que tenía el país en 2005,⁵ que se clasifican de acuerdo con tamaño⁶ y especialización económica, se obtuvieron tres componentes con el método estadístico de análisis factorial para mostrar la representatividad de los grupos de variables: a) capital, innovación y productividad; b) generación de nuevas empresas y empleo, y c) inversión de los gobiernos en infraestructura municipal.

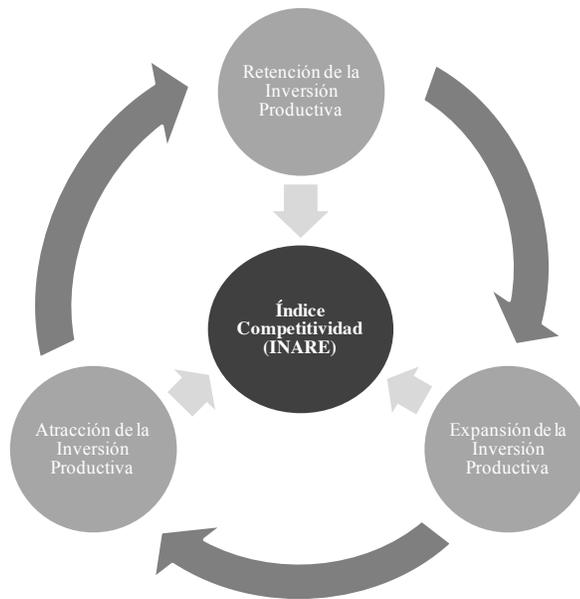
El factor “expansión de la inversión” pretende no sólo atraer y retener la inversión sino también hacer que se creen nuevas empresas y se generen más empleos. Este factor se refleja en la atracción de la inversión y en la retención de ella, proceso que pudiera funcionar como un ciclo (Figura 3).

⁴ Datos de los Censos Económicos 1999 y 2004 y el Censo de Población 2005, INEGI.

⁵ Zonas metropolitanas según el Consejo Nacional de Población (CONAPO) y el INEGI.

⁶ Número de habitantes y sectores económicos de México de acuerdo con los Censos Económicos y de Población.

Figura 3. Atracción, retención y expansión de la inversión productiva



Fuente: Elaboración propia.

La descripción general de los seis índices de competitividad que se comparan se puede observar en la tabla siguiente:

Tabla 1. Estudios base para el análisis

Autor	Nombre	Objeto de estudio	Factores	Generalidad	Referente
Sobrino (2005)	Posición competitiva por ciudad	Utiliza el promedio de 4 factores de competitividad en 39 ciudades mexicanas.	De acuerdo a variables empresariales, territoriales y distributivas de los censos económicos	Distingue competitividad estática y dinámica usando los periodos 1980 -1988 y 1988-1998	Método estadístico. Unir los circuitos de competitividad local y calidad de vida constituye uno de los rubros fundamentales en la agenda de los gobiernos locales en México.
Cabrero, Orihuela y Ziccardi (2007)	Índice de competitividad promedio	Variables agrupadas en 4 componentes. Evalúan la competitividad de 60 ciudades mexicanas	Componente Económico, Socio-demográfico, Urbano ambiental e Institucional	Mayoría variables (2004) 6 variables (2005) 1 variable (2007)	Utilizan el análisis factorial y de componentes principales que es una metodología común en estudios de competitividad.
IMCO (2007)	Índice de Competitividad de Zonas Urbanas (ICZU)	Analiza causas-efectos entre variables y competitividad pero también entre el nivel más macro y el menos macro geográficamente. 71 Zonas urbanas ciudades	Está altamente correlacionado con otras clasificaciones mundialmente reconocidas, como las del World Economic Forum (WEF) o las del Institute of Management Development (IMD)	Capacidad de un municipio o zona metropolitana para atraer y retener inversiones	
Arroyo y Corvera (2009)	Índice Sistema de educación superior e investigación (SESEI)	Contrasta el supuesto de que la competitividad de las ciudades se origina en los recursos humanos de alto nivel, la investigación y la educación superior (43 ZM)	Estudiantes en carreras técnicas (2004) Estudiantes en licenciatura (2004) Estudiantes en maestría (2004) Número de maestrías registradas... (2005) Estudiantes en Doctorado(2004) Número de Doctorados registrados... (2005) Profesores SNI nivel I, II y III (2005) Porcentaje de Profesores de Tiempo Completo con... (13 variables) Posgrado (2005) Funcionarios públicos con estudios de especialidad o posgrado (2006) Porcentaje de la población con estudios de profesional o técnico superior (2005) Porcentaje de la población con estudios de posgrado (2005) Número de escuelas de idiomas (2005)	Especialización y ocupación del factor humano.	

Autor	Nombre	Objeto de estudio	Factores	Generalidad	Referente
Arroyo y Corvera (2009)	Enfoque de productividad	(43 ZM)	Inversión total en el sub-sector construcción de obras de ingeniería civil u obra pesada; Valor agregado censal bruto en el sector de industria manufacturera; Valor agregado censal bruto en el sub-sector comercio al por mayor de maquinaria, mobiliario y equipo para actividades agropecuarias e industriales...etc. (12 variables)		
Arroyo y Corvera (2009)	Índice de atracción, retención y expansión de la inversión productiva (INARE)	Considerado como el resultado del desempeño económico de la ciudad. 56 ciudades ZM	Variables de crecimiento de 1999 a 2004 de las unidades económicas de todos los sectores, Crecimiento de 1999 a 2004 del personal ocupado de todos los sectores, Remuneraciones totales per cápita 2004, Valor agregado censal bruto promedio por persona ocupada 2004, Formación bruta de capital fijo total promedio por empresa 2004, Inversión total promedio por empresa 2004, Activos fijos netos total por empresa 2004, Monto del Fondo de Aportaciones para la Infraestructura Social Municipal 2004.	De sus variaciones comunes correspondientes a 56 ciudades (zonas metropolitanas, CONAPO) que se estudiaron se obtienen los componentes con el método estadístico de análisis factorial:	Análisis factorial. Capital, innovación y productividad. Generación de nuevas empresas y empleo. Inversión de los gobiernos en infraestructura municipal

Fuente: Elaboración propia con base en los autores considerados.

Se comparan estos seis índices para demostrar que la competitividad urbana está en función del objeto de análisis y de las variables que se seleccionen. De esta manera, pueden enfatizarse diferentes factores o dimensiones de la competitividad de una ciudad, región o país, así como sectores de la sociedad.

Tabla 2. Comparación de los principales índices de competitividad de las ciudades de México

Zonas metropolitanas	Cabrero	Sobrino	IMCO	Arroyo ¹⁷		
	Índice de competitividad promedio 2004	Posición competitiva por ciudad 1988-1998	Competitividad urbana 2007	Productividad 2004	SESeI 2004	INARE 2004
ZM Monterrey	1	26	AC	2	11	5
ZM Chihuahua ¹¹	2	12	AC	35	5	25
ZM Valle de México	3	23	C	1	3	2
ZM San Luis Potosí-Soledad de Graciano Sánchez ¹⁵	4	14	CM	25	9	23
ZM Juárez ⁷	5	5	AC	5	28	36
ZM Tijuana	6	9	C	4	31	33
ZM Aguascalientes	7	13	AC	14	24	21
ZM Saltillo	9	3	CM	10	21	15
ZM Toluca	10	11	CM	16	17	4
ZM Guadalajara	11	6	CMo	12	16	17
ZM Querétaro	12	7	C	8	4	6
ZM Mexicali ¹²	14	20		6	10	24
ZM Reynosa-Río Bravo ¹⁴	15	10	AC	3	37	10
ZM de Monclova-Frontera ¹	16	32	CMo	29		37
ZM La Laguna	17	1	C	9	30	19
ZM Veracruz	18	27	CM	31	13	13
ZM Matamoros ¹³	19	8	C	19	36	28
ZM Puebla-Tlaxcala ²	20	2	C	15	8	14
ZM Cuernavaca	21	29	CMo	21	2	11
ZM Morelia ³	23	16	CM	32	1	9
ZM León	24	4	C	24	20	26
ZM Tampico	25	31	C	11	14	27
ZM Villahermosa ⁹	27	24	CM		18	12
ZM Cancún	28	22	C			16
ZM de Colima-Villa de Álvarez ⁴	30		C			31
ZM Nuevo Laredo ¹⁶	32	18	CM	18	41	30
ZM Pachuca	33	19	C			46
ZM Tehuacán ⁸	35			42	42	48
ZM Zacatecas-Guadalupe ⁶	39		C			51
ZM Mérida	40	17	AC	23	7	18
ZM Xalapa	41	39	CM	39	15	43

Zonas metropolitanas	Cabrero	Sobrino	IMCO	Arroyo ¹⁷		
	Índice de competitividad promedio 2004	Posición competitiva por ciudad 1988-1998	Competitividad urbana 2007	Productividad 2004	SESeI 2004	INARE 2004
ZM Coatzacoalcos	44	38	CB	41	33	7
ZM Puerto Vallarta	45		CM			22
ZM Tepic	46	28	CM	37	26	39
ZM Orizaba	47			43	27	44
ZM Oaxaca	49	37	CM			53
ZM Tuxtla Gutiérrez	52	36	C			42
ZM Tlaxcala-Apizaco ¹⁰	53		CMo			40
ZM Cuautla	54		CB			20
ZM Minatitlán	58		CB			8
ZM Poza Rica	59		CB			29
ZM Piedras Negras			CM	30	7	41
ZM Tecomán			CB			34
ZM San Francisco del Rincón			CB			56
ZM Morelón-Uriangato			CB			49
ZM Tulancingo			CMo			52
ZM Tula			CMo			3
ZM Ocotlán			CMo			35
ZM Zamora-Jacona			CMo			47
ZM La Piedad-Pénjamo			CB			50
ZM Tehuantepec						1
ZM Rioverde-Ciudad Fernández			CB			54
ZM Guaymas			CB			45
ZM Córdoba			CMo			38
ZM Acayucan			CB			55
	60 ciudades	39 ciudades	71 zonas urbanas	43 ciudades.y ZM	43 ciudades.y ZM	56 ZM

El IMCO usa las siguientes siglas para clasificar a las ciudades: AC = alta competitividad; C = competitivos; CM = competitividad media; CMo = competitividad moderada, y CB = competitividad baja. En las definiciones de las ciudades en Cabrero et al. (2007), comparadas con las definiciones de CONAPO se puede mencionar lo siguiente: ¹AM de Monclova separada de Frontera, no se encuentra Frontera en el rango; ²AM de Puebla separada de Tlaxcala; ³Morelia como ciudad; ⁴AM Colima sin tomar en cuenta Villa de Álvarez; ⁵Acapulco como ciudad; ⁶ZM de Zacatecas sin tomar en cuenta Guadalupe; ⁷Ciudad Juárez como ciudad; ⁸Tehuacán como ciudad; ⁹Villahermosa como ciudad; ¹⁰AM de Tlaxcala sin tomar en cuenta Apizaco; ¹¹Chihuahua como ciudad; ¹²Mexicali como ciudad; ¹³Matamoros como ciudad; ¹⁴AM de Reynosa sin tomar en cuenta Río Bravo; ¹⁵AM de San Luis Potosí separada de Soledad de Graciano Sánchez; ¹⁶Nuevo Laredo como ciudad; ¹⁷se utilizaron las zonas metropolitanas integradas por municipios de acuerdo con la Sedesol, el Conapo y el INEGI.

Fuente: Elaboración propia.

La información utilizada para elaborar el INARE en México es la de los municipios que integran cada una de las zonas metropolitanas, lo que implica que las variables se limitan a la obtenida por medios acreditados. Los datos utilizados son de 2004; sin embargo, los índices con los que se hace la comparación corresponden más o menos al mismo periodo. En el índice desarrollado por Cabrero et al. (2007) gran parte de las variables se refieren a 2004, seis de ellas a 2005 y sólo una a 2007. En la tabla 2, las ciudades fueron ordenadas en forma ascendente de acuerdo con el valor del índice de competitividad que obtienen Cabrero et al. (2007). Al considerar el promedio de componentes de competitividad obtenido por Arroyo y Corvera (2009) en lo urbano, institucional, sociodemográfico y económico, observamos que la ZM de Monterrey es la más competitiva gracias a que en ella se desarrollan niveles significativos de actividades industriales y comerciales, además de que es la sede de importantes grupos industriales como Cementos Mexicanos (CEMEX) que, como se verá más adelante en la tabla de especialización por el INARE, contribuyen a ubicarla en los primeros lugares en los sectores de la construcción y la manufactura. La ZM de Guadalajara ocupa el lugar once, concentra más del 70 por ciento de la industria estatal, lo que la convierte en el centro de las actividades económicas de Jalisco.

El IMCO (2007) clasifica como altamente competitiva a la ZM de Monterrey, y a la ZM de Guadalajara como competitivamente moderada. La ZM menos competitiva en promedio es la de Poza Rica, competitivamente baja de acuerdo con el IMCO.

Los índices desarrollados en el presente trabajo arrojan, entre otros interesantes resultados, los siguientes: al considerar el índice de competitividad con enfoque de productividad, la ZM del Valle de México resultó ser la más competitiva, seguida por la ZM de Monterrey, mientras que la ZM de Guadalajara ocupó el lugar número 12, y la menos competitiva fue la ZM de Orizaba. Para el índice SESeI, que considera la especialización y ocupación del factor humano, la ZM de Morelia ocupa el primer lugar, seguida por la ZM de Cuernavaca y la ZM del Valle de México, mientras que la ZM de Guadalajara ocupa el lugar número 16.

El INARE toma en cuenta factores como capital, innovación y productividad, la creación de empresas y el empleo, así como la inversión de los gobiernos en infraestructura municipal; ocupa el primer lugar la ZM de Tehuantepec, en la que destacan sus importantes instalaciones de la industria petrolera y los pequeños parques industriales; sin embargo, su economía sigue siendo principalmente agrícola y comercial, como se ve en las tablas 4 y 5 del análisis de las ZM espe-

cializadas en algún sector económico. Le sigue la ZM del Valle de México, mientras que la ZM de Guadalajara ocupa el puesto 17.

Sobrino (2005) considera variables empresariales, territoriales y distributivas. En el periodo de análisis correspondiente, la ZM de La Laguna resultó ser la más competitiva y la ZM de Guadalajara se ubicó en el sitio 6 (Tabla 2).

Ahora bien, si analizamos la competitividad de las ZM de México de acuerdo con el INARE, por densidad poblacional, las tres grandes metrópolis se encuentran entre los primeros cinco lugares en la clasificación del índice, mientras que entre las metrópolis medias el primer lugar lo ocupa la ZM de Tehuantepec, con poco más de 150,000 habitantes (Tabla 3). Cabe mencionar que las metrópolis medias de la tabla 3 se realizó de acuerdo con el INARE, de mayor a menor.

Las tablas de clasificación por especialización económica⁷, muestran que de acuerdo con la clasificación de Cabrero et al. (2007) la ZM de Monterrey, comparada con el INARE, se especializa en los sectores de la construcción y manufacturero, la ZM del Valle de México en el sector servicios, al igual que la ZM de Morelia. Esta última se especializa también en el sector turismo y entretenimiento; la ZM de Tehuantepec está especializada en el sector agropecuario y el comercio.

En Jalisco, la ZM de Puerto Vallarta se especializa en el sector agropecuario, los servicios, el turismo y el entretenimiento; la ZM de Ocotlán, en los sectores agropecuario, manufacturero y comercio; la ZM de Guadalajara, en los sectores de la construcción, manufactura y comercio con el mismo nivel de especialización; en la segunda especialización destacan las empresas de la rama electrónica. La identificación del número y tamaño de las ZM es de interés para la toma de decisiones, fundamentalmente de los encargados de diseñar e instrumentar políticas de desarrollo tomando en consideración factores territoriales.

Al analizar el INARE se comprende que la competitividad de una ciudad no depende de su tamaño ni de su especialización, lo cual queda claro al observar que la ZM de Tehuantepec es competitiva en términos de los factores considerados por el índice, se especializa en el sector

⁷ Se utilizó el Índice de Especialización Económica de acuerdo con el empleo sectorial de cada ZM en relación con el empleo total del sector correspondiente de todo el país. La clasificación de especialización se realizó otorgando los siguientes valores: NE = no especializado ($Es \leq 1$ desviaciones estándar del índice del sector); PE = poco especializado ($1 < Es \leq 2$ desviaciones estándar del índice del sector); E = especializado ($Es > 2$ desviaciones estándar del índice del sector).

primario y es una metrópoli media. Ocurre lo contrario con el índice de competitividad promedio expuesto por Cabrero et al. (2007), según el cual la ZM de Monterrey se especializa en el sector secundario y es una gran metrópoli, por dar un ejemplo.

Tabla 3. Competitividad de las ZM en México de acuerdo con el INARE por tamaño de la población 2000

	Zonas metropolitanas	Población	INARE	Lugar de la ZM en INARE		Zonas metropolitanas	Población	INARE	Lugar de la ZM en INARE
Grandes Metrópolis (1)	ZM Valle de México	19,239,910	4.93	2	Metrópolis medias (3)	ZM Tehuantepec	150,281	6.49	1
	ZM Toluca	1,633,052	2.41	4		ZM Tula	184,691	4.83	3
	ZM Monterrey	3,738,077	1.78	5		ZM Coatzacoalcos	321,182	1.37	7
	ZM Puebla-Tlaxcala	2,470,206	0.65	14		ZM Minatitlán	330,781	1.35	8
	ZM Guadalajara	4,095,853	0.61	17		ZM Cuautla	383,010	0.35	20
	ZM La Laguna	1,110,890	0.36	19		ZM Puerto Vallarta	304,107	0.21	22
	ZM León	1,425,210	-0.2	26		ZM Matamoros	462,157	-0.27	28
	ZM Tijuana	1,575,026	-0.51	33		ZM Poza Rica	481,389	-0.41	29
	ZM Juárez	1,313,338	-0.58	36		ZM Nuevo Laredo	355,827	-0.46	30
	Metrópolis (2)	ZM Querétaro	950,828	1.48		6	ZM Colima-Villa de Álvarez	294,828	-0.47
ZM Morelia		735,624	1.25	9		ZM Tecmán	123,089	-0.54	34
ZM Reynosa-Rio Bravo		633,730	1.08	10		ZM Ocotlán	133,157	-0.55	35
ZM Cuernavaca		802,371	1.06	11		ZM Monclova-Frontera	294,191	-0.68	37
ZM Villahermosa		644,629	0.93	12		ZM Córdoba	293,768	-0.74	38
ZM Veracruz		741,234	0.93	13		ZM Tepic	379,296	-0.82	39
ZM Saltillo		725,259	0.64	15		ZM Tlaxcala-Apizaco	457,655	-0.85	40
ZM Cancún		586,288	0.63	16		ZM Piedras Negras	169,771	-0.95	41
ZM Mérida		897,740	0.4	18		ZM Orizaba	381,086	-1.17	44
ZM Aguascalientes		834,498	0.31	21		ZM Guaymas	184,816	-1.3	45
ZM San Luis Potosí-Soledad		957,753	0.03	23		ZM Pachuca	438,692	-1.36	46
ZM Mexicali		855,962	-0.04	24		ZM Zamora-Jacona	230,777	-1.39	47
ZM Chihuahua		784,882	-0.14	25		ZM Tehuacán	279,409	-1.46	48
ZM Tampico		803,196	-0.26	27		ZM Moroleón-Uriangato	99,828	-1.46	49
ZM Acapulco		786,830	-0.5	32		ZM La Piedad-Pénjamo	229,289	-1.53	50

Zonas metropolitanas	Población	INARE	Lugar de la ZM en INARE	Zonas metropolitanas	Población	INARE	Lugar de la ZM en INARE
ZM Tuxtla Gutiérrez	576,872	-1.07	42	ZM Zacatecas-Guadalupe	261,422	-1.6	51
ZM Xalapa	595,043	-1.12	43	ZM Tulancingo	204,708	-1.6	52
ZM Oaxaca	543,721	-1.94	53	ZM Rioverde-Ciudad Fernández	126,997	-2.4	54
				ZM Acayucan	105,552	-2.83	55
				ZM San Francisco del Rincón	159,127	-2.92	56

(1) Zonas metropolitanas con más de un millón de habitantes, (2) Zonas metropolitanas de 500,000 a 999,999 habitantes. (3) Zonas metropolitanas medias, de 90,000 a 499,999 habitantes.
Fuente: Elaboración propia a partir de los Censos Económicos de 1999 y 2004 y del Censo de Población 2005, INEGI.

Tabla 4. Zonas metropolitanas especializadas en sectores económicos, por lugar en INARE, 2004 (sectores agropecuario y construcción)

SECTOR AGROPECUARIO					SECTOR CONSTRUCCIÓN				
Zonas metropolitanas	Población	Índice INARE	Lugar de la ZM en INARE	Rango de ciudad	Zonas metropolitanas	Población	Índice INARE	Lugar de la ZM en INARE	Rango de ciudad
ZM Tehuantepec	150,281	6.49	1	Metrópoli media	ZM Monterrey	3,738,077	1.78	5	Gran metrópoli
ZM Coahuila de Zaragoza	321,182	1.37	7	Metrópoli media	ZM Querétaro	950,828	1.48	6	Metrópoli
ZM Minatitlán	330,781	1.35	8	Metrópoli media	ZM Coahuila de Zaragoza	321,182	1.37	7	Metrópoli media
ZM Villahermosa	644,629	0.93	12	Metrópoli	ZM Morelia	735,624	1.25	9	Metrópoli
ZM Veracruz	741,234	0.93	13	Metrópoli	ZM Villahermosa	644,629	0.93	12	Metrópoli
ZM Cancún	586,288	0.63	16	Metrópoli	ZM Veracruz	741,234	0.93	13	Metrópoli
ZM Cautla	383,010	0.35	20	Metrópoli media	ZM Saltillo	725,259	0.64	15	Metrópoli
ZM Puerto Vallarta	304,107	0.21	22	Metrópoli media	ZM Guadalajara	4,095,853	0.61	17	Gran metrópoli
ZM Mexicali	855,962	-0.04	24	Metrópoli	ZM Mérida	897,740	0.4	18	Metrópoli
ZM Tampico	803,196	-0.26	27	Metrópoli	ZM La Laguna	1,110,890	0.36	19	Gran metrópoli
ZM Matamoros	462,157	-0.27	28	Metrópoli media	ZM Aguascalientes	834,498	0.31	21	Metrópoli
ZM Colima-Villa de Álvarez	294,828	-0.47	31	Metrópoli media	ZM San Luis Potosí-Soledad	957,753	0.03	23	Metrópoli
ZM Acapulco	786,830	-0.5	32	Metrópoli	ZM Mexicali	855,962	-0.04	24	Metrópoli

SECTOR AGROPECUARIO				
Zonas metropolitanas	Población	Índice INARE	Lugar de la ZM en INARE	Rango de ciudad
ZM Tecmán	123,089	-0.54	34	Metrópolis media
ZM Ocotlán	133,157	-0.55	35	Metrópolis media
ZM Tepic	379,296	-0.82	39	Metrópolis media
ZM Guaymas	184,816	-1.3	45	Metrópolis media

SECTOR CONSTRUCCIÓN				
Zonas metropolitanas	Población	Índice INARE	Lugar de la ZM en INARE	Rango de ciudad
ZM Chihuahua	784,882	-0.14	25	Metrópolis
ZM León	1,425,210	-0.2	26	Gran metrópoli
ZM Tampico	803,196	-0.26	27	Metrópolis
ZM Poza Rica	481,389	-0.41	29	Metrópolis media
ZM Colima-Villa de Álvarez	294,828	-0.47	31	Metrópolis media
ZM Monclova-Frontera	294,191	-0.68	37	Metrópolis media
ZM Tepic	379,296	-0.82	39	Metrópolis media
ZM Tuxtla Gutiérrez	576,872	-1.07	42	Metrópolis
ZM Xalapa	595,043	-1.12	43	Metrópolis
ZM Orizaba	381,086	-1.17	44	Metrópolis media
ZM Pachuca	438,692	-1.36	46	Metrópolis media
ZM Zacatecas-Guadalupe	261,422	-1.6	51	Metrópolis media

Fuente: Elaboración propia a partir de los Censos Económicos 1999 y 2004 y Censo de Población 2005, INEGI.

Tabla 5. Zonas metropolitanas especializadas en sectores económicos, por lugar en INARE, 2004 (sectores manufacturero y servicios)

SECTOR MANUFACTURERO					SECTOR COMERCIO				
Zona metropolitana	Población	Índice INARE	Lugar de la ZM en INARE	Rango de ciudad	Zona metropolitana	Población	Índice INARE	Lugar de la ZM en INARE	Rango de ciudad
ZM Tula	184,691	4.83	3	Metrópoli media	ZM Tehuantepec	150,281	6.49	1	Metrópoli media
ZM Toluca	1,633,052	2.41	4	Grandes metrópoli	ZM Toluca	1,633,052	2.41	4	Gran metrópoli
ZM Monterrey	3,738,077	1.78	5	Grandes metrópoli	ZM Querétaro	950,828	1.48	6	Metrópoli
ZM Querétaro	950,828	1.48	6	Metrópoli	ZM Coahuila	321,182	1.37	7	Metrópoli media
ZM Reynosa-Río Bravo	633,730	1.08	10	Metrópoli	ZM Minatitlán	330,781	1.35	8	Metrópoli media
ZM Puebla-Tlaxcala	2,470,206	0.65	14	Grandes metrópoli	ZM Morelia	735,624	1.25	9	Metrópoli
ZM Saltillo	725,259	0.64	15	Metrópoli	ZM Cuernavaca	802,371	1.06	11	Metrópoli
ZM Guadalajara	4,095,853	0.61	17	Gran metrópoli	ZM Villahermosa	644,629	0.93	12	Metrópoli
ZM La Laguna	1,110,890	0.36	19	Gran metrópoli	ZM Veracruz	741,234	0.93	13	Metrópoli
ZM Aguascalientes	834,498	0.31	21	Metrópoli	ZM Puebla-Tlaxcala	2,470,206	0.65	14	Gran metrópoli
ZM San Luis Potosí-Soledad	957,753	0.03	23	Metrópoli	ZM Guadalajara	4,095,853	0.61	17	Gran metrópoli
ZM Mexicali	855,962	-0.04	24	Metrópoli	ZM Mérida	897,740	0.4	18	Metrópoli
ZM Chihuahua	784,882	-0.14	25	Metrópoli	ZM Cautla	383,010	0.35	20	Metrópoli media
ZM León	1,425,210	-0.2	26	Gran metrópoli	ZM Tampico	803,196	-0.26	27	Metrópoli
ZM Matamoros	462,157	-0.27	28	Metrópoli media	ZM Poza Rica	481,389	-0.41	29	Metrópoli media
ZM Nuevo Laredo	355,827	-0.46	30	Metrópoli media	ZM Colima-Villa de Álvarez	294,828	-0.47	31	Metrópoli media
ZM Tijuana	1,575,026	-0.51	33	Gran metrópoli	ZM Acapulco	786,830	-0.5	32	Metrópoli
ZM Ocotlán	133,157	-0.55	35	Metrópoli media	ZM Tecmán	123,089	-0.54	34	Metrópoli media
ZM Juárez	1,313,338	-0.58	36	Gran metrópoli	ZM Ocotlán	133,157	-0.55	35	Metrópoli media
ZM Monclova-Frontera	294,191	-0.68	37	Metrópoli media	ZM Córdoba	293,768	-0.74	38	Metrópoli media
ZM Tlaxcala-Apizaco	457,655	-0.85	40	Metrópoli media	ZM Tepic	379,296	-0.82	39	Metrópoli media
ZM Piedras Negras	169,771	-0.95	41	Metrópoli media	ZM Tlaxcala-Apizaco	457,655	-0.85	40	Metrópoli media

SECTOR MANUFACTURERO				
Zona metropolitana	Población	Índice INARE	Lugar de la ZM en INARE	Rango de ciudad
ZM Guaymas	184,816	-1.3	45	Metrópoli media
ZM Tehuacán	279,409	-1.46	48	Metrópoli media
ZM San Francisco del Rincón	159,127	-2.92	56	Metrópoli media

SECTOR COMERCIO				
Zona metropolitana	Población	Índice INARE	Lugar de la ZM en INARE	Rango de ciudad
ZM Tuxtla Gutiérrez	576,872	-1.07	42	Metrópoli
ZM Xalapa	595,043	-1.12	43	Metrópoli
ZM Orizaba	381,086	-1.17	44	Metrópoli media
ZM Pachuca	438,692	-1.36	46	Metrópoli media
ZM Zamora-Jacona	230,777	-1.39	47	Metrópoli media
ZM Tehuacán	279,409	-1.46	48	Metrópoli media
ZM Moroleón-Uriangato	99,828	-1.46	49	Metrópoli media
ZM La Piedad-Pénjamo	229,289	-1.53	50	Metrópoli media
ZM Zacatecas-Guadalupe	261,422	-1.6	51	Metrópoli media
ZM Tulancingo	204,708	-1.6	52	Metrópoli media
ZM Oaxaca	543,721	-1.94	53	Metrópoli
ZM Rioverde-Ciudad Fernández	126,997	-2.4	54	Metrópoli media
ZM Acayucan	105,552	-2.83	55	Metrópoli media

Fuente: Elaboración propia a partir de los Censos Económicos 1999 y 2004 y Conteo de Población 2005, INEGI.

Tabla 6. Zonas metropolitanas especializadas en sectores económicos, por lugar en INARE, 2004 sectores servicios, turismo y entretenimiento)

SECTOR SERVICIOS					SECTOR TURISMO Y ENTRETENIMIENTO				
Zona metropolitana	Población	Índice INARE	Lugar de la ZM en INARE	Rango de ciudad	Zona metropolitanas	Población	Índice INARE	Lugar de la ZM en INARE	Rango de ciudad
ZM Valle de México	19,239,910	4.93	2	Gran metrópoli	ZM Morelia	735,624	1.25	9	Metrópolis
ZM Morelia	735,624	1.25	9	Metrópolis	ZM Cuernavaca	802,371	1.06	11	Metrópolis
ZM Cuernavaca	802,371	1.06	11	Metrópolis	ZM Veracruz	741,234	0.93	13	Metrópolis
ZM Veracruz	741,234	0.93	13	Metrópolis	ZM Cancún	586,288	0.63	16	Metrópolis
ZM Cancún	586,288	0.63	16	Metrópolis	ZM Puerto Vallarta	304,107	0.21	22	Metrópolis media
ZM Puerto Vallarta	304,107	0.21	22	Metrópolis media	ZM Nuevo Laredo	355,827	-0.46	30	Metrópolis media
ZM Nuevo Laredo	355,827	-0.46	30	Metrópolis media	ZM Colima-Villa de Álvarez	294,828	-0.47	31	Metrópolis media
ZM Colima-Villa de Álvarez	294,828	-0.47	31	Metrópolis media	ZM Acapulco	786,830	-0.5	32	Metrópolis
ZM Acapulco	786,830	-0.5	32	Metrópolis	ZM Córdoba	293,768	-0.74	38	Metrópolis media
ZM Córdoba	293,768	-0.74	38	Metrópolis media	ZM Tuxtla Gutiérrez	576,872	-1.07	42	Metrópolis
ZM Tuxtla Gutiérrez	576,872	-1.07	42	Metrópolis	ZM Xalapa	595,043	-1.12	43	Metrópolis
ZM Xalapa	595,043	-1.12	43	Metrópolis	ZM Zacatecas-Guadalupe	261,422	-1.6	51	Metrópolis media
ZM Zacatecas-Guadalupe	261,422	-1.6	51	Metrópolis medias	ZM Oaxaca	543,721	-1.94	53	Metrópolis
ZM Oaxaca	543,721	-1.94	53	Metrópolis	ZM Acayucan	105,552	-2.83	55	Metrópolis media
ZM Acayucan	105,552	-2.83	55	Metrópolis media					

Fuente: Elaboración propia a partir de los Censos Económicos de 1999 y 2004 y el Censo de Población 2005, INEGI.

Más aún, es importante mencionar que cada municipio de la ciudad compite con otros municipios de la misma de acuerdo con sus funciones y su especialización. La competencia entre ellos no es absoluta, pues sólo es posible en funciones similares, según su tamaño y especialización económica. Por lo tanto, es evidente que cualquier política de competitividad territorial debe estar fundamentada en la coordinación de gobiernos municipales, sobre todo en lo que se refiere a infraestructura física y social.

El análisis factorial desarrollado para este trabajo trató de poner de manifiesto que con el estudio de los factores considerados se puede estimar la atracción, retención y expansión de la inversión productiva, así como la creación de empresas y la generación de empleo; al referirnos a las ciudades competitivas, según el índice, los factores considerados se ponen de manifiesto en las mismas. El análisis de las variables utilizadas para el índice permite hacer algunas inferencias; por ejemplo, podrían sugerir que la aglomeración poblacional es sinónimo de atracción, retención y expansión de la inversión; sin embargo, los factores considerados en el índice demuestran que la población no necesariamente se relaciona con la competitividad en términos de las variables utilizadas; ni están relacionados los sectores de especialización, partiendo del supuesto de que los primeros lugares en el índice se deberían al sector secundario.

La valoración de la competitividad es útil para consensuar políticas que pudieran mejorar la infraestructura, la capacitación y los procedimientos para nuevos negocios en las ciudades. Éstas son las que impulsan el crecimiento nacional e internacional y contribuyen al logro de objetivos nacionales. Pero también interviene en la competitividad la calidad de vida que puedan ofrecer. Dado que la responsabilidad primera de la ciudad es el bienestar de su población, y que éste se construye en las instituciones del gobierno local, es importante resaltar que su desempeño económico es clave y debe incluir variables de competitividad, calidad de vida, igualdad y medio ambiente.

Es importante tomar en cuenta la dimensión territorial de las políticas públicas nacionales, estatales y locales; coordinar los diferentes niveles de gobierno en el diseño e instrumentación de tales políticas; promover la competencia empresarial, sectorial y regional; la capacitación en todos los niveles para el análisis económico regional. No dejar de lado el direccionamiento de la inversión para la creación de infraestructura y equipo de apoyo para la producción que propicie economías de escala. Es un reto para los gobiernos locales que tengan en cuenta la importan-

cia del concepto de calidad de vida y bienestar subjetivo al analizar los indicadores utilizados para medir niveles y factores determinantes de competitividad urbana. Como ya se demostró, aunque los indicadores podrían tener limitaciones de carácter metodológico, permiten avanzar en el objetivo de identificar aspectos que en ocasiones podrían pasarse por alto o ser considerados secundarios. En la ZM de Guadalajara el nivel de vida no es similar en todos los municipios que la conforman, por mencionar un ejemplo.

Para este trabajo, se consideran algunas dimensiones del concepto, entre otras: competencia económica de las firmas de la ciudad en mercados externos; oferta de activos físicos, humanos e institucionales para atraer inversiones; incremento de la participación en los mercados de los productos urbanos exportables; capital social y capital político; cohesión social, factor importante para el logro de objetivos económicos; apoyo de la investigación para la innovación; infraestructura e imagen urbana (suelo y amenidades); productividad industrial, y redes empresariales a nivel micro y macro, etcétera.

Conclusiones

La medición de la competitividad de una ciudad depende de los factores y de las variables que se elijan para estimarla. Como el concepto es comparativo, al estimarla se tienen que considerar conjuntos de ciudades que sean comparables. Es decir, que tengan tamaño poblacional y especialización económica similares.

El desempeño de las ciudades puede analizarse de distintas maneras y con diversos enfoques metodológicos. El Índice de Atracción, Retención y Expansión de la Inversión Productiva (INARE) presentado en este trabajo da cuenta del desempeño económico de la ciudad y pone de manifiesto que la valoración de la competitividad depende de las variables seleccionadas, del conjunto de ciudades que se comparan y del contexto geográfico de las mismas.

La aplicación del esquema conceptual de la competitividad empresarial se traslada a la competitividad regional y urbana, lo que permite consensos político-empresariales para gran parte de las políticas públicas urbanas, así como adoptar un enfoque de gobernanza local emprendurista. No obstante, algunos subsidios locales aceptables son sometidos a valoración desde

el enfoque de la competitividad, por lo que se puede descuidar la provisión de servicios esenciales para los menos privilegiados y desatender problemas urbanos que incluso, paradójicamente, podrían afectar en forma negativa la competitividad. Por lo tanto, el desempeño económico de las ciudades debe incluir variables que tomen en cuenta la calidad de vida.

Este trabajo resalta las limitaciones y ventajas de la competitividad en relación con la política pública. Sobre ello podemos concluir que al considerar diferentes enfoques para demostrar que una ciudad es competitiva, los modelos estudiados no comparten iguales asociaciones con la categoría general, a saber, la competitividad de una ciudad. Queda claro que los factores afectan los resultados, lo que representa una limitación para el análisis de competitividad, el cual depende de aquellos que se consideren en cada estudio. Una estrategia que los gobiernos municipales podrían valorar es el ajuste y la mejora permanente de los modelos, con el objetivo de que aporten información cada vez más confiable para gestionar políticas públicas. Los académicos, por su parte, también deben tomar en cuenta esto para futuras investigaciones que deseen desarrollar al respecto; además, no deben dejar de lado el análisis cualitativo a partir de información obtenida de los actores involucrados, pues los métodos aquí presentados sólo funcionan como una referencia y no abarcan todos los aspectos que se deben tomar en cuenta para considerar competitiva o no a una ciudad.

En el caso de la ZMG, los esfuerzos de los gobiernos municipales deben tener en cuenta el contexto metropolitano del que forman parte, así como las relaciones subyacentes a la acción gubernamental. Deben coordinarse y articularse para que tengan la capacidad de proporcionar servicios públicos adecuados para sus ciudadanos, recaudar y administrar los ingresos, hacer frente a la fragmentación y desigualdad, así como a la violencia urbana y el delito, que se relacionan con la complejidad del agregado jurisdiccional en expansión.

Aunque en la ZMG existen problemas como pobreza, desempleo, delincuencia y sobreexplotación de recursos naturales, entre otros, también es la que genera más riqueza y economías de aglomeración en el estado de Jalisco. Para que la ZMG atraiga, retenga y genere una mayor inversión debe ofrecer condiciones que maximicen el potencial socioeconómico de las unidades económicas y de la población; incrementar de manera sostenida el nivel de bienestar de esta última, de acuerdo con las posibilidades que sus recursos, capacidad tecnológica y de innovación, así como tener capacidad de enfrentar fluctuaciones en la economía nacional e internacio-

nal. Para Eberts y McMillen (1999) la variable central para lograr economías de aglomeración y de urbanización es la calidad y cantidad de la infraestructura disponible; ellos consideran que la disposición de infraestructura pública incide directamente en la productividad de una región, y los diferentes niveles de productividad de ciudades de igual tamaño pueden explicarse mejor por las diferencias en la cantidad y calidad de su infraestructura pública que por el resultado del aumento en la inversión, utilizando economías de escala.

Las economías de aglomeración que ofrecen las urbes a las empresas pueden sugerir un motivo de concentración de capital en zonas urbanas; sin embargo, las metrópolis dependen de las inversiones de capital que los gobiernos hagan en servicios urbanos e infraestructura, por lo que un mayor gasto público puede tener como resultado la concentración del capital productivo en ellas.

La valoración de la competitividad de las ciudades de acuerdo con su especialización económica y tamaño muestra que el concepto de localidad, lugar y comunidad es central en el enfoque de política al respecto. Para considerar que una ciudad es competitiva es importante valorar los factores que se deben analizar y tratar de tomar aquellos que reflejen mejor su realidad económica para ayudar a incrementar la inversión productiva, pues el resultado de la inversión de los gobiernos en infraestructura, generación de nuevas empresas y empleo, con énfasis en el desempeño económico, revelan que la competitividad no necesariamente tiene relación con el nivel de especialización ni con el tamaño de las ciudades estudiadas.

Bibliografía

- Arroyo, J. y Corvera I. (2009). *La competitividad en zonas urbanas: una comparación de índices*. Ponencia presentada en el VI Congreso de la Red de Investigadores de Gobiernos Locales Municipales en Mazatlán, Sinaloa.
- Begg, D. (2000). Beyond the design of monetary policy alone: fiscal commitment, macro coordination and structural adjustment. CEPR Discussion Papers.

- Cabrero, E., Orihuela, I. y Ziccardi, A. (2007). *Competitividad de las ciudades mexicanas. La nueva agenda de los municipios urbanos*. México: Centro de Investigación y Docencia Económicas.
- Cabrero, E., Orihuela, I., & Ziccardi, A. (2009). Competitividad urbana en México: una propuesta de medición. *Eure*, 35 (106), 79-99.
- Council, C. P. (1992). *Buildind a Competitive America: First annual Report to the President and Congress*. Washington.
- Eberts, Randall W., and Daniel P. McMillen. 1999. "Agglomeration Economies and Urban Public Infrastructure." In *Handbook of Regional and Urban Economics*, Vol. 3, Applied Urban Economics, edited by Paul Cheshire, and Edwin S. Mills. Amsterdam: Elsevier Science, pp. 1455-1495
- Deas, I. y Giordano, B. (2001). Conceptualising and measuring urban competitiveness in major English ciities: an exploratory approach. *Environment and Planning* , 33 (8), 1441-1429.
- Eberts, R. W. y McMillen, D. P. (1999). Agglomeration economies and urban public infrastructure (vol. 3). En Cheshire, P. y Mills, E. S. (Ed.). Amsterdam: Elsevier Science: *Handbook of Regional and Urban Economics*, Applied Urban Economics.
- Gardiner, B., Martin, R., & Tyler, P. (2004). Competitiveness, Productivity and Economic Growth across the European Regions. *Econpapers* , 40.
- Gordon, I. (1999). Internationalisation and Urban Competition. *Urban Studies* , 36 (5/6), 1001-1016.
- Harvey, D. (1990). *The condition of postmodernity*. Massachusetts: Blackwell publishers.
- INEGI. (1999). Censo Económico. México.
- INEGI. (2004). Censo Económico. México.
- Instituto Mexicano para la Competitividad, A.C. (2007). Índice de competitividad urbana. Ciudades piedra angular en el desarrollo del país. *Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO)* , 334.
- Kohler, W. (2006). The "Lisbon Goal" of the EU: rhetoric or substance? *Journal of Economic Literature* , 6, 2-34.
- Krugman, P. R. (1994). Competitiveness: A Dangerous Obsession. *Foreign Affairs* , 73 (2), 28-44.

- Krugman, P. R. (1996). Making sense of the competitiveness debate. *Oxford review of economic policy* , 12 (3), 17-25.
- Lall, S. (2001). National strategies por technology adoption in the indusstrial sector: lessons of recent experience in the developing regions. *Human Development Report 2001: Harnessing Technology for Human Development* , 82.
- Lever, W. F., & Turok, I. (1999). Competitive Cities: Introduction to the Review. *Urban Studies* , 36 (5/6), 791-794.
- Mossberger, K., & Stoker, G. (2001). The evolution of urban regime theory. The Challenge of Conceptualization. *Urban affairs review* , 36 (6), 810-835.
- Pengfei, N., & Qinghu, H. (2008). Comparative Research on the Global Urban Competitiveness. *National Bureau of Statistics of China* .
- Porter, M. E. (1990). The Competitive Advantage of Nations. *New York: The Free Press* .
- Porter, M. (1995). The competitive advantage of the inner city. *Harvard Business Review* , 73 (3), 55-71.
- Secretaría de Desarrollo Social (Sedesol), Consejo Nacional de Población (Conapo) e Institutp Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) (2000). *Delimitación de zonas metropolitanas de México 2000*. México: Sedesol, Conapo, INEGI.
- Secretaría de Desarrollo Social (Sedesol), Consejo Nacional de Población (Conapo) e Institutp Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) (2005). *Delimitación de zonas metropolitanas de México 2005*. México: Sedesol, Conapo, INEGI.
- Sobrino, J. (2005). Competitividad territorial: ámbitos e indicadores de análisis. *Economía, Sociedad y Territorio, Dossier especial* , 123-183.
- Storper, M. (1997). The regional world: territorial development in a global economy, perspectives on economic change. *New York: Guilford Press* .
- Webster, D., & Muller, L. (2000). Urban Competitiveness assessment in developing country urban regions: the road forward. *The World Bank* , 47.