



Competitividad urbana y áreas industriales

I. Competitividad urbana

Manuel Castells (1987) señalaba que la globalización era el nuevo modelo mundial de desarrollo capitalista¹. Y añadía en 1997 que esta nueva economía es «informativa», porque la productividad y la competitividad de los agentes económicos dependen de su capacidad para generar, procesar y aplicar con eficacia la información basada en el conocimiento. Es «global», porque la producción, el consumo y la circulación están organizados a escala global. Y es «informativa y global», porque la productividad y la competitividad operan por medio de una red global de interacción, y porque la revolución tecnológica proporciona la base material para esa nueva economía².

Rodolfo Castillo García

Carlos De Mattos (2002) manifiesta que en el escenario de esta nueva geografía de la globalización, se pueden observar las siguientes tendencias principales³:

- El aumento de la movilidad y autonomización del capital, al margen de los Estados, del mercado de bienes y servicios, y de sus raíces territoriales.
- La creciente importancia de la competitividad como motor de la dinámica económica globalizada, que constituye el factor clave para el éxito de las naciones, empresas, regiones y ciudades.
- La consolidación de una nueva forma de producción, que privilegia la incorporación del valor, calidad e información a los productos, antes que los insumos materiales.
- La conglomeración empresarial del capital, con alianzas, fusiones y asociaciones.
- El establecimiento de una nueva arquitectura productiva, con empresas-red.
- La emergencia de una economía global que privilegia la información y las redes.
- La terciarización del aparato productivo, donde los servicios son preponderantes.
- El aumento de la polarización social, que redundará en la formación de sociedades duales, producto de la transformación de los mercados de trabajo.

En suma, la globalización está generando una serie de transformaciones económicas, sociales, tecnológicas y culturales en el mundo, donde se identifica, entre otras tendencias principales, la creciente importancia de la competitividad como motor de la dinámica económica globalizada, constituyéndose en el factor clave para el éxito de las naciones, empresas, regiones y ciudades. En esa perspectiva, el concepto de **competitividad** se puede referir al proceso de generación y difusión de competencias, y a las capacidades de determinadas empresas, naciones, territorios y ciudades para actuar exitosamente en un mundo globalizado.

Sin embargo, desde una perspectiva más integral, para que la ciudad constituya la base para las estrategias de **sostenibilidad urbana**, se trata de integrar calidad de vida y competitividad económica mediante una mejor distribución y lucha contra la exclusión; optimizar su relación con el territorio circundante para reducir sus efectos o huella ecológica; definir fórmulas innovadoras de gobierno urbano, de participación público-privada y de cooperación en todos los ámbitos institucionales; y deben utilizarse todas las herramientas políticas, legislativas y financieras disponibles, y las medidas para influir en el mercado y las conductas⁴.

Así, el **desarrollo urbano sostenible** se puede definir como un proceso de cambio positivo en las ciudades o centros urbanos, que involucra los siguientes componentes: relación con el territorio circundante, competitividad urbana, eficiencia funcional, calidad urbanística y paisajística, sustentabilidad ambiental, equidad social, identidad cultural y gobernabilidad urbana de las ciudades o centros urbanos.⁵

La **competitividad urbana** está vinculada a la implementación de propuestas de generación y difusión de ventajas competitivas en la ciudad y en su territorio circundante, a fin de atraer inversiones, desarrollar actividades económicas generadoras de riqueza y empleo, y ofrecer una mejor calidad de vida a su población; en el contexto del mercado nacional, internacional y del mundo globalizado.⁶

La competitividad es un proceso de generación y difusión de competencias, el cual depende no sólo de factores micro-económicos sino también de las capacidades que ofrece 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 este sentido, las ciudades pueden promover o crear estas condiciones.⁷

Esto implica que los actores gubernamentales, económicos, sociales y políticos del ámbito local que actúan, principalmente, de manera asociada o en redes sobre determinado territorio, pueden cumplir un papel importante para movilizar o atraer la inversión, los servicios avanzados y la mano de obra calificada, obtener fondos públicos, propiciar el desarrollo de sectores de alta tecnología, el turismo, eventos internacionales u otras actividades productivas generadoras de riqueza, empleo y mejores condiciones de vida para quienes habitan las ciudades.⁸

En tal virtud, el concepto de **ciudades competitivas**, por lo general, alude a aquellas ciudades que logran participar en el mercado internacional y nacional, atraer inversión, generar empleo, ofrecer una mejor calidad de vida a quienes la habitan e incluso una mayor cohesión social.⁹

Foto pág.
opuesta:
Vista aérea
del complejo
industrial
Arno, Villa
Ocampo,
Santa Fe,
Argentina.

Las ciudades competitivas son aquellas urbes que crean permanentemente condiciones óptimas, no sólo para atraer inversiones del exterior, sino también para movilizar recursos que se encuentran al interior de una economía nacional (captando flujos interregionales de capital), para obtener fondos públicos (maximizando el presupuesto local y las transferencias del gobierno central), para atraer mano de obra calificada (instalando universidades y centros de investigación de prestigio), para atraer mayores y mejores flujos de turismo (priorizando flujos de turistas de mayor poder adquisitivo); y, finalmente, para organizar eventos de jerarquía internacional (creando condiciones locales para ser anfitriones de convenciones, ferias internacionales y sedes de juegos deportivos).¹⁰

Nelson Manzano (2009) señala que la competitividad urbana tiene muchas acepciones, y destaca la propuesta por Lever y Turok (1999), quienes consideran que puede ser entendida como «el grado en que las ciudades producen bienes y servicios que se enfrentan a la prueba de los mercados regional, nacional e internacional, mientras simultáneamente incrementan su ingreso real, mejoran la calidad de vida de sus ciudadanos y promueven el desarrollo de una manera sustentable».

Otra aproximación conceptual citada por Manzano (2009) es la de Sobrino (2003), quien sostiene que «la competitividad urbana alude a la capacidad de una ciudad para insertarse en los mercados nacionales y foráneos y su relación con el crecimiento económico local así como el incremento en la calidad de vida de sus residentes». Sin embargo, Manzano enfatiza en la bondad de la definición de Kresl y Pengfei (2006), quienes consideran que la competitividad urbana es «el grado en que una ciudad o región urbana, en comparación con otras ciudades competitivas, es capaz de proveer fuentes de trabajo, ingreso, cultura, amenidades, grado de cohesión social, gobernabilidad y medio ambiente urbano a los que sus corrientes y nuevos residentes aspiran».

De esta manera, una ciudad sería competitiva sólo si logra crear un círculo virtuoso entre ampliación de mercados externos (comercio internacional), incrementos en la productividad, incrementos en el ingreso real y, finalmente, mejoras en las condiciones de empleo de la mano de obra y en la calidad de vida de sus habitantes.

Es decir, la competitividad se da en tanto una ciudad pueda crear un conjunto específico de capacidades económicas, sociales, institucionales y culturales, para que sus territorios urbanos puedan atraer permanentemente inversiones, incentivar las actividades económicas y facilitar su fortalecimiento y desarrollo sostenible, de modo que creen y recreen continuamente las condiciones idóneas para generar riqueza y empleo, que a la

postre permitan mejorar la calidad de vida de sus habitantes.¹¹

La globalización también se manifiesta en pequeñas escalas geográficas y bajos niveles de complejidad urbana, cuando existen empresas que operan regionalmente, haciendo que las ciudades se reconfiguren para adaptarse a las nuevas tendencias de la economía. Por tanto, habría que analizar la globalización al nivel urbano, donde factores como la tecnología, las instituciones, las políticas públicas, la cultura y la organización social permiten articular este proceso general con aquellos más específicos, como las nuevas formas de estructuración espacial de las ciudades.¹²

Actualmente, sobre este tema de la competitividad urbana, las investigaciones se han centrado en dos tipos de cuestiones: las ventajas competitivas y las estrategias de competitividad de las ciudades.

1.1 Ventajas comparativas y ventajas competitivas de las ciudades

El concepto de **ventaja comparativa** se refiere a la capacidad de una ciudad o región para producir determinados bienes a un precio relativo menor en comparación con otras regiones. Dada esta situación, la ciudad o región tenderá a especializarse en la producción y comercio de estos bienes. Se trata de una aproximación neoclásica a la actividad productiva y comercio exterior.

El concepto de **ventaja competitiva** desarrollado por Michael Porter, marcó la separación de los enfoques tradicionales basados en el concepto de ventajas comparativas. De acuerdo con este autor, la ventaja competitiva consiste en la producción de bienes y servicios de mayor calidad y menor precio que los competidores domésticos e internacionales, que se traduce en crecientes beneficios para los habitantes de una nación, región o ciudad, al mantener y aumentar los ingresos reales. Es sobre la base de las ventajas competitivas que se fundamenta el concepto de competitividad.¹³

La diferencia de ambos conceptos es significativa. Las ventajas comparativas se heredan, es un concepto estático; mientras que las ventajas competitivas se crean, son dinámicas.

La evidencia empírica señala que rara vez se ha logrado un crecimiento industrial basado exclusivamente en ventajas comparativas, sino que más bien se han presentado por la vinculación de factores y actividades, tales como las estrategias empresariales y la estructura de los competidores, la existencia o inexistencia de infraestructura de apoyo, la disponibilidad de mano de obra calificada o infraestructura adecuada y las condiciones de la demanda.¹⁴

Carlos Casas (2004) señala que las ciudades son espacios que pueden ofrecer ventajas competitivas, en la medida en que poseen diferentes factores de atracción. En este sentido, se suele identificar dos tipos de ventajas competitivas:

- **Estáticas**, que son las que se derivan de la aglomeración o concentración geográfica y de la desintegración vertical.
- **Dinámicas**, que provienen de la capacidad innovadora y que son ventajas construidas por empresas o gobiernos locales, asociaciones, o redes de ciudades.

Las **ventajas competitivas estáticas** provienen principalmente de los siguientes elementos o activos de las ciudades:

- Localización y concentración geográfica.
- Disponibilidad de infraestructuras (suelo, edificaciones, áreas industriales, sistemas de comunicación y transporte, servicios básicos).
- Estándares medio - ambientales aceptables.

Las **ventajas competitivas dinámicas** se producen cuando las ciudades pueden ofertar:

- Recursos humanos calificados (universidades, centros de investigación, cultura).
- Costo de la fuerza de trabajo.
- Capacidad de innovación tecnológica y empresarial.
- Cooperación inter-empresarial.
- Gobiernos locales promotores del desarrollo económico.
- Entorno institucional propicio (calidad de las regulaciones).
- Pertenencia a redes de cooperación entre ciudades y gobiernos.

Casas (2004) agrega que, en el caso de las economías latinoamericanas, uno de los elementos competitivos más significativos que ofrecen sus principales metrópolis es la abundante disponibilidad de mano de obra, cuyos salarios suelen ser más bajos que los de las economías desarrolladas, o incluso de otras economías en vías de desarrollo.

Pero no se trata de otorgar mayor competitividad deprimiendo más las remuneraciones de los trabajadores, sino de crear mejores condiciones, capacitando más a la fuerza de trabajo, elevando la productividad y ofertando mejores condiciones urbano-ambientales e institucionales, principalmente en infraestructura básica y de comunicaciones, calidad de los servicios especializados, innovaciones tecnológicas, medio ambiente sustentable, instituciones transparentes, calidad en las regulaciones, combate a la inseguridad y promoción de la cohesión social; es decir, mejores condiciones para la producción económica y para el desarrollo de la vida social.¹⁵

1.2 Estrategias de competitividad urbana¹⁶

En el camino por promover y consolidar ciudades más competitivas en el mundo y en Latinoamérica, Luis Cuervo (2002) señala que se han planteado diferentes estrategias para elevar la competitividad urbana, las que se podrían clasificar en estrategias de competitividad frágil, de competitividad durable y de competitividad dinámica.

Las **estrategias de competitividad frágil** tienen por objetivo la reducción de costos como mecanismo de atracción de inversiones a las ciudades y pueden ser estrategias blandas y duras. Ambas tienen consecuencias en las dimensiones sociales, políticas y ambientales relacionadas con el territorio, al privilegiar la economía:

- Las **estrategias blandas** buscan alcanzar este objetivo con medidas regulatorias y fiscales, promoviendo la desregulación y ofreciendo incentivos económicos.
- Las **estrategias duras** tratan de elevar la competitividad de las ciudades a través de la provisión de equipamientos, servicios e infraestructura urbana (carreteras, aeropuertos, áreas industriales, centros de servicios a las empresas, etc.).

La flexibilización de los mercados laborales, la disminución del costo de la fuerza de trabajo, la reducción de los costos fiscales, y la habilitación de áreas industriales y zonas francas, constituyen una expresión de estas estrategias. En ambos casos ocurre una transferencia de recursos públicos hacia el sector privado.

Las **estrategias de competitividad durable** presuponen un mayor equilibrio entre las dimensiones sociales, políticas, ambientales y económicas, basándose en la educación, la investigación, la innovación y el desarrollo tecnológico, además de los cambios en los marcos regulatorios y los servicios e infraestructura urbana.

Las **estrategias de competitividad dinámica** implican sumar a la estrategia de competitividad durable la generación de voluntades colectivas y el establecimiento de consensos que configuren una nueva institucionalidad urbana. Es decir, sumar la gobernabilidad urbana a la competitividad de las ciudades.¹⁷

En consecuencia, son varios los aspectos esenciales a considerar para la definición de una estrategia de competitividad urbana en los países latinoamericanos:¹⁸

- Concentración poblacional en determinadas ciudades, de modo que tenga cierta magnitud, pero sin acercarse a niveles críticos.
- Cambios en marcos regulatorios y fiscales, desregulación e incentivos económicos.
- Implementación de servicios básicos e infraestructura urbana, que incluye a las áreas industriales.
- Promoción de la educación, investigación, innovación y desarrollo tecnológico.
- Reducción de la pobreza y la exclusión social:
 - La pobreza, a pesar de que en algunos casos ha disminuido, sigue siendo el factor negativo de mayor peso en América Latina.
 - La exclusión social, con distintas formas de segregación socio-espacial:
 - o Grandes asentamientos marginales y las expresiones más tradicionales.

- o Surgimiento de conjuntos cerrados, destinados especialmente a sectores sociales de altos ingresos.
- Ordenamiento urbano ambiental:
 - Capacidad de soporte de bienes y servicios ambientales que tiene una ciudad.
 - Niveles de contaminación urbana y capacidad de absorción de la misma.
- Consolidación de la gobernanza urbana y las distintas cuestiones asociadas a ella:
 - Legitimidad del gobierno local.
 - Descentralización.
 - Participación social.
 - Seguridad urbana.
 - Identidad cultural urbana.

En este contexto, cabe resaltar que la provisión de equipamientos, servicios e infraestructura urbana, como carreteras, aeropuertos, puertos, saneamiento básico, energía, áreas industriales, centros de servicios a las empresas, etc.; constituye un elemento importante, entre otros, para elevar la competitividad urbana de las ciudades.

2. Áreas industriales

En la medida en que la habilitación y promoción de las áreas industriales constituyen un elemento esencial, aunque no suficiente, para elevar la competitividad urbana de las ciudades, y que a su vez generan impactos ambientales y viales en las urbes, es que consideran y se toman previsiones en los planes de desarrollo sectorial y locales, y en los planes de desarrollo urbano de las diversas ciudades del país.

Para ello, en el Perú se toman en consideración la tipología de industrias del Reglamento Nacional de Edificaciones (RNE), factores de localización industrial y patrones de asentamiento industrial; además de consideraciones económicas, sociales, ambientales y viales.

2.1 Tipología de industrias, factores de localización industrial y patrones de asentamiento industrial

De acuerdo al RNE, la tipología de industrias que se considera en el planeamiento y promoción de áreas industriales en las ciudades del país, es la siguiente:

- **Industria pesada básica:** Son establecimientos industriales que producen insumos para las industrias de apoyo y otras industrias, que se caracterizan por tener un proceso básico en gran escala; con gran dimensión económica; orientadas hacia la infraestructura regional y grandes mercados; son molestas y peligrosas porque producen ruidos o vibraciones o provocan humos, vapores, gases, malos olores y otros factores contaminantes; presentan alto riesgo debido a que usan, en algunos casos, materiales altamente inflamables o detonantes;

y generan importantes impactos ambientales y urbanísticos.

- **Gran industria:** Son establecimientos industriales que se caracterizan por conformar concentraciones industriales con utilización de gran volumen de materia prima, con orientación hacia la infraestructura vial regional (carreteras, ferrocarriles) y con producción de gran escala; las áreas periféricas satisfacen mejor sus necesidades; las economías externas, su complementariedad; mientras que las relaciones interindustriales favorecen su concentración; son molestias y/o con cierto grado de peligrosidad; y generan importantes impactos ambientales y urbanísticos.
- **Industria liviana:** Son establecimientos industriales que se caracterizan por tener una orientación al área de mercado local y a la infraestructura vial urbana; poseen contacto con el área central; realizan ventas al por mayor; poseen una dimensión económica media; no son molestos ni peligrosos; y generan importantes impactos ambientales y urbanísticos.
- **Industria elemental y complementaria:** Son establecimientos industriales complementarios o de apoyo a la industria de mayor escala, que se caracterizan por poseer un grado tecnológico medio; una producción en serie y dirigida al comercio mayorista; capital de operación reducido; una tenencia aglomerante en el área urbana; no son molestos ni peligrosos; y pueden producir impactos ambientales y urbanísticos.

Por otro lado, para el planeamiento, reordenamiento y promoción de las áreas industriales en las ciudades, se toman en cuenta los siguientes factores principales en la localización y concentración de las industrias:

 - Necesidad de proximidad de los centros de consumo.
 - Necesidad de adquirir grandes lotes de terreno barato, lo que determina la ubicación de grandes industrias en las afueras del tejido urbano.
 - Facilidad de acceso a las vías de comunicación principales.
 - Necesidad de estar cerca de las líneas de transmisión eléctrica.
 - Necesidad de estar cerca de las fuentes de materias primas importadas, a través de puertos y aeropuertos.

Asimismo, se identifican y consideran los siguientes patrones generales de asentamiento industrial en las ciudades:

 - Industrias Localizadas en Área Central, generalmente industria liviana e industria elemental y complementaria.
 - Industrias Localizadas en Áreas Intermedias, generalmente gran industria e industria liviana que inicialmente fueron periféricas, pero que han quedado incorporadas a la ciudad debido a la expansión urbana.

- Industrias Localizadas en Áreas Periféricas, como gran industria e industria liviana.
- Industrias Localizadas Fuera de Áreas Periféricas, generalmente industria pesada que demanda terrenos más amplios y generan mayores impactos ambientales.
- Parques Industriales, que constituyen patrones de asentamiento industrial organizado y planeado, de gran industria, industria liviana, e industria elemental.

Sin embargo, para garantizar la competitividad y el éxito de las áreas industriales de una ciudad, es más importante aproximarse a una explicación de las causas del dinamismo industrial de algunas ciudades, a fin de extraer lecciones y políticas de ello, que limitarse a analizar los factores de localización industrial o los patrones de asentamiento industrial en las urbes.

2.2 Dinámicas industriales ¹⁹

La explicación del dinamismo industrial de algunas ciudades encuentra un primer apoyo en las teorías económicas convencionales del crecimiento industrial localizado. Se engloba aquí todo un conjunto de argumentaciones, surgidas a lo largo de más de medio siglo en los ámbitos de la economía urbana, la teoría de la localización y la organización industrial, que han conocido cierta renovación. En un apretado resumen de los posibles factores explicativos del dinamismo industrial registrado por las ciudades desde esta perspectiva, pueden señalarse los más significativos, como los de aglomeración, competitividad, accesibilidad, jerarquía e interacción.

En primer lugar, algunas ciudades pueden basar aún su dinamismo industrial en factores de eficiencia estática relacionado con su específica dotación de recursos productivos, generadora de ventajas comparativas. Los recursos tangibles se identifican con los factores de producción, como suelo, recursos naturales, mano de obra, infraestructuras y equipamientos. Los recursos intangibles, con los recursos humanos calificados, institucionales y socioculturales, como empresariedad, ambiente de negocios, calidad de vida, etc.

Un segundo componente explicativo de larga tradición, es el defendido por la teoría sectorial del crecimiento, que vincula la presencia de sectores con fuerte demanda actual, alta productividad y elevada capacidad de arrastre sobre otro tipo de actividades complementarias, con la capacidad de las economías locales y regionales para aumentar su productividad y competir en unos mercados cada vez más abiertos y cambiantes. No obstante, existen numerosas evidencias de que la evolución de un mismo sector es muy variable según territorios, lo que debe explicarse en función de las condiciones propias de cada lugar.

En ciertos casos, la clave de la industrialización urbana se ha asociado con factores de eficiencia dinámica, derivados de la existencia de todo un conjunto de externalidades positivas que genera la propia aglomeración espacial, identificables con las economías de localización y de urbanización: presencia de mercados de consumo y trabajo amplios y diversificados, inversión en capital fijo acumulada en forma de infraestructuras y equipamientos, capital humano, densidad empresarial e institucional, o centros de producción y transmisión del conocimiento, entre otros.

Otro factor explicativo del dinamismo diferencial de la industria en las ciudades se deriva del principio de accesibilidad. Según este planteamiento, aquellas ciudades próximas o bien conectadas a las principales concentraciones de recursos, empresas y mercados, como serían las metrópolis, podrán beneficiarse de procesos de difusión a partir de éstas, lo que no ocurrirá en aquellas otras que padecen déficit de accesibilidad derivados de una posición periférica o de una baja conectividad a las infraestructuras de transporte de gran capacidad. Sin embargo, la revolución de los transportes y las telecomunicaciones ha favorecido una mayor interacción entre las ciudades, cualquiera que sea su posición geográfica o su tamaño.

Otro componente explicativo fundamental de las trayectorias industriales recientes debe buscarse en claves internas y específicas para cada ciudad, vinculadas a la diversa capacidad mostrada por sus empresas y demás actores locales para enfrentar de manera creativa el nuevo marco de competencia. Esta interpretación asume que el territorio no es simple espacio abstracto que puede analizarse en términos de distancias, costos o dotación de factores productivos, sino una construcción histórica de recursos tangibles e intangibles, actores sociales, así como relaciones formales e informales entre los mismos, que influyen de forma decisiva en el comportamiento de las empresas y en su capacidad de innovación.

Así, el éxito actual y futuro para un número creciente de empresas y ciudades no puede basarse ya en una competencia en costos, sino en un componente estratégico, como sería su capacidad para construir sistemas productivos de base local con cierta intensidad de innovación (tecnológica, funcional, estructural, conductual y relacional).

Los recursos que pueden movilizarse para impulsar la mejora de la competitividad a través de la innovación, son los recursos tangibles, fácilmente sustituibles, y los recursos intangibles, construidos por la propia sociedad local a lo largo del tiempo. La teoría económica neoinstitucional favorece una atención hacia los recursos intangibles, que parecen incidir sobre los procesos económicos. La idea central es que las decisiones empresariales se fun-

damentan en relaciones sociales y pautas culturales que ayudan a comprender comportamientos no justificables, tan solo a partir de la simple lógica económica o individual. Así, el mayor esfuerzo innovador de determinados sistemas productivos urbanos se basa en una acumulación de capital social, que permite construir un marco institucional adecuado para la actividad productiva mediante una reducción en los costos de transacción.

En suma, del abundante bagaje teórico acumulado en las últimas décadas, se pueden seleccionar algunos argumentos, compatibles entre sí, con los que enfrentar el análisis de la evolución industrial reciente de las ciudades, para buscar una interpretación de las claves en que se fundamenta su dinamismo y capacidad de innovación.

3. A manera de conclusión

En el contexto de la globalización, se hace evidente la creciente importancia de la competitividad como motor de la dinámica económica globalizada, constituyendo el factor clave para el éxito de las naciones, empresas, regiones y ciudades.

En tal sentido, es necesario diseñar, gestionar, promover e implementar una **estrategia mixta de competitividad urbana dura, durable y dinámica de la ciudad**, dirigida al desarrollo de ventajas competitivas estáticas y dinámicas, en el contexto regional, nacional e internacional, a través de la aplicación de medidas regulatorias y fiscales que promuevan la desregulación e incentivos económicos; de la provisión de equipamientos, servicios e infraestructura urbana; de la promoción de la investigación, la innovación y el desarrollo tecnológico; y de la promoción de la educación, la equidad social y la gobernabilidad urbana, en el marco de la globalización.

Así, la «estrategia dura» que se proponga para la ciudad, debería estar ligada a la construcción de ventajas competitivas estáticas como la implementación de servicios básicos (agua potable, alcantarillado, energía eléctrica), infraestructura urbana y equipamientos (vías, aeropuertos, puertos); a la promoción de áreas industriales; al ordenamiento urbano y tratamiento urbanístico de la ciudad, y a la implementación, consolidación y promoción de servicios comerciales, financieros, de comunicaciones, turísticos, culturales y/o eco-recreativos.

Asimismo, dicha estrategia dura se puede convertir en «estrategia durable», si se liga además con la construcción de ventajas competitivas dinámicas mediante la implementación de estrategias de promoción de programas de investigación científica y desarrollo tecnológico, educación técnica, educación vial, educación ambiental y defensa civil, cultura urbana, seguridad ciudadana, y de revaloración de la identidad cultural local.

Finalmente, dicha estrategia durable se puede convertir en «estrategia dinámica» si se liga, además, con la construcción de ventajas competitivas dinámicas mediante la aplicación de estrategias de modernización de la gestión urbana y ambiental de la ciudad.

En suma, la promoción de la competitividad urbana de una ciudad debería tener como finalidad el fortalecimiento de los roles económico, social, cultural, territorial e institucional de la ciudad, presentes y futuros, que servirán de base para el crecimiento urbano competitivo y la

consiguiente prosperidad económica de la comunidad urbana, la misma que permitirá financiar el desarrollo urbano sostenible de la ciudad.

En este contexto, la habilitación y promoción de las áreas industriales constituyen un elemento esencial, aunque no suficiente, para elevar la competitividad urbana de las ciudades. En tal virtud, a fin de mejorar la competitividad urbana de una ciudad a través de la promoción y aplicación de una estrategia de competitividad urbana, debe de tenerse en cuenta los factores que explican y promueven el dinamismo industrial de las ciudades (ventajas competitivas dinámicas), más que los factores de localización o los patrones de asentamiento industrial en las urbes (ventajas competitivas estáticas).

En tal sentido, la evidencia empírica señala que rara vez se ha logrado un crecimiento industrial basado exclusivamente en ventajas competitivas estáticas, como la localización y concentración geográfica, la disponibilidad de infraestructuras (suelo, edificaciones, áreas industriales, sistemas de comunicación y transporte, servicios básicos), y los estándares medio ambientales aceptables; en cambio, es usual que se haya logrado un crecimiento industrial en ventajas competitivas dinámicas, como los recursos humanos calificados, el costo de la fuerza de trabajo, la capacidad de innovación tecnológica y empresarial, la cooperación inter-empresarial, los gobiernos locales promotores del desarrollo económico, el entorno institucional propicio, y la pertenencia a redes de cooperación entre ciudades y gobiernos. ■



Notas

- 1 CASTELLS, Manuel (1987) «El Nuevo Modelo Mundial de Desarrollo Capitalista y el Proyecto Socialista». En Alfonso Guerra y otros, *Nuevos Horizontes Teóricos para el Socialismo*. Alianza Editorial, Madrid.
- 2 CASTELLS, Manuel (1997) «La Economía Informacional y el Proceso de Globalización». Capítulo 2: La Era de la Información. Vol. 1: La Sociedad Red. Pág. 93-94. Alianza Editorial, Madrid.
- 3 DE MATTOS, Carlos (2002) «Redes, Nodos y Ciudades: Transformación de la Metrópoli Latinoamericana». Págs. 3, 11, 17, 23-25. Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales (IEUT), Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos (FADEU), Pontificia Universidad Católica de Chile. Santiago, Chile.
- 4 ORTEGA, Margarita (2001) *Bases para un Desarrollo Urbano Sostenible*. Jefatura del Área de la Unidad de Desarrollo Territorial, Ministerio de Medio Ambiente. Madrid.
- 5 CASTILLO, Rodolfo (2008) «Desarrollo Urbano Sostenible: Una Aproximación desde una Perspectiva Teórica». Foro «Ciudad, Territorio y Desarrollo». Colegio de Arquitectos del Perú - Regional Lima. Lima.
- 6 CASTILLO, Rodolfo (2010) «Desarrollo Urbano Sostenible: Una Aproximación Teórica y una Propuesta Operativa». Revista PAIDEIA XXI de la Escuela de Posgrado de la Universidad Ricardo Palma, Volumen 1 / N° 1, Setiembre 2010. Lima.
- 7 CABRERO, Enrique; ZICCARDI, Alicia; ORIHUELA, Isela (2004) «Ciudades Competitivas - Ciudades Cooperativas: Conceptos Claves y Construcción de un Índice para Ciudades Mexicanas». Centro de Investigación y Docencia Económicas (CIDE) - Instituto de Investigaciones Sociales de la UNAM - Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER), México DF.
- 8 Idem.
- 9 Idem.
- 10 MANZANO, Nelson (2009) «Competitividad entre Metrópolis de América Latina». Revista Eure, Vol. XXXV N° 106. Pág. 51-78. Santiago, Chile.
- 11 Idem.
- 12 LUNGO, Mario (2003) *Centroamérica: Globalización, Competitividad, Gestión Urbana*. III Curso Centroamericano de Gestión Urbana. Instituto del Banco Mundial - Lincoln Institute of Land Policy. San Salvador.
- 13 CASAS, Carlos (2004) «Indicadores Regionales de Competitividad Preliminares». Informe del Estudio de Consultoría preparado para el Consejo Nacional de la Competitividad. Lima, Perú.
- 14 Idem.
- 15 CABRERO, Enrique; ZICCARDI, Alicia; ORIHUELA, Isela (2004) «Ciudades Competitivas - Ciudades Cooperativas: Conceptos Claves y Construcción de un Índice para Ciudades Mexicanas». Centro de Investigación y Docencia Económicas (CIDE) - Instituto de Investigaciones Sociales de la UNAM - Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER), Distrito Federal, México.
- 16 CASTILLO, Rodolfo (2008a) «Plan de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Chancay 2008 - 2018: Propuesta de Crecimiento Urbano Competitivo». Municipalidad Distrital de Chancay - Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento. Lima.
- 17 CUERVO, Luis (2002) «Estudio de la Economía del Área Metropolitana de San Salvador». Documento elaborado para el Programa Cities Alliance, Banco Mundial/OPAMSS. San Salvador, El Salvador.
- 18 LUNGO, Mario (2003) *Centroamérica: Globalización, Competitividad, Gestión Urbana*. III Curso Centroamericano de Gestión Urbana. Instituto del Banco Mundial - Lincoln Institute of Land Policy. San Salvador, El Salvador.
- 19 MENDEZ, Ricardo; SANCHEZ, Simón; ABAD, Luis; GARCIA, Ignacio (2008) «Dinámicas Industriales, Innovación y Sistema Urbano en España: Trayectorias de las Ciudades Intermedias». Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles (AGE) N° 46. Pág. 227-260. Instituto de Economía, Geografía y Demografía - CSIC. Madrid.

Bibliografía

- AMIN y Thrift (1994) *Living in the Global: Globalization, Institutions and Regional Development in Europe*. Oxford University Press.
- BORJA; Jordi (2007) «Revolución y Contrarrevolución en la Ciudad Global: Las Expectativas Frustradas por la Globalización de Nuestras Ciudades». Revista Eure, Vol. XXXIII N° 100. Pág. 35-50. Santiago, Chile.
- CABRERO, Enrique; ZICCARDI, Alicia; ORIHUELA, Isela (2004) «Ciudades Competitivas - Ciudades Cooperativas: Conceptos Claves y Construcción de un Índice para Ciudades Mexicanas». Centro de Investigación y Docencia Económicas (CIDE) - Instituto de Investigaciones Sociales de la UNAM - Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER), México DF.
- CASAS, Carlos (2004) «Indicadores Regionales de Competitividad Preliminares». Informe del Estudio de Consultoría preparado para el Consejo Nacional de la Competitividad. Lima.
- CASTELLS, Manuel (1987) «El Nuevo Modelo Mundial de Desarrollo Capitalista y el Proyecto Socialista». En: Alfonso Guerra y otros, *Nuevos Horizontes Teóricos para el Socialismo*. Alianza Editorial. Madrid.
- CASTELLS, Manuel (1997) *La Economía Informacional y el Proceso de Globalización*. Capítulo 2: La Era de la Información. Vol. 1: La Sociedad Red. Alianza Editorial. Madrid.
- CASTILLO, Rodolfo (2008) «Desarrollo Urbano Sostenible: Una Aproximación desde una Perspectiva Teórica». Foro «Ciudad, Territorio y Desarrollo». Colegio de Arquitectos del Perú - Regional Lima. Lima.
- (2008a) «Plan de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Chancay 2008 - 2018: Propuesta de Crecimiento Urbano Competitivo». Municipalidad Distrital de Chancay - Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento. Lima.
- (2010) «Desarrollo Urbano Sostenible: Una Aproximación Teórica y una Propuesta Operativa». Revista PAIDEIA XXI de la Escuela de Posgrado de la Universidad Ricardo Palma, Volumen 1 / N° 1, Setiembre 2010. Lima, Perú.
- CUERVO, Luis (2002) «Estudio de la Economía del Área Metropolitana de San Salvador». Documento elaborado para el Programa Cities Alliance, Banco Mundial / OPAMSS. San Salvador, El Salvador.
- DE MATTOS, Carlos (2002) *Redes, Nodos y Ciudades: Transformación de la Metrópoli Latinoamericana*. Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales (IEUT), Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos (FADEU), Pontificia Universidad Católica de Chile. Santiago, Chile.
- KRESL P. y PENGFEI, N. (2006) *Global Urban Competitiveness Report: 2006*. Eds. China: Social Sciences Academic Press.
- LEVER, W. y TUROK, I. (1999) *Competitive Cities: Introduction to the Review*. Urban Studies. Vol. 5-6, Pág. 791-793.
- LUNGO, Mario (2003) *Centroamérica: Globalización, Competitividad, Gestión Urbana*. III Curso Centroamericano de Gestión Urbana. Instituto del Banco Mundial - Lincoln Institute of Land Policy. San Salvador, El Salvador.
- MANZANO, Nelson (2009) «Competitividad entre Metrópolis de América Latina». Revista Eure, Vol. XXXV N° 106. Pág. 51-78. Santiago, Chile.
- MENDEZ, Ricardo; SANCHEZ, Simón; ABAD, Luis; GARCIA, Ignacio (2008) «Dinámicas Industriales, Innovación y Sistema Urbano en España: Trayectorias de las Ciudades Intermedias». Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles N° 46. Pág. 227-260. Instituto de Economía, Geografía y Demografía - CSIC. Madrid, España.
- ORTEGA, Margarita (2001) *Bases para un Desarrollo Urbano Sostenible*. Jefatura del Área de la Unidad de Desarrollo Territorial, Ministerio de Medio Ambiente. Madrid.
- SASSEN, Saskia (1997) *Las Ciudades en la Economía Global*. Banco Interamericano de Desarrollo. Barcelona.
- (2007) «Reposicionamiento de las Ciudades y Regiones Urbanas en una Economía Global: Ampliando las Opciones de Políticas y Gobernanza». Revista Eure, Vol. XXXIII N° 100. Pág. 9-34. Santiago, Chile.
- SOBRINO, J. (2003) «Competitividad de las Ciudades de México». Colegio de México. México DF.
- WIKIPEDIA (2007) - <http://es.wikipedia.org/wiki/Globalizacion>.
- WONG, Pablo (2000) «Globalización y Virtualización de la Economía: Impactos Territoriales». Versión ampliada de ponencia presentada en el V Seminario de la Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio - UNAM. Toluca, México.