

Índice

Unidad I Marco de referencia a la Economía Urbana	1
Entendiendo que es la Economía Urbana.....	2
Unidad II Decisiones locacionales en el espacio urbano	11
Modelos clásicos de localización (Von Thünen, Alfred Weber y Walter Christaller)	12
Teoría de Von Thünen	12
Teoría de Alfred Weber	15
Teoría de Walter Christaller	17
La renta del suelo urbano	18
Unidad III Enfoques teóricos de la Economía Urbana y la competitividad urbana.....	23
El principio de aglomeración	24
Economías y deseconomías de escala.....	26
La competitividad urbana	29
Modelos de competitividad urbana.....	35
Unidad IV Economía urbana sostenible	38
Definición de desarrollo sostenible en ciudades	39
Economía urbana sostenible y sus indicadores	42
La sustentabilidad en ciudades de América Latina	49
Bibliografía	59

Unidad I Marco de referencia a la Economía Urbana



Entendiendo que es la Economía Urbana

Las ciudades desde que se configuraron como tal, han tenido intercambios comerciales, y por ende, la economía ha sido un tópico básico para entender su funcionamiento. Al principio de la civilización la economía de las ciudades se basaba en el trueque, que era básicamente el intercambio de mercancías entre las distintas regiones que conforman el mundo. Pero cada vez estas relaciones se volvieron más complejas, ya que no sólo se realizaban intercambios de productos, se unieron varios factores que conformaron una economía a nivel mundial y que dieron paso a la globalización.

Pero para entenderlo mejor, vayamos a su concepto (Miguel Ángel Vigliocco, 2011) nos menciona que la ciencia económica o simplemente Economía, trata del comportamiento humano como una relación entre “fines” y “recursos” escasos que poseen utilidad alternativa.

Si bien la definición que nos otorga Vigliocco, no es la de economía urbana, y sólo define la economía como esa relación entre fines y recursos, nos podemos percatar, que ya nos da una clave bastante interesante, ya que se ve como se establece una relación acerca de lo que es la economía un intercambio, entre un producto de consumo o en su caso, un servicio, a cambio de un medio, como lo es el dinero, como la retribución por lo otorgado.

Por ejemplo para Fischer, Dornbusch y Schmalensee, la economía, es el estudio de la forma en que las sociedades deciden que van a producir, cómo y para quién, con los recursos escasos y limitados. Este autor, menciona en su definición de economía, el caso de los recursos limitados, a su vez que escasos, llama la atención que no sólo tome el qué se va a hacer, también se tiene en cuenta la limitación de recursos que se tienen a disposición y el hecho de que son finitos.

Según el economista inglés Alfred Marshall (citado por J. Silvestre), la economía es la ciencia que examina la parte de la actividad individual y social especialmente consagrada a alcanzar y a utilizar las condiciones materiales del bienestar.

Y a diferencia de los anteriores autores, Marshall, la economía es un medio para alcanzar el bienestar, no sólo esta disciplina estudia los procesos, sino el fin por el cual la economía se vale para poder otorgar al ser humano, el bienestar.

Llegados a este punto, podemos preguntarnos pero ¿Qué es lo urbano? ¿Quién define lo urbano? Y Al respecto obtenemos varias respuestas, como la del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI) que clasifica a lo urbano y lo rural en el límite de los 2500 habitantes. Cualquier asentamiento que rebase dicha cantidad de población, ya se le puede considerar urbana. Pero también Gustavo Garza (2003) nos hace mención a que la barrera de los 10000 habitantes es el límite que existe entre lo urbano y lo rural, ya no son los 2500 que maneja INEGI. Al respecto, y en lo referente a la clasificación que se tiene, qué es urbano y cuándo deja de serlo, aún lo estudios relacionados con este tema, se encuentran en debate y no se logra establecer un mecanismo que proporcione más herramientas para poder establecer, cuándo es urbano o rural, un asentamiento humano.

Por otra parte también se le considera a la economía urbana como “un campo de estudio en el cual se utilizan las herramientas analíticas de la economía para explicar la organización espacial y económica de las ciudades y áreas metropolitanas y para abordar los problemas económicos que les son inherentes” (Heilbrum, 1977). Explica los fenómenos urbanos y económicos de la ciudad o aglomeraciones urbanas, sirviéndose de herramientas de la economía para tal fin.

Los fines son la satisfacción de las necesidades con que se enfrenta cualquier comunidad, algunas generales como la necesidad de alimentación, vestido y vivienda y otras más específicas como las necesidades de educación, salud, confort, recreación, etc. (Heilbrum, 1977).

Como vemos, la economía estudia la satisfacción de necesidades desde básicas, hasta más específicas, y su relación de estos fines ligada con los recursos. Interesante resulta observar que destaca recursos escasos, entre los que destaca el suelo urbano, ya que a pesar de la horizontalidad que se ha venido gestando en las ciudades, este en algún momento se acabará.

Resulta interesante ver en la definición el hecho que retome “comportamiento humano”. El objeto de la economía no radica en la materialidad de objetos, sino en la interacción que tiene el ser humano con estos. Si se piensa bien, el hombre es el que ha generado las condiciones para que surgieran estos fenómenos como el de la economía, ya que sin este actor principal, la economía simplemente no existiría.

El segundo punto a considerar es cuando trata de “cosas útiles”. Los objetos utilizados satisfacen solo una necesidad, más allá de otras características que pudieran estar en torno a este. No se toma en cuenta si este es estéticamente agradable o perfecto, solo se busca en objetivo: la satisfacción del cliente final.

Finalmente menciona “cosas escasas”. Ya vimos que el uso es un recurso escaso, y por lo tanto los demás recursos también lo son, partiendo de la premisa de que entre más se explotan los recursos, menos tenemos para satisfacer las necesidades del hombre que no son finitas y se tiene menor tiempo para recuperar de su explotación.

Y al unir ambos términos, por un lado la economía, y por el otro, lo urbano, nace una nueva disciplina, llamada “Economía Urbana”, la cual, entre las tantas definiciones que podemos encontrar se encuentra la que Horacio Landa (1976) nos proporciona y que menciona como una rama de la economía que estudia las características económicas urbanas en toda la complejidad de actividades que abarca desde la dinámica económica del uso del suelo, las estructuras urbanas y la economía familiar; así como su dinámica propia y su relación regional y nacional. Comprende el estudio de la producción, distribución y consumo de bienes y servicios en relación con los costos del funcionamiento urbano, sus interacciones y sus implicaciones económicas, sociales y ambientales.

Esta definición, engloba ya no sólo los procesos económicos del colectivo o el individuo solamente, agrega a su vez, al ente llamado ciudad, tan complejo y a la vez fascinante, todo eso para entender cómo es que las ciudades, a partir de los

movimiento económicos se manejan y conocer acerca de su funcionamiento tanto dentro como fuera de ella.

También, James Heilbrun (1997) nos proporciona un concepto no menos interesante, ya que nos dice que el campo de estudio en el cual se utilizan las herramientas analíticas de la economía para explicar la organización espacial y económica de las ciudades y áreas metropolitanas y para abordar los problemas económicos que les son inherentes.

Este concepto incluye varios aspectos interesantes, como la organización espacial y económica de las ciudades, ya que a partir de las diferentes actividades económicas que se encuentran en una ciudad, se han situado y desarrollado diversos conglomerados urbanos. También se menciona el concepto de áreas metropolitanas, dejando este concepto en claro que no sólo la economía estudia la interacción dentro de una ciudad, más bien entre varias, ya que en diversas ocasiones estas se ven entrelazadas en lo que refiere al rubro económico, aunado a los problemas económicos, ya que dentro de este tema, siempre existen complicaciones que los diversos actores deben conocer para poder resolver.

Por lo tanto, existe este trinomio del cual se vale la economía urbana que es la producción, el consumo y la satisfacción de necesidades que es de lo que se encarga esta disciplina y de cómo se relación con las ciudades.

El fenómeno urbano puede representarse a través del siguiente gráfico:

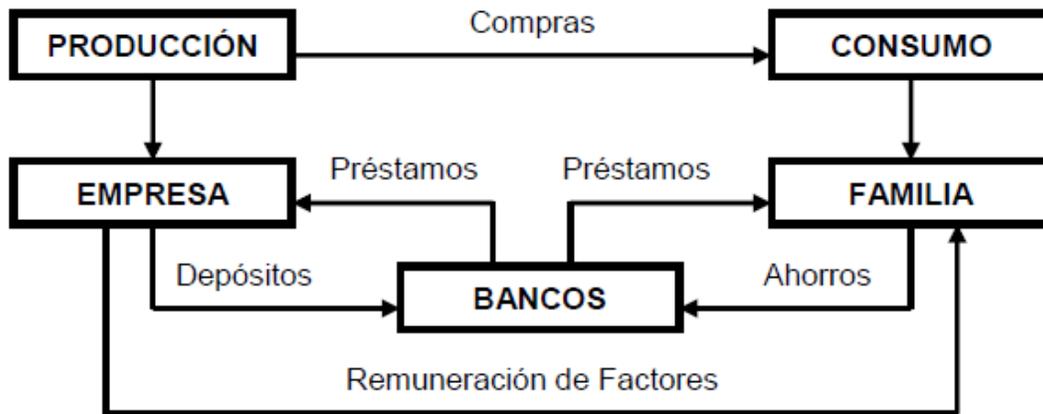


Figura 1

Fuente: "Elementos de economía urbana" Nociones de urbanismo, Girardotti, Luis M.

Dentro de las ciudades se desarrollan una serie de actividades que generan puestos de trabajo, en los que se emplean primeramente los habitantes locales, para dar paso posteriormente a los foráneos, lo que lleva a que se dé un crecimiento sostenido de población. A su vez, estos demandan servicios públicos, que deben cubiertos para ser dotados de estos, generando un ciclo más, en donde se gestan la provisión de servicios públicos y administración de rentas públicas (Heilbrum, 1977).

(Heilbrum, 1977) hace mención a esto y menciona al respecto que el proceso de brindar los servicios públicos debería ser equilibrado, pero cuando esto no sucede, ocurre un desequilibrio, ya que las rentas que se recaudan para satisfacer las necesidades de la población resultan insuficientes. Esto sucede debido a la demanda inferior de puestos de trabajo, es así que la población no puede pagar por estos servicios que se brindan y esta misma población empobrece. Así pues, los servicios no pueden ser cubiertos en su totalidad debido a este déficit de recaudación.

Las soluciones a esta problemática no son cosa menor, la pobreza sólo puede ser superada a través de crecimiento económico y una equitativa distribución de la riqueza. Una política que se ha visto en otros lugares como son Europa y Estados

Unidos es la descentralización, evidentemente es una solución a largo plazo. Lo que ocurre es que a la población que vive en el ambiente rural, se le subsidia para que no emigre a las ciudades (Heilbrum, 1977). Esto claramente puede ser hecho por países ricos que tiene muchos recursos y pueden soportar el peso que este tipo de decisiones implica tomar, que para el caso de México resulta inviable.

Dentro de las deficiencias que se pueden observar en los gobiernos municipales son:

- Decisiones deficientes: No se toman en cuenta aspectos importantes o sin realizar un estudio previo.
- Decisiones que benefician a un grupo político.
- No existe la planeación urbana, ya que no se priorización proyectos ni existen estrategias para financiar estos.

Características económicas de las ciudades

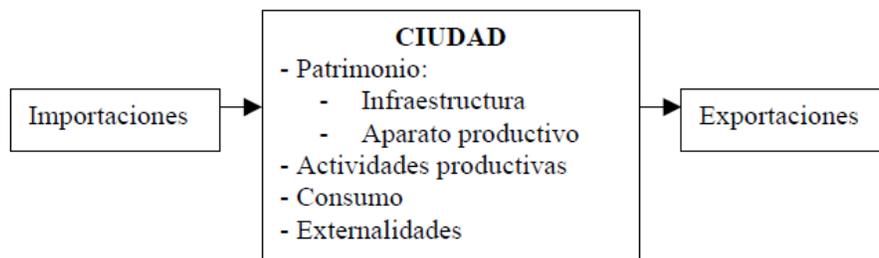


Figura 2

Fuente: "Elementos de economía urbana" Nociones de urbanismo, Girardotti, Luis M.

La aglomeración y complementación producen beneficios por el aprovechamiento de las economías de escala, creando procesos eficientes, pero también producen efectos negativos. Tanto los beneficios como los perjuicios se denominan externalidades. Entre las externalidad positivas está la creación, de fuentes de trabajo, la provisión, de servicios, etc. Y entre las negativas se cuentan los accidentes, la delincuencia y la contaminación, todo producto de la aglomeración.

La economía que rige en las ciudades es la economía de mercado. Los sueldos y salarios, en general regulados por convenios, a mediano y largo plazo se encuentran sujetos a las reglas del mercado. Lo mismo sucede con los bienes y servicios necesarios para la vida urbana.

No obstante, la economía de mercado no necesariamente conduce a una asignación eficiente de recursos en la provisión de servicios públicos. Para la determinación óptima de las inversiones públicas es necesario realizar un análisis beneficio-costos y una priorización desde el punto de vista social y teniendo en cuenta las externalidades, tendiendo a lograr un equilibrio entre las economías de la aglomeración y las deseconomías producidas por la misma aglomeración. (Heilbrum, 1977).

Crecimiento urbano y tamaño de las ciudades

El crecimiento de las ciudades está compuesto de dos elementos:

Crecimiento vegetativo + saldo migratorio

Ambos elementos se estudian mediante las herramientas que provee la demografía. El crecimiento de las ciudades está motorizado por el crecimiento económico. Se evidencia una tendencia mundial hacia la urbanización, producida por la tecnificación de la agricultura y los mayores ingresos por los empleos urbanos.

A través del modelo teórico y luego de algunas simplificaciones se puede estudiar el crecimiento y el tamaño óptimo de las ciudades.

Cuando la población aumenta, aumenta la escala de la producción y el mercado de trabajo, se incrementa el desarrollo tecnológico y aumenta la eficiencia de los servicios públicos. Paralelamente aumentan también las deseconomías: desempleo, congestión, contaminación, delincuencia y disturbios sociales, que son externalidades que no son pagadas por los que toman las decisiones tal como lo

menciona Heilbrum, 1977, ya que los tomadores de decisiones creen tomar las mejores decisiones, aunque muchas veces no lo sea así.

Calidad de vida

El proceso de urbanización debe estar orientado al desarrollo humano y la satisfacción de las necesidades. Estos objetivos no siempre se alcanzan y normalmente en toda aglomeración urbana se presentan cuadros de pobreza debidos a los desequilibrios.

La calidad de vida se mide por el grado de satisfacción de las necesidades en calidad y cantidad y está en función del tipo de bienes a los que tiene acceso y del medio ambiente.

Las necesidades se relacionan con la alimentación, la salud, la vivienda, la educación, la seguridad y otras relacionadas con la recreación y la cultura (Heilbrum, 1977).

La calidad de vida está determinada por cuatro variables, las que a su vez se miden a través de indicadores que muestran el estado de las cuatro variables, las cuales se muestran en el siguiente cuadro:

VARIABLES	INDICADOR	FORMA DE MEDICION
Demográficas	Población urbana	Población urbana/población total
	Densidad	Habitantes/km ²
	Mortalidad infantil	Proporción de niños fallecidos con respecto al N° de nacidos vivos.
	Esperanza de vida	N° de años
Sociales	Agua potable de red	N° de viviendas con servicio / N° total de viviendas
	Desagües cloacales	N° de viviendas con servicio / N° total de viviendas
	Analfabetismo	N° de analfabetos / Población mayor de 14 años
	Atención hospitalaria	N° de camas por habitante
	Electrificación	N° de viviendas con servicio / N° total de viviendas
Económicas	Empleo	Tasa de desocupación
	Producto	PBI per cápita
	Renta	Sueldo o salario medio
	Productividad	PBI / Población ocupada
Ambientales	Residuos sólidos	Kg / cápita / año
	Polución	Indicadores de polución

Figura 3

Fuente: "Elementos de economía urbana" Nociones de urbanismo, Girardotti, Luis M.

Estas variables se encuentran interrelacionadas, ya que, por ejemplo la mortalidad infantil y esperanza de vida están vinculadas al ingreso. El gráfico siguiente muestra como la variable demográfica población se relaciona con las sociales y éstas a su vez con las económicas y ambientales.

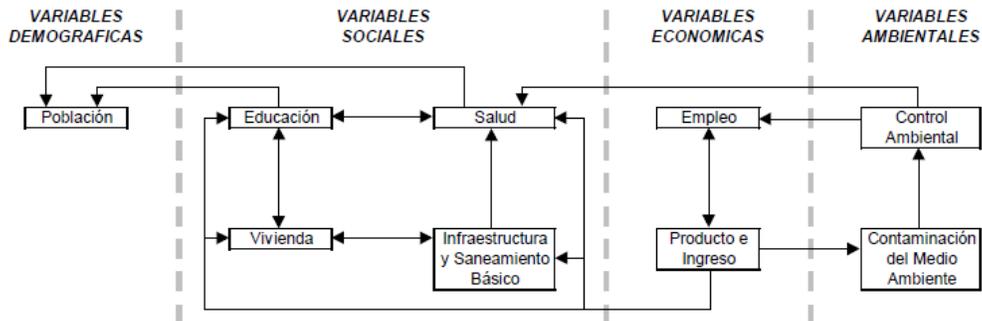


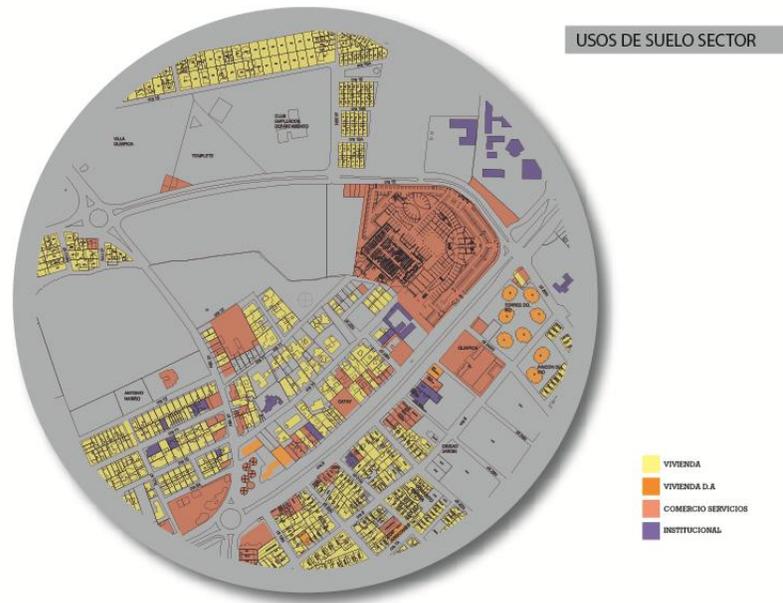
Figura 4

Fuente: "Elementos de economía urbana" Nociones de urbanismo, Girardotti, Luis M.

Conclusiones

Respecto al tema de la economía urbana, sus antecedentes datan desde que los primeros pobladores empezaron a comercializar los productos que generaban, con otros asentamientos, y fue así como nació la economía, pero al interactuar y afectar el entorno urbano inmediato, se comenzó a generar una serie de condiciones que harían aparecer la economía urbana como un elemento a estudiar, aunque su estudio se remonte a épocas recientes, ya que se empezó a observar que esta incidía y se veía compuesta por diversos factores en la población, ya que no sólo afectaba su entorno inmediato, sino que, con este fenómeno de la globalización, el fenómeno de la economía urbana era digno de estudiarse en serio para lograr ver sus alcances a nivel macro. Es interesante ver como los distintos actores que conforman una ciudad, son participes de una u otra forma de los fenómenos económicos, como son los modelos que más adelante se verán, que estudian ciertos aspectos.

Unidad II Decisiones locacionales en el espacio urbano



Modelos clásicos de localización (Von Thünen, Alfred Weber y Walter Christaller)

Teoría de Von Thünen

La teoría de la localización de von Thünen es una hipótesis general sobre la distribución de los usos agrícolas del suelo.

Modelo de von Thünen de usos del suelo agrícola

(Fig. 1)

El punto negro representa una ciudad.

1) Agricultura intensiva (en blanco).

- 2) Bosques para leña.
- 3) Agricultura extensiva, campos de cultivo.
- 4) Ganadería extensiva.

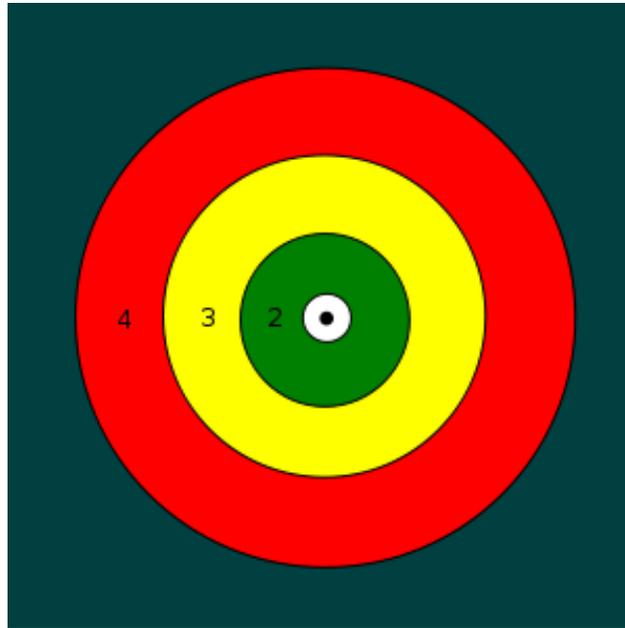


Fig. 5

Fuente: Recuperado de <http://www.thinglink.com/scene/403958826849533953>

Tienen su origen en los trabajos que hizo en Alemania en 1820 Johann Heinrich von Thünen, El estado aislado. Su modelo estudia las diferencias de renta con respecto al mercado, es el paradigma para todas las teorías posteriores. La idea central es que la renta varía con la distancia con respecto al mercado, en un espacio isótropo y aislado.

A este tipo de renta se le llama renta de localización o renta de ubicación. Von Thünen reconoció que el hombre trata de resolver sus necesidades económicas en el entorno inmediato, reduciendo sus desplazamientos al mínimo.

Von Thünen se preguntó por qué los lotes de tierra, con las mismas características tenían diferentes usos. Concluyó que se explicaba por la distancia al mercado.

Planteamiento

Imaginemos un poblado muy grande en el centro de una planicie uniformemente fértil; un espacio isótropo. Tras el espacio fértil se extiende un desierto que incomunica el poblado del resto del mundo. No hay otras poblaciones. El único mercado compra toda la producción agrícola de la región, y se transporta por el camino más corto (una línea recta).

En estas condiciones todos los hombres se comportan de manera semejante en asuntos económicos, es decir, tienen las mismas necesidades y habilidades, producen por igual y poseen un conocimiento total del espacio y se conduce racionalmente para alcanzar el máximo rendimiento, es el hombre económico. Sí se tienen en cuenta las diferencias en el coste del transporte dependiendo de la distancia, la cantidad y lo perecedero de la mercancía.

(Néstor Duch Brown. La teoría de la localización. Recuperado el 27 de febrero de 2017.de http://www.eco.ub.es/~nduch/postgrau_archivos/Duch_localizacion)

Opinión

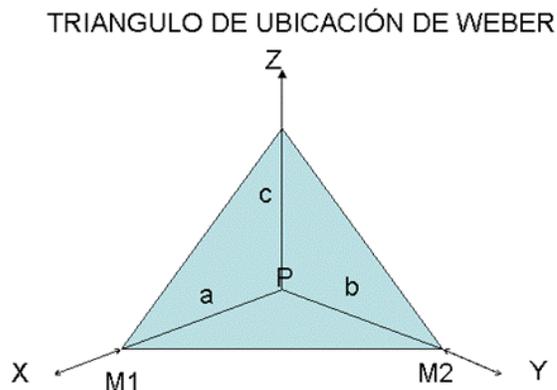
Esta teoría me parece bastante interesante, debido a que este autor, plantea una teoría respecto a la localización y a los usos del suelo que posteriormente sería la base para otras, y maneja la idea que las necesidades se cubren en el mínimo trayecto para el usuario, o al menos desde su perspectiva y desde el punto de vista que plantea en su teoría, ya que al preguntarse cómo es que varios terrenos al tener las mismas características, tenían diferente uso, por lo que se dio cuenta que esa característica responde a un mercado, y a lo cercano o alejado que se encuentren, de esta manera se transforma este en el “hombre económico”, ya que busca realizar los mínimos trayectos para satisfacer sus necesidades, aunque no es del todo correcta, debido a que en muchas ocasiones, podemos encontrar a distintos servicios que no se encuentran con facilidad y se ubican a distancias mayores, siendo los únicos y a los que la población accede a pesar de su lejanía, por lo que esta teoría puede parecer un tanto incompleta en lo que refiere, analizando otro tipo de necesidades del consumidor y probablemente y como el autor lo plantea, sólo sirva para conocer los distintos usos de suelo en lo que a materia agrícola se refiere.

Teoría de Alfred Weber

Weber supone un espacio isótropo, pero, con recursos localizados en un punto y con un mercado en otro punto. En general su teoría se aplica a la industria pesada, aunque puede aplicarse a la industria ligera.

El factor fundamental del que trata la teoría es la distancia: la distancia de la planta de producción a los recursos y al mercado. Lo que se localiza es la planta de producción, que es el lugar de fabricación. También considera que los costes de producción son los mismos en todas partes. Con estos supuestos, lo ideal es que la planta se ubique en el lugar donde los costes de transporte estén minimizados. Weber representará su teoría en un triángulo, en el cual, dos vértices corresponden a los productos que necesita en su elaboración y otro vértice es el lugar de mercado.

Lo normal es que, en la elaboración de cualquier bien, se necesite más de un producto. Incluso productos elaborados por otras empresas. Weber distingue entre: materiales puros que se venden tal y como se encuentran en la naturaleza, como los tomates; y los materiales brutos, que han sufrido algún tipo de elaboración y han perdido peso, como la madera para muebles.



P = PUNTO DE PRODUCCIÓN
C = PUNTO DE CONSUMO
a,b y c SON DISTANCIAS

M1 = LOCALIZACIÓN DE LA FUENTE DE MATERIA 1
M2 = LOCALIZACIÓN DE LA FUENTE DE MATERIA 2

X,Y,Z REPRESENTAN LOS JALONES EJERCIDOS POR LAS ESQUINAS RESPECTIVAS DEL TRIANGULO DE UBICACIÓN

Fig. 6

Fuente: Recuperado de http://www.eumed.net/libros-gratis/2013/1285/importancia-regiones_clip_image014.gif

Según Weber la ubicación de una planta industrial está relacionada con cuatro factores fundamentales: **la distancia a los recursos naturales, la distancia al mercado, los costes de la mano de obra y las economías de aglomeración.** Estos dos últimos factores están modificados por decisiones políticas.

Weber no considera en su teoría las fuentes de energía, aunque pueden incluirse como materia prima, ya que es posible considerarlas como un coste más de producción, y tiene características muy similares a las materias primas.

En la teoría se consideran dos tipos de materiales de producción: los ubicuos, como el agua, la arena o cualquiera que pueda encontrarse en cualquier parte; y los recursos localizados, que sólo se encuentran en un determinado punto y son esenciales para la elaboración. Estos últimos son los que tendrán más peso en la localización de la planta, aunque existen regiones en las que, lo que Weber considera materiales ubicuos, no lo son tanto.

Néstor Duch Brown. La teoría de la localización. Recuperado el 27 de febrero de 2017, de http://www.eco.ub.es/~nduch/postgrau_archivos/Duch_localizacion

Opinión

Weber con su teoría de localización, enfocada plenamente a la industria, demuestra cómo es que las empresas contemplan varios costes en su producción desde los insumos hasta el consumidor final, ya que es de suma importancia contemplar este tipo de aspectos, aunque él menciona algo que pudiera no ser igual en todos los casos: el costo de producción. Este costo depende de varios factores, como la ubicación de los insumos, mano de obra, el mercado, economías de aglomeración, que es lo que se busca minimizar a la hora de producir un producto. Este autor menciona que en todos lados es el mismo coste, lo cual supone dejar de lado muchos factores que intervienen en este, por lo que en ese aspecto, parece un poco erróneo su planteamiento, ya que siempre habrá agentes externos que harán variable los costes, pero la teoría en general, me parece bastante interesante, ya

que la ubicación de una industria depende de varios factores, y es debido a este fenómeno que analiza, que vemos el surgimiento de parques industriales y de las denominadas economías de aglomeración, logrando de esta forma, que los insumos que ocupa una industria para elaborar un producto, sea más baratos adquirirlos, debido a que el costo de transporte disminuye.

Teoría de Walter Christaller

La teoría de los lugares centrales es una teoría geográfica deductiva desarrollada por el geógrafo alemán Walter Christaller (1893–1969)

Esta teoría de sistemas intenta explicar, a partir de ciertos principios generales, la distribución y jerarquización de los espacios urbanos que prestan determinados servicios a la población de un área circundante en un espacio isótropo. Para ello establece el concepto de "lugares centrales" a los puntos donde se prestan determinados servicios para la población de un área circundante. Se sustenta en la premisa de que la centralización es un principio natural de orden y que los asentamientos humanos lo siguen. La teoría sugiere que hay leyes que determinan el número, tamaño y distribución de las ciudades.

Partiendo de un espacio isótropo con una distribución homogénea de la población y del poder adquisitivo, el coste del producto se incrementara en función de los factores distancia y precio del transporte. Del mismo modo la capacidad de compra de la población de un producto disminuirá en función de su coste y por tanto de la distancia. Siguiendo este razonamiento se deduce que existirá un límite a partir del cual ya no es rentable adquirir un producto o servicio al existir otro lugar más próximo.

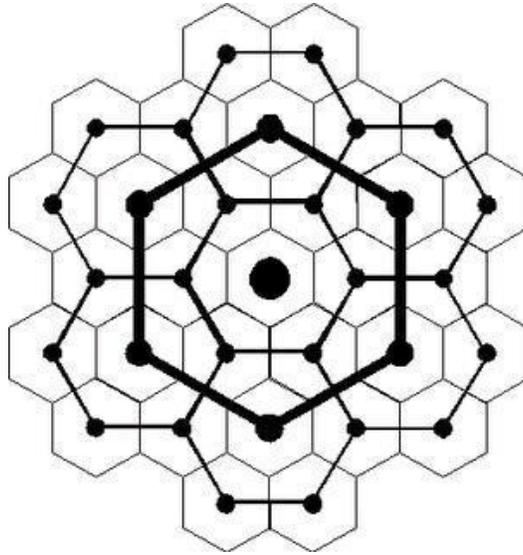


Figura 7

Fuente: Recuperado de <https://clusterseconomico2008.files.wordpress.com/2008/12/dibujo2.jpg?w=390>

Opinión

Christaller nos habla principalmente de la ubicación de las ciudades de acuerdo a la centralidad, y de los servicios. Nos menciona en esta teoría, que muchas veces la población no accede a los diferentes servicios que se encuentran en una ciudad, debido a la distancia que hay de ellos, y entre más lejos se encuentren, buscará otro que le quede más cerca, si bien es cierta la anterior afirmación, aún existen servicios, productos y otras necesidades, que por más lejos que se encuentren, el consumidor accederán a estos debido a que son especializados y solo se encuentran en ciertos lugares, por lo que en parte esta teoría es cierta, pero en el caso de algunos servicios, no es aplicable en su totalidad, ya que su naturaleza los vuelve únicos y a pesar de no ser accesibles posiblemente, se buscan porque satisfacen una necesidad muy específica.

La renta del suelo urbano

Roberto Camagni (2005) nos introduce hacia un concepto de la renta del suelo urbano ya que menciona que constituye la objetivación en términos económicos y de precio, y la asignación a cada específico “lugar”, del valor que los actores económicos atribuyen explícita o implícitamente a cada “localización” territorial en sus procesos de definición de las elecciones localizativas, productivas y residenciales.

Los actores que intervienen en este proceso de atribución de la renta al suelo, depende de su localización y de aspectos tan importantes como la productividad del suelo mismo y del entorno en el que se pretenda asentar. Es por tanto, como vemos, que la renta del suelo va en función de distintos aspectos y de los actores que intervienen para darle un valor al suelo. Evidentemente, no es la misma renta que tiene un suelo ubicado a las afueras de la ciudad, alejado de servicios, infraestructura y cercanía con otros, a un suelo que ya cuenta con una estabilidad en lo que refiere a cercanía con industrias, vivienda, con servicios y otras características que logran que su renta se eleve y por lo tanto adquiera un valor más elevado.

Es una pugna a fin de cuentas, entre la disponibilidad a pagar y lo que el dueño de este quiera recibir a cambio de. Aunque no todos los casos es así, y como nos lo menciona Camagni (2005) que la valoración emerge sólo implícitamente de las decisiones de localización y de movilidad y, por tanto, asume la forma de un “precio sombra”, expresión, de todas formas, del valor económico de un recurso escaso como es el suelo urbano.

Si bien lo anterior pudiera ayudarnos a ver como es que se fija la renta del suelo, no es suficiente, ya que se aborda desde un punto de vista micro, y se requiere no sólo de un análisis a esas dimensiones, más bien, requiere conocerse la naturaleza económica de lo que viene a ser la renta urbana y a quien va a parar finalmente, son los propietarios de estos recursos.

El suelo, y en particular el rural, es un recurso en gran medida original, no creado por el hombre, y por esto mismo escasa o difícilmente expansible y sujeto, por tanto, a una potencial utilización monopolística y destinado a obtener una potencial

remuneración extraordinaria (Camagni, 2005). Si bien el suelo rural, se maneja por estos factores, no sucede lo mismo con el suelo urbano, ya que no es un factor original, y está producido por inversiones y la aglomeración de actividades a su alrededor y aunado a lo anterior, no se expande.

Es así como el suelo urbano, es afectado por factores como el proceso de urbanización, la infraestructura del lugar, cercanía a medios de transporte, entre otros factores.

Aunque también debemos tomar en cuenta que el suelo urbano, encuentra diferentes tipos de clasificación del mismo, y por lo tanto, no es lo mismo una renta urbana encaminada a un negocio de tipo familiar, a una oficina de gobierno ó incluso bodegas de algunas empresa, por lo tanto resulta un tanto complejo el determinar los factores en uno u otro caso, que deban tener en cuenta para determinar la renta del suelo urbana, ya que se ha observado que en diversas ocasiones, los propietarios de estos terrenos, realizan una suerte de encuestadores en la periferia de donde se encuentra el terreno en cuestión, una especie de investigación inmobiliaria, de tal suerte que sondea en qué precio se encuentra la renta del suelo, y es bajo estos estandares, que rige el valor del terreno en cuestión, agregando a esto, una cantidad adicional que le permita generar ganancias derivado del uso del suelo urbano.

El tema de la renta del suelo urbano, se ha prestado a diversos debates, en los más variados sentidos, desde la teoría y práctica, pero aún sin aclarar varios puntos, incluso las teorías más arriesgadas, aún quedan con vacíos los cuales deberían atenderse, producto de análisis más completos y profundos, en lo referente al quehacer urbano.

Conclusiones

Las tres teorías anteriormente expuestas, me parecen muy interesantes, y sirvieron de base para desarrollar a posteriori, nuevas teorías en lo que refiere a la ubicación de los diferentes actores que participan en la ciudad principalmente y del acceso a determinados servicios e insumos por parte de las empresas, aunque en diversas

ocasiones lo que se menciona en ellas, pueda diferir una de otra, aún en su pluralidad de objetivos a tratar, pero no del todo está perdido, ya que se extraen datos interesantes como la ubicación de las industrias, y el por qué unas y otras a través del tiempo se aglomeran y estas a su vez, generan que lleguen a ellas, lo que son los servicios, vivienda, obras de infraestructura, ya que es de estos centros, que se va gestando las ciudades, a partir de una actividad económica, como lo son las industrias. Aunado a lo anterior, una teoría mencionaba que los servicios en muchas ocasiones, se encuentran más dispersos, y el cliente opta por acceder al que se encuentre más cercano y accesible, pero no siempre funciona así el mecanismo de acceso a los servicios, ya que al ser especializado o único en su tipo, este prefiere ir en busca de, sin importar la lejanía, ya que no es habitual encontrarlo en la ciudad.

Fenómeno contrario a lo que sucede en la industria, en donde la localización de las mismas, siempre dependerá de la situación geográfica, económica, social, en la que se pretenda asentar. Los anteriores factores son tomados en cuenta por una industria para que esta pueda establecerse en un determinado lugar, ya que si los insumos se encuentran alejados de donde se encuentra, no resulta beneficioso el tener que costear ese gasto, y que no generará ganancias a la empresa, por lo que las empresas poco a poco van creando esas economías de aglomeración, que no es otra cosa, que ir conformado, como su nombre lo dice, conglomerados, para que así los insumos que se requieren para fabricar un producto, sea más barato transportarlos.

Aunado a lo anterior, la renta del suelo urbano es otro tema que resulta atractivo para la economía urbana, ya que pareciera que no existe un mecanismo que se encargue de regular la misma, y está se elige más por otros factores, que por un tabulador que genere los costos de éste. Muchas veces la renta se ve generada por la accesibilidad a los servicios, la infraestructura, la ubicación geográfica y otros actores económicos que ven en el suelo, otro producto al cual se le puede asignar un precio, aunque este no pueda ser controlado y haya sido, motivo de debate por

estudiosos del tema sin llegar a ponerse de acuerdo por lo complejo del concepto y la multitud de variables que engloba un tema como lo es la renta del suelo urbano.

Unidad III Enfoques teóricos de la Economía Urbana y la competitividad urbana



El principio de aglomeración

Desde la antigüedad han existido las actividades económicas, pero debemos preguntarnos ¿Cómo es que se elegían los lugares para establecer las actividades económicas? En culturas antiguas por ejemplo, pudimos observar que la disponibilidad de recursos y las vías para transportar productos e iniciar un intercambio comercial fueron vitales para que este fenómeno se llevara a cabo.

En el ámbito de la economía urbana, un elemento clave es la concepción de la ciudad, que deriva del proceso de urbanización. Este proceso significa el paso de una sociedad rural a una sociedad urbana. Se refiere al crecimiento acelerado de la población urbana en comparación con la población rural (Polèse, 1998).

En el mundo actual, lo anterior puede ser replicado en la economía que rige en muchas ciudades e incluso países del mundo, ya que las denominadas economías de escala, emergen como una de las primeras fases de la creación de actividades económicas dentro de las ciudades, ya que se buscan en principio de cuentas, factores que favorezcan a los giros que se pretenden desarrollar, como puede ser ubicación, disponibilidad de recursos, mano de obra, entre otros. Por lo anterior, las economías no se aglomeran en la ciudad de forma uniforme, dando lugar a otros usos de suelo. Pero cuando estas industrias crecen, se va formando una aglomeración, generalmente se ve este proceso en la industria, a la cual no le conviene estar separada una de otra, ya que al estar cerca de los insumos, mano de obra, la disponibilidad de este tipo de recursos para su funcionamiento, logra que los costos de producción sean mínimos. Aunado a lo anterior, la población empieza a ubicarse cerca de estos puntos, ya que puede emplearse ahí, y es así como la maquinaria de una ciudad empieza a funcionar a través de estos mecanismos económicos como son las industrias.

Siguiendo en el mismo rubro, Marshall (1920), realizó un análisis del fenómeno de la industria y su localización, y puedo identificar tres razones que favorecían la concentración de las actividades económicas en determinados lugares, las cuales son:

-Mercado de trabajo

-Factores intermedios (insumos especializados)

-Intercambio tecnológico

Por otra parte, Adrián Aguilar (1995), y tomando en consideración el análisis de la estructura interna de la ciudad y la percepción del espacio que ocupa, nos menciona que se tiene entonces que la ciudad se ve delimitada por dos relaciones:

1) Relación inter-urbano: Relaciones con otras ciudades, que conlleva al estudio de los sistemas urbanos;

2) Relación intra-urbano: Esta relación se refiere al estudio de la localización de las actividades económicas y residenciales, a nivel interno de las ciudades.

Esta última sugiere el estudio de la localización de las actividades económicas al interior de la ciudad.

Al respecto de la estructura interna de la ciudad, no nos queda más que señalar que dicha estructura dependerá tanto del nivel de desarrollo que ha alcanzado el país donde se encuentre, como de las condiciones locales, tales como geografía, planeación urbana, estructura gubernamental local, sistema de transporte, etc.

De acuerdo con la teoría de la localización de las actividades económicas, podemos observar que existen tres grupos de actividades en las cuales se estructura el centro de las grandes ciudades, oficinas y sedes administrativas, servicios a empresas y los servicios financieros.

Es por esta razón y localización de estas actividades, que los centros de las grandes ciudades, por lo general se ubican las actividades que tiene que ver con actividades del sector servicios, y en las que se ofrecen servicios ya sea para particulares, como para las empresas.

Economías y deseconomías de escala

Economías de escala

Se dice que hay economías de escala cuando en una empresa se presenta eficiencias al alcanzar su capacidad de producción óptima, con lo cual disminuye el costo promedio y se da lugar a rendimientos crecientes a escala (cuando un aumento en la cantidad de uso del factor productivo determina un aumento más que proporcional en la cantidad de producto terminado).

Como podemos observar, la economía de escala se presenta cuando el costo total de la producción de un insumo comienza a abaratare y por lo tanto, la empresa empieza a producir más, ya que al bajar los costos de esto, se obtiene más ganancia y por lo tanto conviene elevar la producción.

Por ejemplo: una fábrica de bicicletas produce 1.000 unidades al mes con un costo total promedio a largo plazo de \$1.000, si se producen 1.100 bicicletas su costo total promedio a largo plazo es de \$950, en este caso un aumento en la producción del 10% genera un descenso en el costo total promedio de 5%, con lo cual se generan rendimientos crecientes a escala, con lo cual la decisión racional de la empresa sería producir más para ver crecer sus beneficios.

Economías y deseconomías de escala. Recuperado el 27 de febrero de 2017, de <http://www.gestiopolis.com/que-son-economias-y-deseconomias-de-escala/>

Las hay de dos tipos: internas y externas.

Economías de escala internas

Surgen debido a los esfuerzos de una empresa por disminuir sus costos, pueden ser de seis clases:

- Técnicas

- Administrativas

- Comerciales

- Financieras
- De riesgo
- Laborales

Economías de escala externas

Se presentan debido a la expansión de la industria. Son de tres clases:

- De concentración
- De información
- De desintegración

Deseconomías de escala

Se dice que hay deseconomías de escala cuando en una empresa se presentan ineficiencias debido a que se ha expandido más allá de su capacidad de producción óptima, con lo cual aumenta el costo promedio y se da lugar a rendimientos decrecientes a escala (cuando un aumento en la cantidad de uso del factor productivo determina un aumento menos que proporcional en la cantidad de producto terminado).

Es decir que se presentan deseconomías de escala cuando el costo total promedio de producción a largo plazo sube a medida que aumenta la producción.

Por ejemplo: una fábrica de bicicletas produce 1.000 unidades al mes con un costo total promedio a largo plazo de \$1.000, si se producen 1.100 bicicletas su costo total promedio a largo plazo es de \$1.200, en este caso un aumento en la producción del 10% genera un incremento en el costo total promedio de 20%, con lo cual se generan rendimientos decrecientes a escala y, por lo tanto, deseconomías de escala, con lo cual la decisión racional de la empresa sería no producir más porque sus beneficios decaerían.

Pueden ser de dos tipos: internas y externas.

Deseconomías de escala internas

Son inherentes a la empresa, se definen como aquellas que hacen que la empresa produzca menos eficientemente a mayores niveles de producción. Las hay de cuatro clases: técnicas, financieras, de riesgo y administrativas.

Ejemplos de las causas de deseconomías internas pueden ser:

Interdependencia. Grandes empresas con muchos departamentos interpedendientes el uno del otro, por ejemplo, una maquina empacadora que falla en el área de empaque puede detener toda la línea de producción.

Organización y comunicación. Largas cadenas de mando en las que falla algún eslabón, por ejemplo, una indicación de la dirección de producción que no llega a los operarios o llega distorsionada.

Relaciones industriales. Poco o nulo contacto entre la dirección y la fuerza de trabajo pueden hacer sentir a los trabajadores que su esfuerzo no es reconocido y, por tanto, generar disputas laborales que afectan la producción.

Economías y deseconomías de escala. Recuperado el 27 de febrero de 2017, de <http://www.gestiopolis.com/que-son-economias-y-deseconomias-de-escala/>

Deseconomías de escala externas

Son ajenas a la empresa, se definen como aquellas ineficiencias en la producción que se derivan del aumento en la producción de las otras empresas de la industria.

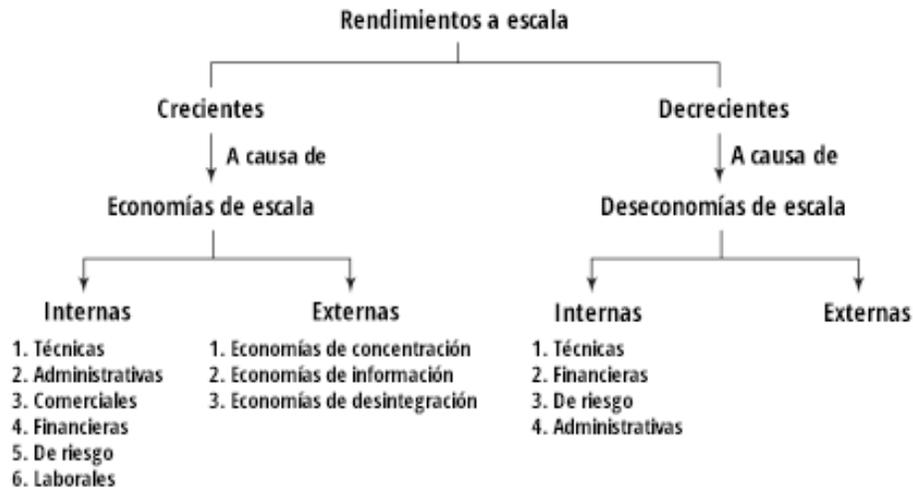


Figura 8
Fuente: Deepashree, p.8.31

También se denomina *deseconomía externa* al daño que un productor causa a otro o a la sociedad sin pagar una compensación (Miranda, 2005).

Por ejemplo, el humo de una fábrica que molesta a los habitantes de los alrededores, el dueño de la fábrica no incluye en sus cuentas la contaminación causada por su chimenea, porque el mercado no se extiende hasta ese detalle.

Si el mercado lo tuviera en cuenta, el industrial debería pagar a los vecinos un precio, que sería tanto más elevado cuanto mayor fuera el inconveniente del humo y cuanto menor fuera la necesidad de dinero de los vecinos. Pero ellos no tienen la propiedad del aire y no pueden pretender nada, a menos que una ley los autorice. La solución práctica es generalmente la emanación de alguna norma pública contra la contaminación de manera que se confirma la necesidad de intervenciones para suplir las limitaciones del mercado (Ricossa, 1990).

La competitividad urbana

El término *competitividad urbana* hace referencia justamente, a la competitividad que tiene una aglomeración urbana, ya sea una ciudad o país respecto a otros, en

lo que refiere a distintos elementos como son los económicos, políticos, sociales, infraestructura, tecnologías de la información, servicios, entre otros. Pero aún los especialistas relacionados con el tema no se logran poner de acuerdo en lo referente a este concepto, ya que el término en sí, resulta polémico e impreciso, por lo cual autores como Porter (1995), Levery Turok (1999), Begg (2002), Moorikoenig y Yoguel (1998) y Sobrino (2002) hacen mención que éste es alude a un proceso de generación y difusión de competencias, donde no sólo los factores micro-económicos tienen relevancia, sino también las características que ofrece el territorio para facilitar las actividades económicas.

Es entonces que las ciudades pueden ser las que generen las condiciones tanto físicas como sociales, institucionales y económicas para que se incentive inversión privada en estas y así, se desarrollen actividades que generen prosperidad dentro de las mismas, logrando que las mismas, se posicionen como ciudades competitivas en relación a otras, derivado de las condiciones que éstas brindan para el correcto y óptimo desarrollo. Este término es un elemento vital para evaluar como las ciudades participan en el ámbito local regional, nacional e incluso internacional, ya que, de igual forma, está resulta ser una herramienta para el desarrollo de éstas, ya que al realizarse la evaluación de las ciudades, se generan mejoras dentro de la misma y hacia afuera, motivando a la iniciativa privada, a invertir en estas ciudades, convirtiéndose estas, en polos de atracción.

Aunque el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO, 2012) precisa que una ciudad competitiva es aquella que atrae y retiene inversión extranjera y talento, maximizando su productividad y el bienestar de sus habitantes.

De manera general, la competitividad es una forma de abordar el desempeño económico relativo de las unidades de análisis en un sentido comparativo. Es útil para identificar unidades que están rezagadas, pero no provee las razones de este atraso (Dunning, Hoesel & Narula, 1998). Por ello, es conveniente tener en mente una distinción fundamental entre medición y explicación de la competitividad; la primera implica el uso de indicadores e índices que cuantifican el desempeño

económico relativo de las unidades de análisis, es meramente descriptivo; por su parte, la segunda radica en el estudio de las variables que la determinan, es decir, los factores o ventajas competitivas de la unidad de análisis en cuestión¹ (Sobrino, 2005).

Gordon (1999) menciona que la competitividad se ha convertido en un medio para explorar estrategias que resuelvan los problemas urbanos. Es por eso, que no sólo la competitividad urbana, sirve para destacar de otras ciudades, también ayuda a aliviar algunos problemas dentro de la ciudad, relativos a mejorar los servicios que se proporcionan a la ciudad, mejorando su calidad de vida y otorgándole a la urbe, mejoras sustanciales y resolviendo problemas que de otra forma, los actores gubernamentales no hubieran resuelto, de no ser porque los privados generaron esas condiciones. Aunque no en todos los casos funciona de la misma forma, ya que en la cosa ciudad, existen tres agentes vitales para su funcionamiento: población, iniciativa privada y gobierno que en muchas ocasiones, son las que impulsan las acciones para elevar su propio desarrollo y así mejorar las condiciones en las que se encuentran.

Pero la competitividad no sólo se resume a captar inversiones por los costes de mano de obra, sino se ve más allá, ya que éstas capacitan a su fuerza de trabajo, se crean mejores condiciones, se eleva la productividad y las condiciones urbanas en términos como infraestructura, comunicaciones, calidad de vida, servicios especializados, tecnologías de la información, seguridad, condiciones sociales propicias para el buen desarrollo de la población y en general mejores condiciones para la producción y desarrollo de los individuos. Por tanto, es un conjunto de elementos, que no sólo favorecen a un sector, engloba a los tres actores antes mencionados y generan una mejor calidad de vida.

Pero no siempre las ciudades compiten en igualdad de condiciones. Porter (1995) ha afirmado que la competitividad es un proceso altamente localizado que promueve la especialización y la eficacia local. Por lo tanto, para Porter estas ventajas las denomina “ventajas competitivas” e identifica dos tipos: estáticas y dinámicas. La

primera engloba aspectos geográficos, infraestructura y estándares relacionados al medio ambiente. En la segunda la capacidad de innovación de los actores que componen la ciudad como son las universidades, innovación tecnológica o empresarial, centros de investigación.

Las condiciones cambiantes producidas por el proceso de globalización provocan que las ciudades se mantengan en una constante adaptación para crear, mantener o mejorar sus condiciones de participación dentro del mercado global y ser así más competitivas. El grado de participación depende de factores sociales, económicos y políticos de cada lugar (Raco, 1999).

También la competitividad se puede definir relacionando variables en el ambiente urbano. Para ello, Begg (1999) menciona que la tasa de empleo, productividad y niveles de vida son los que determinan el desempeño de las ciudades y, por lo tanto, su nivel de competitividad.

La competitividad también puede definirse por la forma en que encaja un lugar en el sistema urbano a través de cuatro aspectos principales: carácter jerárquico, patrón de especialización/ diversificación de actividades y productos, división funcional del trabajo, y papel de las relaciones interurbanas (Gordon, 1999). Por lo tanto, las actividades de una ciudad, también son factor para que una ciudad sea competitiva o no, ya que para Gordon, estas características, junto con las relaciones interurbanas, establecen los aspectos necesarios para competir con otras ciudades.

Lever (1999) menciona que debido a que los objetivos de la competencia entre ciudades son la inversión, turismo, población, fondos públicos y eventos de alto nivel, el éxito de una ciudad depende de la existencia y manejo de factores distributivos, desarrollo económico, sustentabilidad y calidad de vida. La calidad de vida, el medio ambiente, el nivel de servicios culturales y el acceso al conocimiento son factores importantes para la localización de personas y negocios dentro de un contexto competitivo, pues funcionan como atractivos para el capital e influyen en los patrones de crecimiento y desarrollo urbano. Rogerson (1999) y Berg y Braun (1999) mencionan que entre los factores que definen la calidad de vida se

encuentran: el ambiente físico, clima, contaminación, crimen, y servicios sociales como salud y educación. También coinciden en que todos ellos son promotores de una imagen distintiva, lo cual forma una atmósfera propia para la inversión y atracción de personas. Lever, tienen un concepto del término bastante diferente a los anteriores autores, ya que se basa en el turismo y las inversiones, así como la derrama económica que se genere dentro de las ciudades, y que estos recursos se distribuyan de manera equitativa en los distintos rubros que la componen, generando de esta forma, una imagen positiva atractiva tanto de inversiones, como de turismo.

Por otro lado, la infraestructura de la información es también un elemento importante de las ciudades globales y las redes urbanas. Las actividades, funciones y dinámica urbana dependen en gran medida de los atributos y facilidades que brindan las telecomunicaciones para apoyar el complejo de relaciones, vínculos e interacciones dentro y entre las ciudades. Sin duda, son un elemento que contribuye a su competitividad económica (Graham, 1999). Si bien los aspectos económicos, medioambientales, sociales y territoriales son importantes, también habría que mencionar que las tecnologías de la información son pieza clave, en un mundo en donde la globalización se ha hecho presente y la comunicación resulta de vital importancia.

Las instituciones son otro factor importante en el éxito de la economía, ya que funcionan como mediadoras en las relaciones entre actores sociales y económicos —que comparten normas y convencionalismos—, facilitan nuevas formas de desarrollo económico, generan dinamismo en la utilización y generación de conocimiento y pueden contribuir a la cooperación entre los actores (Raco, 1999). Para que un gobierno funcione adecuadamente, es necesario que tenga capacidad de organización y ello incluye: organización administrativa, redes estratégicas entre los actores públicos, públicos y privados, y entre los privados; liderazgo, visión y estrategia, condiciones socio-espaciales, apoyo político, y apoyo social (Berg and Braun, 1999).

Sobrino (2002), por su parte, propone dividir los diversos determinantes de la competitividad en tres tipos: empresariales, territoriales y distributivas. Las empresariales se refieren al comportamiento y características de las unidades productivas de la ciudad. Las territoriales se refieren a las condiciones físicas que ofrece la ciudad para desarrollar las actividades económicas. Y las distributivas se refieren a las facilidades que brinda la ciudad para la distribución y circulación de productos.

Como se pudo analizar las diversas concepciones que se tiene del término “competitividad urbana”, muchas de éstas coinciden en que los aspectos económicos en las zonas urbanas, son un aliciente en la competitividad de estas, pero esto no significa, que sea el único aspecto a tomar en cuenta, ya que dicho término, se compone de varios elementos que se interrelacionan entre sí, provocando que se generen las condiciones para que una ciudad sea competitiva, tanto nacional como internacionalmente, y que a su vez, estas condiciones de competitividad, repercutan en sus ciudadanos, siendo estos, los más beneficiados, como resultados de las consecuencias de una ciudad competitiva.



Modelos de competitividad urbana

Si bien existen varios métodos para lograr medir la competitividad de una ciudad e incluso sus objetivos, e incluso el Instituto Mexicano para la Competitividad tiene el propio, al parecer los estudiosos del tema, aún no logran ponerse de acuerdo en que exista uno realmente para realizarlo, aunque los esfuerzos han sido importantes y el que ha propuesto el instituto antes mencionado, parece ser el que más se acerca a un modelo para medir la competitividad urbana.

Aun así, el tipo de método depende del enfoque y de los objetivos a alcanzar.

Los primeros son los orientados principalmente a la atracción de inversión privada, y son utilizados por consultorías o agencias gubernamentales regionales. Entre ellos se puede mencionar “Best Cities”, un ranking de áreas metropolitanas de Estados Unidos que está orientado a la inversión y los negocios. Entre las variables utilizadas se encuentran: actividad empresarial, crecimiento de empresas pequeñas, crecimiento económico y riesgo.

En muchas urbes, el sector empresarial tiene un peso importante y por tanto, se encamina hacia esos objetivos, logrando así, que la iniciativa privada sea atraída por las ciudades en donde se implementa este método, haciendo a estas ciudades más competitivas dentro del sector empresarial.

Otro es “Best Cities in Asia”, cuyo objetivo es la promoción turística de las ciudades, considerando ingreso, desempleo, gasto en educación, número de camas en los hospitales, calidad del medio ambiente, inflación, criminalidad, medios de comunicación y esperanza de vida.

Muchas de las ciudades del mundo tienen como objetivo ser competitivas a nivel turístico y para eso existe este método, específicamente en el continente asiático, que con esto promueve el turismo, compitiendo de esta forma, con otras urbes a nivel mundial en la captación de turistas.

Por otro lado, Mercer Human Resource and Investment Consulting Inc. presenta varios ranking internacionales de ciudades, uno de ellos se refiere al costo de vida,

donde se jerarquizan las ciudades más caras y más baratas de Europa, Norte y Sudamérica, África y Medio Oriente.

Todos los métodos antes descritos, son realizados por entidades gubernamentales con el fin de lograr que las ciudades sean más competitivas en relación a la inversión privada. Aunque también existe un segundo grupo de métodos que se derivan de trabajos académicos, esto con la finalidad de enriquecer el conocimiento que se tiene sobre el tema y aplicarlo en políticas públicas

Se puede mencionar el trabajo de Chesiere (1986) donde se realiza un ranqueo de ciudades europeas de acuerdo a su competitividad. Lever (1999) por su parte, realiza un análisis para ciudades europeas, donde busca explicar el patrón de éxito económico en años recientes. Kresl y Singh (1999) desarrollan un método para medir la competitividad de una economía urbana individual, tanto en forma cuantitativa como comparativa. De esta manera ranquean las 24 zonas metropolitanas más grandes de Estados Unidos de acuerdo a su competitividad. Sobrino (2002) realiza un ejercicio para 30 ciudades de México, establece variables cuantitativas y cualitativas para medir la competitividad a través de un método estadístico y realiza un ejercicio de aplicación.

Pero también existen aquellos trabajos que combinan los dos anteriores, es decir, están orientados a la inversión privada, pero también tienen interés de contribuir al conocimiento. En esta parte se puede mencionar el trabajo de Suzanne McCauley (2003), el cual mide la competitividad entre los países y jerarquiza las ciudades de acuerdo a su capacidad para insertarse y competir en la economía globalizada (Cabrero, 2002, Competitividad urbana en México: una propuesta de medición).

Si bien, no existe un método específico que pueda utilizarse en las distintas regiones del mundo, estos métodos se han realizado con diferentes objetivos, tanto como si se quiere atraer a la iniciativa privada y al turismo, o si, se quiere vincular a las ciudades con el desarrollo de mejores políticas públicas que incentiven mejoras en la calidad de vida de la población y por ende, la mejora de la infraestructura, servicios, entre otros aspectos.

Conclusiones

Como se pudo analizar en este capítulo, los diferentes agentes que intervienen en la ciudad, son esenciales para llevar a buen puerto una urbe, resulta por demás interesante, el conocer cómo es que las economías de aglomeración, ayudan a que se desarrollen las ciudades a partir de estas aglomeraciones, se desarrolle y potencialice una ciudad, y a partir de estas medidas, estas industrias busquen abaratar costos debido a que los insumos, fuerza de trabajo, se encuentran cerca, cosa que no sucede en un principio, debido a que no se ha desarrollado nada alrededor de estas, por lo que la localización geográfica en un principio resulta pieza clave para el buen desarrollo de una empresa. Derivado de lo anterior, un gobierno puede lograr que una ciudad sea competitiva o no, con este tipo de acciones, atrayendo hacia sí, inversiones para que la ciudad prospere, aunado a esto, se generen políticas que ayuden a la población a mejorar su calidad de vida, derivado de las mejoras en infraestructura, mejoras en programas de salud, servicios, e incluso las tecnologías de la información, que a últimas fechas han despuntado de manera increíble, logrando de esta forma, que el mundo en donde nos desarrollamos sea más global. Si bien existen modelos para medir que tan competitiva es una ciudad, no todos están enfocados a la misma temática, algunos se enfocan en la iniciativa privada, otros al turismo, y otros más a incentivar el conocimiento, incluso algunos combinan ambos métodos, logrando de esta manera, un equilibrio entre las distintas variables de una ciudad. Es de esta forma, que las ciudades se comportan en un mundo globalizado, en donde la economía que se desarrolla en una urbe, es vital para que una ciudad alcance el éxito y sea competitiva a nivel nacional e internacional y se posicione como un destino ideal para inversionistas, turistas y personas que quieran establecerse en dicho lugar.

Unidad IV Economía urbana sostenible



Definición de desarrollo sostenible en ciudades

En años recientes, es cada vez más frecuente que temas referentes al medio ambiente urbano, tales como: contaminación atmosférica, ocupación del espacio, afectación a la capa de ozono, pérdida de áreas verdes, hacinamientos de alto riesgo e insalubres, entre otros, sean considerados como problemas de interés público; la expresión de deterioro ambiental en las ciudades es grave. La concentración poblacional, el consumismo, el incremento del parque vehicular, los procesos industriales, las actividades del sector servicios, los sistemas de transporte y otras manifestaciones de la vida urbana, han contribuido a una situación de degradación de la naturaleza y la calidad de vida en las ciudades. La idea de un medio ambiente en peligro, ha pasado a formar parte de la conciencia colectiva y se refleja tanto en la ciudadanía como en los encargados de la toma de decisiones.

El medio urbano se ha definido por la concentración de los medios de producción, de la población, de los recursos financieros, administrativos, políticos y de servicios. Como podemos observar, es un espacio territorial con una concentración poblacional y de actividades económicas y sociales. El lugar más grande para la sobrevivencia del hombre es la ciudad, un entorno que este ha creado de forma artificial, para satisfacer sus necesidades. Si bien las urbes contemporáneas no son consideradas parte de la naturaleza, son dependientes de las condiciones del medio ambiente, y no solo de las condiciones ambientales del sitio o lugar en que se establecen, sino también de condiciones naturales.

Las ciudades son el mayor ecosistema transformado que existe. En esta se realiza el mayor consumo de recursos naturales y producidos por el mismo, así como la mayoría de desechos que en la mayoría de los casos, contaminan. Al ser las ciudades grandes centros donde se consumen y demandan muchos recursos, está en diversas ocasiones no logra abastecerse de las necesidades que tiene, y explota los recursos, no logrando su renovación, lo que provoca que poco a poco estos se vean escasos.

Derivado de lo anterior, el desarrollo sostenible, aplicado a las ciudades, viene a ser un alivio en lo referente al ente ciudad, el cual está siendo seriamente afectado por la acción del hombre. El desarrollo sostenible, por otro lado, también nos permite realizar el análisis de las diversas características que conforman una ciudad o localidad, y cómo es que los diferentes actores, participan en la conservación, protección y prevención ambiental en el territorio.

El concepto más aceptado de "desarrollo sustentable", popularizado a partir del informe de Bruntland, alude a la satisfacción de necesidades de la población humana actual y futura, lo que se relaciona frecuentemente con el uso de los recursos naturales (WCED, 1987). Posteriormente, uno de los acuerdos de la *Agenda 21* (UNDP, 1993) se refiere a la necesidad de crear indicadores de sustentabilidad en diferentes niveles espaciales y temporales.

Se han generado múltiples datos relativos a la capacidad de carga de los ecosistemas, así como de la viabilidad económica de las actividades productivas que permitan a quien las realiza satisfacer sus necesidades primordiales. En la mayor parte de los casos, las evaluaciones refieren un estado de pobre sustentabilidad ambiental, lo cual pone en riesgo el futuro de la especie humana. Los indicadores de sustentabilidad se han convertido en una importante herramienta de toma de decisiones para gobiernos nacionales y locales, comunidades y actores sociales involucrados (Hammond *et al.*, 1995).

Ante lo que menciona la Comisión Mundial del Medio Ambiente, podemos ver que se establece un vínculo claro entre ciudad y sostenibilidad, y lo que nos propone Hammond, ambas definiciones referentes a la sostenibilidad urbana, tienen un común denominador: el porvenir de la especie humana.

Y es que se ha descuidado de forma impresionante este aspecto del provenir, producto de las ciudades y de su consumo, que muchas veces el ambiente no alcanza a recuperar esos elementos que han sido tomados por el hombre para su aprovechamiento, por lo que, consecuentemente, este se ve afectado, al grado de estar amenazando el futuro.

Es evidente el vínculo que existe entre el urbanismo y la propuesta de sostenibilidad, pues la pobreza de las ciudades, el desarrollo tecnológico, así como el uso de los ecosistemas y el desarrollo económico, son nexos muy claros entre urbanismo y desarrollo sustentable; considerando que la ciudad tiene gran dependencia del medio ambiente y a la vez transforma al medio. La ciudad, requiere del uso y aprovechamiento de los elementos que proporciona la naturaleza, pues al utilizarlos y transformarlos asegura su permanencia y sus posibilidades de reproducción y expansión en determinado momento, por lo que un mal uso deteriora la calidad de vida urbana.

La ciudad causa severos impactos en los ecosistemas; tal vez el más notable por la difusión que ha tenido es el fenómeno de la contaminación, sobre todo la atmosférica, sin embargo se debe tener presente que no sólo las emisiones de automóviles y las descargas industriales son las que generan desequilibrios naturales, pues se pueden distinguir los siguientes impactos ambientales causados por la vida urbana:

- 1) Ocupación del espacio: la ciudad se asienta en un espacio físico concreto, lo que por sí mismo y de manera permanente es causa de una transformación de la naturaleza y de un fuerte impacto social.
- 2) Utilización de recursos naturales: la demanda de recursos naturales por parte de la ciudad puede ser en determinado momento superior a la capacidad de regeneración natural del recurso, lo que llevaría al agotamiento del mismo.
- 3) Generación de residuos: los desechos urbanos que son vertidos pueden no ser asimilados por la naturaleza, según el tipo y volumen de estos desechos.
- 4) Emisión y descarga de contaminantes: la ciudad, descarga y emite sustancias que son nocivas para el aire, agua o suelo y que igualmente son nocivas para la salud humana. (Alfredo Ramírez Treviño y Juan Manuel Sánchez Núñez, 2009, párr. 10. <http://www.revista.unam.mx/vol.10/num7/art42/int42-1.htm>)

Ya que como nos mencionan (Alfredo Ramírez Treviño y Juan Manuel Sánchez Núñez, 2009) dichos impactos se convierten en problemas de tipo ambiental en la urbe, lo que destacan, deficiencia en la vivienda, salubridad, servicios, trabajo, contaminación industrial, entre otros.

No se puede negar que la ciudad puede causar un gran impacto ambiental, de hecho sería absurdo omitir esta situación, pero también se debe reconocer que la ciudad significa una profunda transformación estructural, tanto económica como social, ya que estas circunstancias le son inherentes, siendo que la ciudad se traduce en crecimiento de empleo, beneficios al consumo y superación de rezagos sociales (Alfredo Ramírez Treviño y Juan Manuel Sánchez Núñez, 2009).

Economía urbana sostenible y sus indicadores

Desde el informe Bruntland y la Agenda 21, se convierten en referentes de acuerdo a temas ambientales.

Pero para el caso mexicano, los indicadores y su desarrollo surge a partir de que se crea la Semarnap (Secretaría de Ambiente, Recursos Naturales y Pesca) en 1994, que tomó en cuenta el enfoque metodológico de Presión-Estado-Respuesta de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE) que se desarrolló un sistema de indicadores para evaluar el desempeño de la política ambiental. En la figura 8, podemos ver las instituciones más significativas que desarrollan indicadores ambientales y de sustentabilidad a nivel regional, nacional e internacional.

Organismos	Escala local y regional
Centro Internacional de Agricultura Tropical (CIAT)-Banco Mundial (BM)	Proyecto de indicadores ambientales y de sustentabilidad para América Latina y el Caribe y Proyecto de indicadores ambientales y de sustentabilidad rural para América Central 2000.
Agencia Ambiental Europea Nordic Council of Ministers	Estado del ambiente en la Unión Europea A Nordic Set of Indicator 2003
Organismos	Escala internacional
OCDE, Organización de las Naciones Unidas (ONU) y Banco Mundial (BM)	A Better World for All 2000
Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA)	División de estadísticas. Grupo de trabajo 2001
ONU	Intergubernamental sobre el avance de estadísticas ambientales 2001
PNUMA	“Shaping the 21st Century” 2001
BM-PNUMA	Indicadores del desempeño ambiental 2001

Figura 9

Fuente: Determinación de indicadores ambientales a escala detallada biofísica, Rodríguez y López, 2009.

Los indicadores ambientales deben, como su nombre lo sugiere, *indicar* o *dar a entender* algo con indicios y señales sobre algún aspecto del ambiente. No existe definición única de los indicadores ambientales sino amplia lista que responde a los objetivos para los cuales han sido creadas o, simplemente, a las instituciones a las que presentan. Las hay tan sencillas como aquellas que los consideran como simples medidas de las presiones que afectan a los componentes del ambiente, o tan complejas -como la que propone la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos para su Reporte del Estado del Ambiente-que incluye explícitamente las dimensiones espacial y temporal, además de los componentes ecológicos y de salud humana (Rodríguez y Flores, 2009).

Dentro del ámbito de la sostenibilidad urbana, es de vital importancia el crear y aplicar indicadores que nos ayuden a conocer las condiciones urbanas, demográficas, económicas y sociales para que a su vez, la población inmiscuida en estos asuntos y aquellos actores que se encuentran en los puestos clave de toma de decisiones, analicen dicha información y a su vez se conviertan en acciones que lleven a integrar variables tanto socioeconómicas, como físicas en un análisis de carácter local y regional para una mejor aplicación de dichos indicadores.

El análisis y medición de la sustentabilidad a través de *indicadores* ha estado realizándose por los países mediante un marco ordenador estructurado en tres categorías de información: Presión-Estado-Respuesta (PER), diseñado y dado a conocer por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) en el año de 1993 (López, 2009).

Sin duda, la gran discusión gira alrededor de los indicadores utilizados para el análisis y estudio de la sostenibilidad urbana. Esto debido a que en muchas ocasiones, las grandes urbes, se encuentran inmersas dentro de zonas metropolitanas donde las divisiones políticos-administrativos, no comparten la misma visión respecto a diversos temas, lo que complica a su vez, la coordinación entre diferentes ciudades, en esta materia y a su vez, esta deficiente coordinación, provoca que se tengan resultados bastante carentes de resultados exitosos.

Los indicadores para el estudio de la sostenibilidad urbana se sustentan en el nivel urbano en una localidad, pero para ciudades mexicanas, rebasa las barreras tradicionales administrativas-jurídicas de un territorio y, en todo caso, su mejor expresión se puede evaluar en la expresión de la calidad de vida de una sociedad a nivel local, pero también a nivel metropolitano y, de manera particular, en aquellos municipios que tienen vecindad y vínculo territorial, lo cual se asocia con el conocimiento de las formas de organización gubernamental en el ámbito local, estatal y federal.

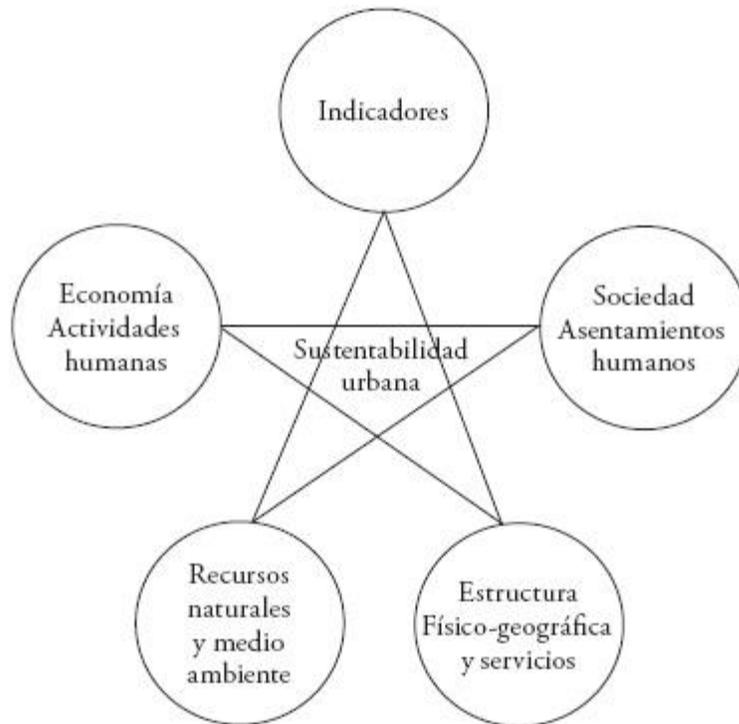


Figura 10

Fuente: Experiencia del INEGI en la elaboración de indicadores ambientales y de desarrollo, Carlos R. López, 2009.

Diseñado originalmente por Statistics Canada en 1979, el esquema conceptual Presión-Estado-Respuesta (PER) fue retomado y adaptado por Naciones Unidas para la elaboración de cuatro manuales sobre estadísticas ambientales, concebidas éstas para su integración a los sistemas de contabilidad física y económica: uno de carácter general, otro sobre asentamientos humanos; el tercero sobre medio ambiente natural; y el cuarto manual trata sobre la contabilidad económica y ambiental integradas. Para muchas oficinas de estadística, estos manuales han sido de enorme utilidad para organizar sus sistemas de información ambiental. (INEGI, 2000)

El esquema PER es tan sólo una herramienta analítica que trata de categorizar o clasificar la información sobre los recursos naturales y ambientales a la luz de sus interrelaciones con las actividades socio-demográficas y económicas. Se basa en

el conjunto de interrelaciones siguiente: las actividades humanas ejercen presión (P) sobre el ambiente, modificando con ello la cantidad y calidad, es decir, el estado (E) de los recursos naturales; la sociedad responde (R) a tales transformaciones con políticas generales y sectoriales, tanto ambientales como socioeconómicas, las cuales afectan y se retroalimentan de las presiones de las actividades humanas.

Dependiendo del propósito que se le asigne, el modelo PER puede ser ajustado para dar cuenta de mayores detalles o características específicas. Un ejemplo es el utilizado por la Comisión de Desarrollo Sostenible, que presenta los indicadores dentro del esquema Fuerza impulsora-Estado-Respuesta (Driving force-State-Response), adaptado del ampliamente conocido Presión-Estado-Respuesta (PER), donde la categoría presión ha sido reemplazada por la de “fuerza impulsora”, dado que ésta, respecto a aquélla, trasciende las actividades humanas, procesos y patrones de actividad que impactan el desarrollo sustentable y captan más adecuadamente la intervención de los factores sociales, económicos, ambientales e institucionales. (INEGI, 2000)

Otro esquema, utilizado principalmente por la Agencia Europea del Ambiente y la Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos, amplía a cinco las categorías de información, tratando de hacer más exhaustivo el estudio de la relación sociedad-medio ambiente: Presión-Estado-Impacto/Efecto-Respuesta. De esta manera, el esquema se vuelve más complejo, por cuanto requiere parámetros para la medición (en el corto, mediano o largo plazos) de los impactos y efectos ocasionados a las funciones ecológicas, a los ecosistemas y recursos naturales y a la población. Por ello, la utilización de estas dos categorías se hace con base en modelos que proveen evidencias y/o tendencias plausibles sobre las relaciones entre problemas, causas y soluciones. (INEGI, 2000)

Si bien se reconoce aquí el valor de las variantes utilizadas, se ha optado por la versión original del modelo, independientemente de que es absolutamente válido

incluir información para las categorías sobre impactos y efectos, lo cual en todo caso depende de la información disponible.

Por otra parte, es útil presentar una definición de indicador. De acuerdo con el Global Urban Observatory del Centro de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos, un indicador es una medición que resume información acerca de un tema en particular y puede señalar problemas particulares; provee una respuesta razonable a necesidades y preguntas específicas requeridas por los tomadores de decisiones. Los indicadores muestran tendencias, proveen información cuantitativa y cualitativa, aunque ellos pueden ser más que piezas de información si están diseñados en respuesta a objetivos de política bien definidos. Los indicadores orientados a políticas ayudan a priorizar y definir las metas. (INEGI, 2000).

Siguiendo la definición de la OCDE, un indicador puede definirse, de manera general, como un parámetro o valor, derivado de parámetros generales, que señala o provee información o describe el estado de un fenómeno dado -del ambiente o de un área específica- con un significado que trasciende el valor específico del parámetro. Este indicador es un dato altamente agregado, diseñado para un propósito específico y con un significado sintético, conlleva, por tanto, dos funciones básicas: a) reducir el número de mediciones y parámetros que normalmente se requiere para reflejar una situación dada; y, b) simplificar el proceso de comunicación con el usuario.

Los indicadores del esquema PER y en general del desarrollo sostenible han sido concebidos de acuerdo con determinados criterios. Se requiere que:

- a) sean de fácil elaboración y comprensión;
- b) contribuyan a inculcar y reforzar la conciencia pública sobre los aspectos de la sustentabilidad y promuevan la acción a nivel local, regional o nacional;
- c) sean relevantes para la medición y evaluación del progreso hacia el desarrollo sustentable;

- d) sean factibles de elaborarse a nivel nacional u otras escalas geográficas, considerando: la capacidad nacional, la disponibilidad de información básica, el tiempo de elaboración y las prioridades nacionales;
- e) estén fundamentados conceptualmente para facilitar comparaciones objetivas en los niveles nacional e internacional;
- f) sean susceptibles de adaptarse a desarrollos metodológicos y conceptuales futuros;
- g) ayuden a identificar aspectos prioritarios o de emergencia, orientando nuevas investigaciones;
- h) cubran la mayoría de los aspectos del desarrollo sostenible.

En conclusión podemos decir que la sostenibilidad urbana y sus indicadores expuestos, apuntan a localidades urbanas como sus satisfactores dentro de la población, donde se analizan las dimensiones de la economía sociedad, ambiente y distintas relaciones que se dan entre los diferentes agentes que forman parte y se encuentran de forma participativa en ella.

Estos indicadores nos ayudan a conocer mejor el desempeño de las ciudades y cómo a partir de su economía se desenvuelven en lo que respecta a diversos tópicos, por lo que resulta de vital importancia el realizar este tipo de indicadores, en donde se engloben aspectos tan importantes como son los aspectos sociales, económicos, ambientales, que ayuden a que una ciudad, se posicione como una urbe competitiva.

La sustentabilidad en ciudades de América Latina

América Latina y el Caribe es la región más urbanizada del mundo en desarrollo, con un nivel que rivaliza con el de muchos países industrializados.

A un extremo están los países con una etapa avanzada de urbanización (Argentina, Chile, Uruguay y Venezuela), cuyas poblaciones urbanas en 2000 constituían un 86%, 87%, 90% y un 93%, respectivamente, del total de la población. Al otro extremo están los países predominantemente rurales, como lo son los de América Central y Paraguay, cuya población urbana alcanza a menos de un 60% del total. El nivel de urbanización de la subregión andina es muy cercano al nivel regional (CEPAL/PNUMA, 2002).

El nivel de urbanización de la región aumentó desde un 71% en 1990, a un 75% en 2000, hasta un 77% en 2003, momento en el cual su población urbana se elevaba a 417 millones en comparación con 126 millones de habitantes rurales (Naciones Unidas, 2004).

Sin embargo, en la década de 1990 la tendencia hacia un crecimiento más lento de la población urbana en la región se tornó más pronunciada (CEPAL/PNUMA, 2002).

Se proyecta para el año 2020 que más de un 80% de la población en la región vivirá en áreas urbanas (ONU-Habitat, 2002).

En 2001, de los casi 400 millones de personas viviendo en áreas urbanas en la región, un 6,1% del total corresponde a la subregión del Caribe, un 23,6% a la subregión de América Central y un 70,3% a América del Sur (MacDonald, 2004).

Desde una perspectiva histórica, el período de crecimiento que atraviesa América Latina y el Caribe constituye un hecho sumamente positivo. Sin embargo, la mayor parte de los países de la región está creciendo menos que otras regiones del mundo. En casi toda la región la inversión, expresada como porcentaje del PIB, sigue siendo muy baja e insuficiente para producir un crecimiento que permita resolver los persistentes problemas laborales y de bienestar en general. De todos

modos, el mejoramiento de las condiciones en que se mueven las economías de la región está comenzando a influir favorablemente en los mercados de trabajo (CEPAL, 2005).

M de los países de la región han sufrido mayores niveles de inestabilidad económica, lo que influye negativamente en las ya adversas condiciones en los mercados laborales. Actualmente un 40,6% de los hogares de América Latina se encuentra bajo la línea de pobreza y sin protección social básica, lo que afecta a 213 millones de personas, 88 millones de las cuales vive en condiciones de extrema pobreza (CEPAL, 2006).

La pobreza urbana se expresa a través de bajos ingresos laborales, relacionados con el empleo precario y el déficit de capital educativo, incluidos con inequidades de género. La jefatura de hogar femenina, más que estar sobrerrepresentada en la pobreza, se asocia a mayor vulnerabilidad económica y social, como consecuencia del menor número de ocupados por hogar, lo que significa una mayor exposición a caer bajo la línea de pobreza en momentos de crisis. El crecimiento promedio en la mayoría de los países de la región ha sido insuficiente para superar los problemas de pobreza. La profunda desigualdad en la distribución del ingreso que predomina en los países latinoamericanos constituye un problema y un obstáculo en este ámbito, que no se limita a una brecha de ingresos, sino que se expresa en brechas en materia de bienestar social, capital humano, activos productivos y pleno ejercicio de los derechos ciudadanos (CEPAL, 2006).

El deterioro del medio ambiente urbano es el problema más grave que enfrenta la región. Las causas del aumento de la contaminación del aire, el suelo y el agua se vinculan a procesos de urbanización no planificados, a la agricultura (uso de técnicas no sostenibles y de sustancias agroquímicas) y a la inadecuada gestión del medio ambiente. El crecimiento descontrolado de las ciudades ha expuesto a una gran proporción de la población al deterioro de la calidad del aire y del agua, a la contaminación por desechos sólidos y peligrosos.

En lo referente a la vivienda, en la región persisten graves problemas de vivienda, especialmente entre los sectores más pobres de la población: el 45% de estos

problemas surge de carencias cuantitativas y el resto refleja la necesidad de introducir mejoras. Se prevé que las necesidades para nuevas viviendas continúen aumentando anualmente debido a la diversificación de su demanda, pese a la desaceleración del crecimiento demográfico en la región por la diversificación de la demanda habitacional en la región.

El problema más generalizado que se observa entre los hogares pobres es la falta de acceso al saneamiento, seguido por la incapacidad de asegurar la tenencia de la vivienda y acceder a redes de agua potable.

En general, existen grandes variaciones entre pobres urbanos en el acceso a los servicios (de buena o deficiente calidad), siendo en gran medida la edad del asentamiento el factor determinante (por ejemplo, los nuevos asentamientos irregulares periurbanos habitualmente carecen de servicios) (Banco Mundial, 2004).

En la última década y media, la oferta de viviendas públicas y privadas no registró un aumento sustancial, permaneciendo incluso por debajo del nivel necesario para satisfacer las necesidades vinculadas a la formación de nuevos hogares. La experiencia (Chile, Costa Rica, Colombia) demuestra que un énfasis excesivo en la creación de nuevos subsidios para viviendas sin tomar en cuenta temas del déficit cualitativo puede exacerbar los niveles de precariedad del hábitat (Szalachman, 2000).

Aunque ha sido aceptado que el componente de crédito de los sistemas de financiamiento de vivienda social debe operar dentro condiciones de mercado, indexado a la inflación, dos dificultades básicas continúan existiendo que limitan su adopción mayor en la región: la escasez de los fondos de mediano y largo plazo y el desarrollo insuficiente de los mercados financieros (Arieta y González, 2002).

Siguiendo la misma línea y de acuerdo a algunos analistas (Clichevsky, 2003), el mercado informal del suelo se ha vuelto uno de los principales mecanismos para acceder al suelo, sobrepasando el fenómeno de las invasiones o tomas en importancia relativa. La escasez de tierras urbanizadas y la naturaleza especulativa de los mercados de tierras en las ciudades más urbanizadas de la región han

provocado un notable aumento de los precios de la tierra en las ciudades de América Latina y el Caribe. Esta tendencia en las grandes ciudades ha tenido el efecto de relegar a los sectores de bajos ingresos a sus zonas periféricas debido al costo menor de la tierra y ha contribuido a la segregación socio-espacial de los pobres.

La mejora combinada de la funcionalidad urbana y de las condiciones de habitabilidad para residentes urbanos (factores tanto materiales como intangibles), en particular para los sectores más pobres, constituye un desafío de proporciones para los responsables de la formulación de políticas urbanas y exige un enfoque integrado, proactivo y sistemático de la planificación y la gestión urbanas (Jordán, 2003).

En el tema del agua, no se registran carencias de recursos hídricos en la región, con excepción de algunas islas del Caribe. Sin embargo, la contaminación del agua constituye un problema de importancia debido al vertimiento de desechos líquidos provenientes de fuentes municipales, industriales y mineras, así como a la contaminación difusa causada por productos agroquímicos. En 2000, el 90% de los hogares urbanos de la región contaba con un acceso seguro al agua potable, y el 86% a servicios básicos de saneamiento (CEPAL/PNUMA/ORPALC, 2002).

La relación entre la centralización y la descentralización de las actividades parece demostrar que no se trata de un problema de adopción de alternativas radicales, sino más bien de estructurar sistemas equilibrados. Un estudio realizado en Colombia detectó que implementar la descentralización sin antes realizar un concienzudo análisis de la actividad lleva a la pérdida de economías de escala, y que la asignación de responsabilidades a instituciones locales carentes de capacitación técnica no conduce a una sólida gestión del recurso (Solanes y Getches, 1998).

En lo referente al tema residuos sólidos, durante los últimos 30 años se ha duplicado la generación de desechos sólidos en la región. La composición de tales desechos se ha modificado, incluyendo menos desechos orgánicos y mayor volumen de otros que perduran por más tiempo en el medio ambiente, así como una importante

cantidad de desechos tóxicos. La mayoría de los países carecen de la infraestructura (particularmente para la eliminación final de los desechos sólidos) o de la capacidad de gestión necesarias para enfrentar esta situación. Aunque muchos países en la región tienen algún tipo de marco legal respecto a la gestión de desechos sólidos, en la mayoría de éstos no existe un sector formal en este ámbito. Algunas ciudades grandes de la región (Buenos Aires, Cali, Montevideo, Río de Janeiro, Santiago, entre otros) tienen servicios de recolección con una cobertura de entre 90% y 100%. En muchas áreas metropolitanas, sin embargo, como México, San Pablo y otros, los distritos marginales y áreas periféricas no están incorporados en esta cobertura. La tasa promedio de recolección de residuos en grandes ciudades es 89%, y desciende a entre 50% y 70% en ciudades intermedias y pequeñas. La recolección de residuos es en general responsabilidad de las municipalidades, que pagan este servicio con sus propios fondos. Las regiones metropolitanas y las grandes ciudades resuelven sus problemas de recolección de residuos aplicando cada vez con mayor frecuencia las concesiones y los contratos con el sector privado organizando en ocasiones este servicio a través de empresas públicas que abarcan varias jurisdicciones locales. Las ciudades pequeñas y medianas tienden a utilizar formas de administración de tipo municipal (Otero, 1997).

Debido tanto al aumento en los precios de la tierra como a la oposición de las comunidades locales, se torna cada vez más difícil para las ciudades de la región tener acceso a sitios apropiados para la eliminación final de los desechos sólidos.

Existen además otras complicaciones debidas a los problemas potenciales resultantes de la contaminación de aguas subterráneas causada por especificaciones técnicas inadecuadas con respecto a los rellenos de residuos. Las mayores distancias a los nuevos rellenos sanitarios han obligado a las ciudades a incorporar estaciones de transferencia en la cadena de recolección (Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, México, Perú y Venezuela), con los consiguientes problemas sanitarios y de congestión. Entre los principales problemas de la región se incluyen la necesidad de mejorar los sistemas de recolección y la eliminación

final en los suelos. La incorporación de estos aspectos en la planificación de la utilización de la tierra, particularmente con relación a la organización de la actividad industrial, y en proyectos de demostración de rellenos sanitarios que se ajusten a criterios tecnológicos y ambientales apropiados, constituyen dos áreas de innovación potencial (Otero, 1997).

De acuerdo con estudios realizados por la CEPAL, la región muestra deficiencias en la transformación y utilización de la energía debido a: a) la inadecuada incorporación de tecnologías eficientes en términos de energía; b) un parque industrial obsoleto; y c) el elevado e ineficiente consumo de combustible de los vehículos. Existen obstáculos económicos, financieros y políticos que han limitado seriamente la incorporación de tecnologías eficientes en el uso y la renovación de energía en la región. Son escasas las políticas energéticas de la región que toman estos aspectos en consideración (CEPAL/PNUMA/ORPALC, 2002).

En la región no se dispone de información cuantitativa fiable y precisa con respecto a los patrones específicos de consumo de energía por parte de los sectores pobres y su relación con el deterioro del medio ambiente. Sin embargo, en términos generales, se observan las siguientes características: - la biomasa es la fuente más importante de energía para los sectores de bajos ingresos, y su consumo excesivo contribuye a los procesos de deforestación; - los niveles totales de consumo de energía en los sectores pobres son bajos, en un contexto de cobertura inadecuada de las necesidades básicas; - la ineficiencia del consumo de energía conduce a problemas de salud pública (causados, por ejemplo, por la contaminación doméstica) y a elevados costos en los que se incluye el tiempo dedicado a la recolección del combustible.

Los problemas vinculados al consumo de energía de los pobres urbanos parecen ser muy distintos a los que se registran en las zonas rurales, las cuales han sido objeto de una atención relativamente mayor (electrificación rural, adopción de tecnologías alternativas). Dentro del ámbito urbano, donde las tecnologías alternativas son menos aplicables, la reducción de la pobreza se asocia al acceso a la energía como una necesidad básica y un insumo para actividades productivas

(precio, suministro), y en torno a su acceso eficiente (tecnología). La comprensión de estos temas es un desafío para la región. El funcionamiento del transporte urbano consume el 3,5% del PIB de América Latina; el costo del tiempo que insume cada viaje equivale a otro 3% (Bull, 2003).

En lo referente al transporte, a partir del comienzo de la década de 1990, la mayor demanda de transporte y uso vial ha conducido a un aumento de la congestión, las demoras, los accidentes y los problemas ambientales en las grandes ciudades de la región. El uso de automóviles es la causa principal de la contaminación en las ciudades. El transporte público es aún el medio básico que usa la población urbana para desplazarse, aunque la generalización del uso de automóviles privados por parte de los sectores de ingresos altos y medios ha afectado la calidad de los servicios de transporte público y aumentado seriamente la congestión. La expansión urbana descontrolada también está planteando desafíos a los sistemas viales y de transporte, particularmente en lo que concierne a su viabilidad económica y sus efectos regresivos (en términos de tiempo, costo y acceso) sobre los sectores urbanos pobres.

Las medidas adoptadas para reducir la congestión se han orientado tanto al suministro de servicios de transporte (carriles separados, autobuses de mejor calidad, organización de intersecciones, coordinación de semáforos), como a su demanda (limitación de lugares para estacionamiento, educación, restricciones de uso) (Bull, 2003).

Un ejemplo interesante de estas últimas medidas lo representan algunas de las iniciativas implementadas por la empresa municipal de tránsito de San Pablo (17 millones de habitantes), la cual ha mostrado un notable progreso en mantener el flujo del tráfico, la educación en seguridad vial para niños, jóvenes y adultos, distintos horarios de comienzo para varias actividades en la ciudad y restricciones al uso de vehículos. Se ha demostrado que estas medidas han reducido niveles de congestión en forma significativa y han permitido un aumento en la velocidad del tránsito. Los beneficios han sido estimados en US\$ 2.570.000 por día de operación

(78% corresponde a ahorros en tiempo y 10% a reducciones en el consumo de combustibles).

Las experiencias de Curitiba y Bogotá son dos conocidos ejemplos de éxito. Uno de los principales factores del mismo fue la intervención de los sistemas de transporte urbano por autobuses en Bogotá (Transmilenio), en tanto que en Curitiba se logró mediante la integración de la planificación de la utilización de la tierra y los problemas del transporte, como componentes básicos de los planes y procesos de desarrollo urbano sostenible en los que participaron activamente actores públicos, el sector privado y la ciudadanía en general (Boletín FAL, 2002).

Otro factor importante de esta exitosa implementación fue el liderazgo local fuerte, a más largo plazo y bien informado (intendentes). La contaminación del aire afecta gravemente la salud de más de 80 millones de habitantes de la región, causando la pérdida de alrededor de 65 millones de jornadas de trabajo. También es la principal causa de unos 2,3 millones de casos anuales de insuficiencia respiratoria crónica en niños, así como de más de 100.000 casos de bronquitis crónica en adultos (CEPAL, 2001).

En lo respecta al financiamiento de desarrollo sostenible (CEPAL/PNUD, 2002):

- Restricciones causadas por el servicio de la deuda externa
- Reducción de los niveles de asistencia oficial para el desarrollo
- Volatilidad del flujo financiero internacional privado
- Apoyo continuo de las instituciones internacionales de crédito
- Oportunidades de acceso a fondos internacionales multilaterales
- Lento desarrollo del financiamiento interno del gasto público y privado con fines ambientales

El desafío que actualmente enfrenta la región con respecto al financiamiento se refiere a la expansión y/o generación de nuevas fuentes internas de financiamiento del desarrollo urbano (sostenible).

Los desarrollos más significativos en esta área en la región se refieren a la descentralización fiscal, la colaboración pública-privada y los mercados incipientes

para el financiamiento del desarrollo urbano. La devolución de las responsabilidades a las instituciones de gobierno subnacionales se ha producido a un ritmo veloz en las últimas décadas.

Los gobiernos municipales tienen una responsabilidad cada vez mayor por el suministro y gestión de servicios ambientales, tanto urbanos como locales (infraestructura y servicios urbanos y ambientales, zonificación y planificación del uso de la tierra). En menos de 15 años, la participación promedio del gasto público administrado por los gobiernos subnacionales aumentó del 8% a casi el 15%. Sin embargo, existen entre los países variaciones significativas en cuanto a su grado de descentralización¹⁵. En los países industrializados el 35% del gasto público se encuentra en manos de las autoridades locales (BID, s/f).

Si bien, los anteriores aspectos son importantes tomar en cuenta en busca de una sustentabilidad en América Latina, este tipo de rubros no logran que la sustentabilidad que tanto se busca, no logre concretarse de una manera eficiente, ya que en muchos de los gobiernos de la región, no se encuentran los mecanismos para erradicar dichos problemas, y no se puede alcanzar un objetivo, sin haber atacado otro. Es verdad que el tema muchas ocasiones es tocado como si fuera un objetivo a alcanzar en el corto plazo, pero al menos para el caso Latinoamericano, se observa, que existen otros problemas que resolver, antes de optar por la sustentabilidad, que no es un tema menor, pero no se puede seguir relegando la responsabilidad de los gobiernos respecto a otro tipo de temas que aquejan a las ciudades de esta región, ya que como vimos, la vivienda en diversas ocasiones es escasa y de mala calidad, lo que proporciona que sus habitantes tengan que adaptarse o incluso asentarse e incursionan en la ilegalidad, logrando de esta forma que la ciudad se vuelva dispersa y no compacta, como lo que busca la sustentabilidad respecto a la ciudad. Lo mismo ocurre con los servicios que no son de calidad y no atienden todas las necesidades de la población. El transporte es otro tema bastante interesante, que además de ser este ineficiente, no logra tener la cobertura que debería tener por tener una ciudad dispersa. En diversos artículos se ha tocado el tema de la sustentabilidad en ciudades de América Latina, tocándola

como un paradigma, una moda e incluso se le atribuye el generar políticas faltas de, ya que aún no se han resuelto problemas de otra índole.

Conclusiones

El desarrollo sostenible es importante en las ciudades, ya que a través de este, la economía urbana se ve beneficiada, ya que a través de acciones específicas, impulsan la calidad de vida de sus habitantes.

Aunque en muchas ocasiones, el término sostenible puede confundirse con lo referente ecológico, que si bien no es del todo alejado, no es tampoco cierto, aunque tenga parte. También se le suele asociar a colocar muros verdes, o cualquier otro artefacto referente a la naturaleza. Es un error en el que comúnmente se cae y que debe evitarse, consecuentemente, debe tomarse parte de este fenómeno para conocerlo a fondo y no caer en esas fantasías. El desarrollo sostenible, va acerca de asegurar los recursos presentes para no comprometer el futuro. Si bien podría pensarse en la naturaleza desde un punto de vista ambiental, también existe el punto de vista económico, en el cual la sostenibilidad juega un papel importante, ya que se debe asegurar que una ciudad en términos económicos sea sostenible, y no tenga un déficit, producto de las malas prácticas de sus gobernantes, o de una mala administración de los recursos públicos, eso también es sostenibilidad.

Pero para el caso de América Latina se ha observado que el término se ha tomado de una forma irresponsable, si se me permite la expresión, ya que se toma parte de este término, muchas ocasiones impulsado por organismos internacionales, que en otras partes del mundo ha dado resultado, principalmente en ciudades de primer mundo, pero no en estas regiones, donde la desigualdad económica, social, educativa, por mencionar solo algunos rubros, es pan de todos los días, y ciudades en las cuales este término que se pretende implementar, termina siendo insuficiente, sin antes atender y resolver estos problemas de fondo. Probablemente alguna ciudad quiera reflejar esa imagen, pero la realidad será que su situación urbana respecto a diversos factores es otra.

Bibliografía

- Heilbrun, James (1977). "Administración Pública y política urbana", Ediciones Marymar, Argentina.
- Camagni, Roberto (2005). "Economía urbana". Antonio Bosh editor, España.
- Krugman, Paul (1992). "Geografía y Comercio". Ed. Antoni Bosch, España.
- http://www.eco.ub.es/~nduch/postgrau_archivos/Duch_localizacion.
- Esqueda, Ramiro. Economías de Aglomeración en el Contexto de la Nueva Geografía Económica. Revista Académica, publicación número ISSN 1696-8360. Universidad Autónoma de Tamaulipas.
- Polése, Mario, (1998). "Economía Urbana y Regional. Introducción a la Relación entre Territorio y Desarrollo", 1a. ed., Libro Universitario Regional, Costa Rica.
- Plaza, Sergio (2001). La capitalidad de Londres en la economía global. Boletín Económico de ICE N° 2686.
- Aguilar, Adrián Guillermo, (1995). "Dinámica Metropolitana y Tercerización del Empleo en México", 1970-1990, en José Luis Calva (coord. gral) Desarrollo Regional y Urbano. Tendencias y Alternativas, Seminario Nacional sobre Alternativas para la Economía Mexicana, Instituto de Geografía (UNAM), Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades (Universidad de Guadalajara), Juan Pablo Editor, 1a. ed., tomo II, México.
- Miranda Miranda, Juan José (2005). Gestión de proyectos, MMEditores.
- Ricossa, Sergio (1990). Diccionario de economía, Ed. Siglo XXI, 5ª edición, México
- <http://www.gestiopolis.com/que-son-economias-y-deseconomias-de-escala/>

- http://imco.org.mx/videos_es/que_es_competitividad_-_imco/
- Porter, M. (1995). The competitive advantage of the inner city. *Harvard Business Review*, vol. 73 no. 3, mayo-junio, pp. 55-71.
- Lever, W.E &Turok I. (1999). Competitive Cities: Introduction to the Review. *Urban Studies*, vol. 36, num. 5/6, mayo, pp. 791-794.
- Begg, I. (2002). *Urban Competitiveness. Policies for dynamic cities*. Gran Bretaña: The Policy Press.
- Moori-Koenig, V. & Yoguel, G. (1998). *El desarrollo de capacidades innovativas de las firmas en un medio de escaso desarrollo del sistema local de innovación*. Instituto de Industrias, UNGS, Documento de Trabajo, 9, San Miguel.
- Sobrino, J. (2002). Competitividad y ventajas competitivas: revisión teórica y ejercicio de aplicación a 30 ciudades de México. *Estudios Demográficos y Urbanos*, vol. 17, num. 2.
- Raco, M. (1999). Competition, collaboration and the new industrial districts: examining the institutional turn in local economic development. *Urban Studies*, vol. 36 (5-6), 951-968.
- Begg, I. (2002). *Urban Competitiveness. Policies for dynamic cities*. Gran Bretaña: The Policy Press.
- Lever, W.E &Turok I. (1999). Competitive Cities: Introduction to the Review. *Urban Studies*, vol. 36, num. 5/6, mayo, pp. 791-794.

- Berg, L. & Braun, E. (1999). Urban competitiveness, marketing and the need for organising capacity. *Urban Studies*, 36 (5-6), pp. 987-999.

- Rogerson, R. (1999). Quality of life and city competitiveness. *Urban Studies*, vol. 36 (5-6), 969-985.

- Dunning, J. H., R. V. Hoesel & R. Narula. "Third World multinationals revisited: new developments and theoretical implications", en: Dunning, J. H. *Globalization, Trade and Foreign Direct Investment*. Oxford, Emerald Group Publishing Limited, 1998, pp. 255-286.

- Cabrero Mendoza, Enrique, Orihuela Jurado, Isela, & Zicardi Contigiani, Alicia. (2009). Competitividad urbana en México: una propuesta de medición. *EURE (Santiago)*, 35(106), 79-99. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612009000300005>.

- http://www.eco.ub.es/~nduch/postgrau_archivos/Duch_localizacion

- UNDP (1993) Agenda 21. USA, United Nations Development Programme.

- (2004) Human Development Report 2004. Cultural Liberty in Today's Diverse World. USA, United Nations Development Programme.

- Hammond, A. et al. (1995) Environmental Indicators: A Systematic Approach to Measuring and Reporting on Environmental Policy Performance in the Context of Sustainable Development. Washington, D. C., World Resources Institute.

- <http://www.revista.unam.mx/vol.10/num7/art42/int42.htm>
- López, C. R. (2009) "Experiencia del INEGI en la elaboración de indicadores ambientales y desarrollo sustentable" en J. López y M. de L. Rodríguez (coord.), *Desarrollo de indicadores ambientales y de sustentabilidad en México*. México, Ciudad Universitaria/Instituto de Geografía/Universidad Nacional Autónoma del Estado de México.
- Rodríguez, C. y A. Flores (2009) "El Sistema Nacional de Indicadores Ambientales (SNIA)", en J. López y M. de L. Rodríguez (coord.), *Desarrollo de indicadores ambientales y de sustentabilidad en México*. México, Ciudad Universitaria/Instituto de Geografía /UNAM.
- Dornbusch, Rudiger. Schmalensee, Richard **"Economía"** Segunda Edición, de Stanley Fischer, MacGraw-Hill.
- J. Silvestre Méndez, J. Silvestre; **"Fundamentos de Economía"** Mc Graw Hill 3^{era} Edición.
- Landa, Horacio. Terminología de urbanismo, México, CIDIV-INDECO; 1976.
- <http://energia.ugto.mx/index.php/desarrollo-sustentable/estrategia-ds>
- http://www.scielo.org.ve/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1315-64112006000200003

