

## LAS DIMENSIONES FISICA Y MORAL EN LAS POLÍTICAS DE DESARROLLO SUSTENTABLE Y LA COMPETITIVIDAD URBANAS

*Dr. José J. Jiménez J.<sup>1</sup>  
Dr. Alberto Alvarez Vallejo<sup>2</sup>  
Mtro. Jesús E. de Hoyos Martínez<sup>3</sup>*

### RESUMEN

Es conveniente estudiar el funcionamiento de la ciudad posmoderna bajo dos dimensiones de análisis: la dimensión física y la dimensión moral. La primera se relaciona con el funcionamiento del sistema como resultado de la intensidad y características de las actividades urbanas desarrolladas por la población en conjunto con los esquemas de movilidad derivados de los intercambios entre ellas<sup>4</sup>. La segunda dimensión es resultado de las actitudes, gustos y preferencias de la población, que en su conjunto determinan una forma de vida urbana. Los aspectos relacionados con la dimensión física se pueden manejar con la planeación de los usos del suelo, los servicios y el transporte urbanos. Los factores asociados con la dimensión moral tienen que atacarse por medio del cambio en la cultura de las gentes buscando modificar sus actitudes y formas de vida. La visión posmoderna de la ciudad como centro competitivo para el desarrollo de la actividad social y económica en equilibrio con el medio ambiente solo se logrará cuando haya congruencia entre las políticas y las acciones que integren ambos tipos de factores.

El propósito del presente documento es explorar las relaciones entre estos factores y exponer algunos criterios que sirvan de base para orientar una administración urbana consistente con los objetivos de sustentabilidad y competitividad urbanas. Para el efecto se inicia el discurso tocando el tema de la dinámica urbana y su relación con los usos del suelo y el transporte. Se continúa con una exposición sobre las dimensiones para el análisis de la ciudad y los tópicos de la sustentabilidad y la competitividad urbanas. Se concluye con una digresión sobre las

---

<sup>1</sup> Doctor en Planeación Urbana y Regional. Profesor investigador de tiempo completo, Facultad de Arquitectura y Diseño, Universidad Autónoma del Estado de México. Catedrático de la Maestría Interinstitucional en Estudios Urbanos y Regionales y del Doctorado en Ciencias Sociales en el Área Socioterritorial de la UAEMéx. Investigador Nacional Nivel I. Correo electrónico: [jjj@uaemex.mx](mailto:jjj@uaemex.mx); [jjj\\_jimenez@yahoo.com.mx](mailto:jjj_jimenez@yahoo.com.mx)

<sup>2</sup> Doctor en Ciencias Sociales. Profesor investigador de tiempo completo, Facultad de Arquitectura y Diseño, Universidad Autónoma del Estado de México. Catedrático de la Maestría Interinstitucional en Estudios Urbanos y Regionales. Correo electrónico: [garrafus2002@yahoo.com.mx](mailto:garrafus2002@yahoo.com.mx).

<sup>3</sup> Maestro en Planeación Urbana y Regional. Profesor investigador de tiempo completo Facultad de Arquitectura y Diseño, Universidad Autónoma del Estado de México. Catedrático de la Maestría Interinstitucional en Estudios Urbanos y Regionales. Correo electrónico: [consultoria\\_idh@hotmail.com](mailto:consultoria_idh@hotmail.com).

<sup>4</sup> El enfoque de sistemas resulta útil para entender la dimensión funcional de la ciudad. Mc Loughlin (1972) es un excelente exponente de este enfoque.

características de los factores para aplicarse a las políticas y estrategias hacia una política urbana sustentable.

## **LA CIUDAD Y LA DINÁMICA URBANA**

A lo largo de su historia la ciudad ha sido la fórmula para integrar en un territorio común las ventajas comparativas entre los individuos de tal forma que éstos complementen sus atributos y a través del trabajo socializado se logren mayores niveles de crecimiento y desarrollo. Esta ha sido el espacio para la integración de los individuos y las familias para la vida en comunidad buscando con ello el intercambio y la cohesión social dentro de un marco de valores que regulan la relación entre los actores participantes. Con base en estos argumentos, se puede identificar inicialmente a la ciudad como un medio o instrumento para favorecer el intercambio y optimizar el uso de los recursos en los procesos de producción de bienes y servicios que conforman la base material de ésta, en un segundo momento la argumentación permite considerarla como un medio para alcanzar mayores niveles de integración y desarrollo familiar y social.

El devenir de la ciudad se puede describir en términos de las actividades que se realizan en ella por los diversos actores sociales, económicos y políticos y de las relaciones de intercambio que se dan entre ellos. La intensidad con que se realizan las actividades y la rapidez con que se mueven los actores y sus bienes determinan el fenómeno denominado como dinámica urbana, el cual denota la forma en que la ciudad funciona en su conjunto. Es tarea del planificador territorial el generar esquemas de planeación que conduzcan a una buena relación entre los componentes urbanos y garanticen la eficiencia y la eficacia de los espacios necesarios y su interrelación para que la ciudad responda a las necesidades económicas y sociales derivadas de su dinámica.

Esta visión de la ciudad como un centro de actividad económica y social es fundamental para incorporar dentro del concepto tanto los aspectos materiales, como los factores humanos. Debe tomarse en cuenta que finalmente estos últimos son los que le dan cohesión interna al concepto de ciudad ya que si bien ésta es el espacio para la producción, debe cumplir primero con el propósito de ofrecer un espacio bio-psico-social apropiado para el contacto, la convivencia y la integración de los individuos que la habitan. El priorizar los objetivos económicos sobre los sociales, conllevaría al incremento de la problemática social en la ciudad.

La visión de la ciudad como un macro espacio adaptado para el desarrollo de la vida en comunidad simplifica la percepción de que la razón principal de ésta es el desarrollo social; al mismo tiempo, permite identificarla como una colección de micro espacios, cada uno albergando un tipo de actividad determinada y que en su conjunto generan las diversas funciones urbanas para la producción económica y social. Las actividades desarrolladas por la población se asocian por definición con un espacio, por lo tanto el crecimiento de la población trae consigo incrementos en los niveles de las actividades y esto conlleva a su vez a una ocupación cada vez mayor del territorio. El crecimiento físico acarrea la separación espacial en ellas y como consecuencia se incrementan las necesidades de comunicación. La comunicación física es la que impone retos difíciles de cumplir ya que la actualización de la infraestructura es proporcional a la intensidad de los flujos e implica en ocasiones la transformación radical de la estructura urbana cuando las obras son significativas.

El proceso anterior denota los efectos acumulativos de un componente urbano sobre el otro determinando un nivel de funcionamiento de la ciudad. Este fenómeno de dinámica urbana depende en primera instancia de las características de la actividad desarrollada y que se puede dividir en tres categorías: intensidad, frecuencia y ritmo; en segunda instancia depende de las características del sistema de comunicaciones físicas dentro de las cuales el transporte urbano y su infraestructura tienen un papel fundamental al representar el potencial efectivo de comunicación física en la ciudad. Hay una relación directa entre las actividades y sus usos del suelo y los medios de transporte en la ciudad y su infraestructura vial<sup>5</sup>, cada actividad define un tipo de uso del suelo, aunque para fines de análisis se agregan en actividades similares para reducir la variedad de usos. El conjunto de usos del suelo y la ubicación de los mismos y la conexión física entre ellos a través de los servicios y la infraestructura de transporte definen el concepto clásico de estructura urbana.

## **LAS DIMENSIONES PARA EL ANÁLISIS DE LA CIUDAD**

La construcción física de espacios adaptados conectados por canales de comunicación se puede interpretar como la "dimensión física" de la ciudad, la cual tiene que ver con los aspectos funcionales. Por otro lado, los alcances y características de ese funcionamiento se relacionan con los elementos de control de las actividades y que se asocian con la manera

---

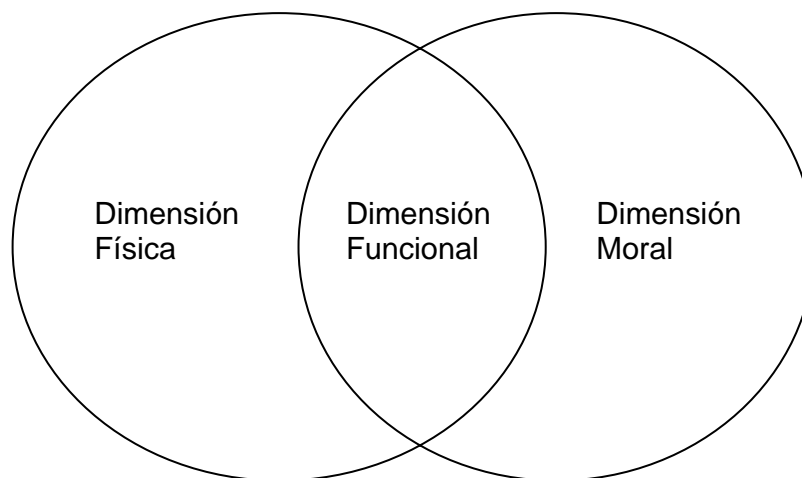
<sup>5</sup> Ver por ejemplo Jiménez J. José. op. cit. 1996.

de ser de la comunidad y de sus instituciones, los cuales integran el concepto de la "dimensión moral" (en términos de Arkes, 1981).

Desde el punto de vista de la dimensión física, el ritmo de crecimiento y las características locacionales son de importancia especial en este caso, ya que ellos implican niveles y patrones de movimiento para la población. Este fenómeno se traduce en infraestructura y equipamientos para el transporte. La dimensión física esta imbuida en los niveles de actividades que la población realiza cotidianamente. La cantidad de actividad se traduce en espacio físico; como consecuencia existe una relación directamente proporcional entre el tamaño de las actividades y los espacios necesarios para albergarlas. Al aumentar el tamaño físico de los espacios se incrementan asimismo las distancias entre ellos, lo que orilla a mayores desplazamientos y a un incremento en la "fricción del espacio".

Desde el punto de vista de la dimensión moral, la actividad global del sistema urbano está condicionado por las instituciones establecen los patrones de comportamiento a nivel individual y colectivo. Estas son las fuerzas "morales" que moldean el desarrollo de la ciudad y determinan su dinámica, buena parte de esa dimensión moral se refleja en las leyes y en los reglamentos que gobiernan a la sociedad y su quehacer cotidiano.

La relación entre ambas dimensiones determina en su conjunto el funcionamiento de la ciudad; es decir, la dinámica urbana depende de las características físico-espaciales de la ciudad y del comportamiento de la población. En última instancia los diversos comportamientos de la comunidad pueden llevar a diferentes esquemas de funcionamiento y las características físico espaciales responden a ese comportamiento. Por lo tanto las diversas expresiones urbanas resultan de las formas de vida de las comunidades. De aquí la importancia de "cultivar" a los individuos a través de los procesos formales de educación y a través de procesos de aculturación para promover los niveles de conciencia y responsabilidad ante los objetivos de desarrollo con sustentabilidad. Existe una amplia gama de soluciones técnico-científicas para atender algunos de los problemas ambientales; sin embargo si la población no está dispuesta a cambiar sus actitudes y formas de vida cuando éstas se contraponen con éstas, los problemas persistirán e incluso se agravarán. Es por ello que en una política urbana integral deben incorporarse acciones que contemplen las variables de ambas dimensiones de análisis, la física y la moral. La siguiente figura trata de esquematizar la relación entre estas dos dimensiones y su intersección conformando la dimensión funcional de la ciudad.



La dimensión funcional por el efecto combinado de la física y al moral.

## LA DINÁMICA URBANA EN LA CIUDAD POSMODERNA<sup>6</sup>

En la ciudad posmoderna<sup>7</sup> los esquemas de relaciones entre actividades están condicionados por los grandes cambios en las telecomunicaciones y la informática los cuales modifican las relaciones en el espacio e imprimen una nueva dinámica al funcionamiento de la ciudad. El nuevo urbanismo que contempla la renovación de los centros urbanos, el desarrollo de nuevos centros estratégicos, que incorpora en sus análisis y propuestas a la telemática y la informática, así como los criterios de sustentabilidad (Ruano, 1999), responde a la serie de cambios en el paradigma del desarrollo de las ciudades. La ciudad posmoderna se entiende como el resultado de los cambios económicos, políticos y sociales que se han gestado en ella desde la década de los 60's. Los procesos de globalización, la liberalización y desregulación gubernamental de los mecanismos de producción, distribución y consumo, la así como la búsqueda de formas más eficientes y eficaces en la utilización de recursos son aspectos que dan finiquito al paradigma taylorista-fordista de la economía y marcan el fin de la etapa moderna de la ciudad. En relación a las políticas urbanas la posmodernidad se marca con la incorporación del medioambiente y la

<sup>6</sup> Esta sección se retoma en parte de Jimenez op. cit. 2007.

<sup>7</sup> Entre otros autores se pueden revisar a a Sassen, Borja y Castells, Rykwert, Wheeler et. al. y Marshall, entre otros.

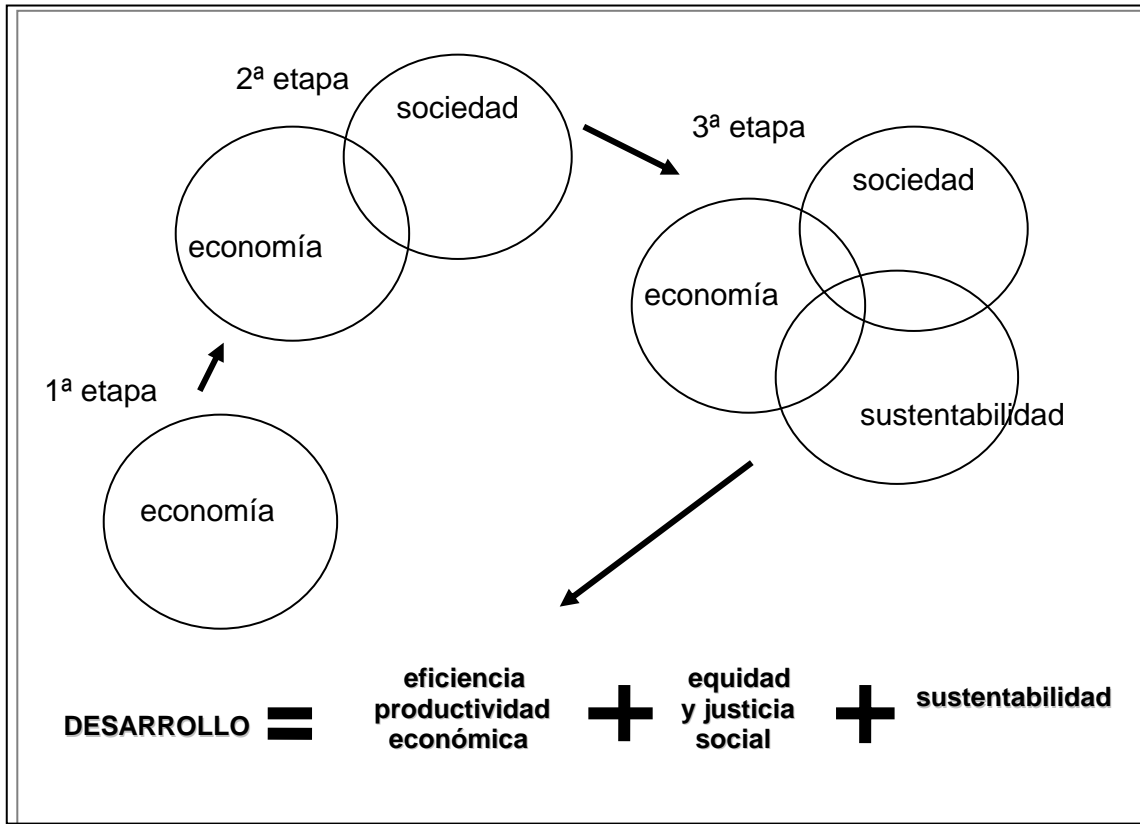
sustentabilidad a los análisis urbanos, con los procesos de renovación de los centros de las ciudades y con la recuperación del concepto social en los esquemas de planeamiento urbano.

Las condiciones de cambio por las que pasa la sociedad actual rebasan las formas utilizadas durante la modernidad. Es por ello que se prefiere utilizar aquí el concepto de “posmodernidad” y no el de la “modernidad inacabada” o “tardo modernidad” que algunos autores han acuñado. Las características de un periodo con respecto al otro se pueden resumir en el cuadro siguiente:

	MODERNIDAD	POSMODERNIDAD
Objetivo	Llegar a ser	Ser aquí y ahora
Tendencia	Homogeneidad	Diferencia
Importancia	Tiempo	Espacio
Interés	Social General	Individuo, particular
Método	Histórico	Deconstrucción
Prioridad	Contexto	Texto

Fuente: Ramirez B. p. 21

Se pueden considerar tres momentos o etapas en el estilo de desarrollo de la sociedad moderna. El primer momento se caracteriza por la intención de lograr un desarrollo económico general, la segunda por buscar que el desarrollo se logre con justicia y equidad social y la tercera por incorporar en esas dos intenciones a los criterios de la sustentabilidad. Esta última etapa por las características del cambio en los paradigmas económico, político, organizacional, comunicativo e informacional, conlleva a la idea que corresponde a la época denominada como posmoderna en la sociedad urbana. La siguiente figura esquematiza los tres momentos del desarrollo a partir de la modernidad.



El enfoque eficientista del desarrollo económico acarreo como consecuencia una alta inequidad social. De la misma forma, y siguiendo el lema, “el fin justifica los medios”, se abusó del uso de los recursos, se exacerbó el consumismo de la población. Este gasto de recursos y los consecuentes efectos sobre el medio ambiente urbano (natural, construido y social) no es conveniente ya que se atenta contra los criterios de sustentabilidad urbana tan importantes para un desarrollo equilibrado de los asentamientos humanos en el presente y, sobre todo, para las futuras generaciones. Las acciones tienen que incorporar criterios para el desarrollo de nuevas tecnologías de transporte y el cambio en la utilización de combustibles fósiles por alternativos; sin embargo el mayor cambio que se vislumbra es en la conceptualización y concientización de la sociedad hacia el valor de la sustentabilidad y la manera en que se realizan las actividades colectivas cotidianas con base en patrones ineficientes que conllevan a la congestión, el hacinamiento y el consecuente desperdicio de recursos.

El discurso antecedente en torno a las actividades-usos del suelo y las comunicaciones físicas-transporte urbano es la base para entender las relaciones entre el sistema de transporte y el sistema de usos del suelo, ya que de aquí se pueden explicar las características del desarrollo en el territorio y en particular las debidas a la forma en que se

utilizan y organizan los recursos para lograr a éste. De aquí se desprende la importancia en la optimización de los mismos a través de las políticas de administración y planeación de la ciudad. Se busca a final de cuentas que se reduzca la cantidad de recursos utilizados y que se aminoren los impactos negativos en el medio ambiente urbano, al mismo tiempo que se contribuye a la competitividad de la ciudad para atraer inversiones y se genere un proceso continuo de renovación urbana y social.

El intercambio de información entre usos del suelo se realiza a través de canales los cuales, para el caso de la comunicación física, toman la forma de calles, avenidas, circuitos, etc. que a su vez ocupan una gran cantidad de suelo urbano. Este proceso de comunicación física tiene muchos efectos directos e indirectos en el ambiente urbano (Fitch 1970; Owen 1966); entre los que encontramos congestión vehicular, contaminación, etc. como efectos negativos y como efectos positivos integración espacial, movilidad, desarrollo inmobiliario, etc.

El proceso de interacción si bien depende funcionalmente de las características de los dos sistemas, el transporte y el uso del suelo, al final esta moldeado por los procesos económicos, políticos y sociales en los que se desenvuelven ambos sistemas. Es por ello que las soluciones a los problemas derivados deben incluir variables de esta naturaleza y que permiten ver la fenomenología de forma más integral. De hecho se tienen tres tipos de factores asociados con las características de las interacciones.

Ya se mencionó anteriormente que el transporte y el uso del suelo definen la estructura urbana. Las interdependencias entre ellos establecen los patrones de urbanización, sin embargo, recordemos que las demandas de movilidad son una función directa del nivel e intensidad de la actividad que se desarrolla y de la necesidad de intercambio de información entre ellas. Es por ello que la demanda por los servicios e infraestructura de transporte se deriva de ellos<sup>8</sup>.

El transporte es el elemento más importante en la determinación del nivel de actividad en la ciudad. Es así simplemente porque el tipo de relaciones humanas en la realización de las actividades, requiere de interconexión y desplazamiento físico de un lugar a otro.

---

<sup>8</sup> Se conoce como "demanda derivada". Ver por ejemplo a Meyer 1971. A esas conclusiones generales se debe añadir que el sistema de transporte mismo impone algunas consideraciones en la demanda por servicios e infraestructura para el mismo. De hecho este ha sido uno de los aspectos que no ha sido apropiadamente manejado en la modelación del transporte y el uso del suelo.



Tradicionalmente el sistema de transporte ha sido considerado como el sirviente del sistema de usos del suelo (Altshuler 1981, Fitch 1970, Garrison 1979), en el sentido que ha facilitado la dispersión de la ciudad hacia donde los desarrolladores de suelo lo querían y no donde debió ser promovido. Debido al papel innegable que juega, el transporte puede ser un instrumento poderoso para controlar el desarrollo territorial de la ciudad.

Los servicios y la infraestructura de transporte incrementan la accesibilidad. Accesibilidad significa más gente alcanzando un lugar en particular, lo que conlleva a incrementar el nivel de actividad en ese uso del suelo. El incremento en el nivel de actividad implica rentas más altas que se traducen directamente en precios del suelo sustantivamente mayores en comparación con aquellos que no tienen esa facilidad de acceso. Por lo tanto, entre mas grande sea la accesibilidad, mas grande será el nivel de actividad y por ende mas alto el costo del suelo.

La primera interacción entre el uso del suelo y el transporte, esta dada por el tamaño ó intensidad de la actividad ya que determina la cantidad de movilidad requerida en la zona. Esto se manifiesta directamente en el número de viajes generados ó atraídos y la cantidad de los servicios e instalaciones será en proporción a la intensidad de la actividad. Es de esperarse que cambios en el nivel de la actividad, producirá cambios en las características del sistema de transporte. Esto es, el tipo de actividad interactuará con el transporte para producir un determinado tipo de servicio o de infraestructura para proveer la movilidad. Los usos de suelo de tipo residencial, por ejemplo, tienen requerimientos de transporte que son en esencia diferentes a los requeridos por una actividad de tipo industrial. La zona residencial requerirá más instalaciones y servicios enfocados a los automóviles, mientras que la zona industrial requerirá mucha más infraestructura y servicios para el transporte de carga. En tercer lugar se encuentran las interacciones relacionadas con la localización específica de actividades. No hay duda que la localización determina las características del transporte, ya que por ejemplo, dos actividades complementarias tales como compras y la residencial pueden requerir un servicio de autobús regular en la medida que las actividades estén cercanas entre si; sin embargo, si están separadas, seria necesario un sistema de autobuses rápidos o quizá un servicio subterráneo de transporte masivo si la demanda de viajes es grande. Un cuarto tipo de interacciones esta relacionado con la morfología del territorio en el que se realizan las actividades; esto es, las características del terreno determinan las características del transporte. En un terreno plano, por ejemplo, se puede abastecer la demanda con casi cualquier tipo de transporte terrestre; sin embargo si el

terreno es irregular pueden requerirse equipos tales como teleféricos, vehículos jalados por cable, etc.

La tecnología y el diseño del sistema también imponen varias consideraciones. Por ejemplo, las limitaciones en tecnología, diseño de la red y el diseño de los servicios, influyen en la capacidad del sistema para movilizar a la gente y sus bienes. Asimismo, la imposibilidad económico-tecnológica de construir infraestructura, la incapacidad para planear las operaciones y la administración del sistema, influyen directamente en el nivel de movilidad del núcleo urbano. La política pública puede influir al decidir si se apoya el uso del sistema masivo de transporte o se inclina por la promoción del automóvil.

## **LA SUSTENTABILIDAD Y LA COMPETITIVIDAD URBANAS**

El concepto de sustentabilidad se relaciona en la actualidad con un abanico amplio de connotaciones entre las que se destaca el cuidado al medio ambiente, el diseño de tecnologías alternativas, la educación de los individuos y el futuro de la humanidad, entre otros. En sus inicios el movimiento hacia la sustentabilidad se asociaba en gran medida con el cuidado de los recursos y la protección del medio ambiente, con base en criterios cuantitativos bajo el concepto de "desarrollo durable ó sostenible"<sup>9</sup>. Durante la década de los 80's se incorporan al concepto las variables de calidad muchas de ellas relacionadas con los valores éticos y morales tales como la responsabilidad con la sociedad y con el medio, la voluntad para completar las acciones requeridas, el compromiso para cumplir y hacer cumplir las metas establecidas. Es a partir de 1987 cuando se integra este criterio al marco cognitivo de la sustentabilidad y se precisa el concepto de desarrollo sostenible como "Un desarrollo que permite a las generaciones presentes satisfacer sus necesidades sin poner en riesgo la capacidad de las generaciones futuras de satisfacer las propias"<sup>10</sup> la cual es utilizada en la actualidad por la mayoría de las organizaciones en el mundo para enmarcar los procesos de planeación en los diferentes ámbitos de la actividad de las naciones. Finalmente en 1992 en la Cumbre de Río se da carta de naturalización mundial al Desarrollo Sostenible con la publicación de la Agenda 21 y el compromiso de los gobiernos al firmar la Carta de la Tierra derivada de la agenda en la que precisan acciones para lograr ese desarrollo sostenible.

<sup>9</sup> Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medioambiente Humano. Estocolmo Suecia, 1972.

<sup>10</sup> Reporte "Nuestro Futuro Común", también conocido como "Reporte Brundtland" preparado por Gro Harlem Brundland, Primer Ministra de Noruega y Presidente de la comisión Mundial sobre el Medioambiente y el Desarrollo.

En los inicios del siglo XXI el desarrollo sostenible se ha transformado en un componente esencial de las estrategias de desarrollo económico de los países; al menos en el discurso formal se plantea la necesidad de lograr ese desarrollo procurando un respeto por el medio ambiente, buscando el cuidado de los recursos y humanizando los procesos. Para el efecto las naciones han aterrizado los principios derivados de las reuniones mundiales, la mayoría organizadas por la ONU, en legislaciones que procuran regular las actividades económicas y sociales para cumplir con los objetivos de sustentabilidad. La sociedad en su conjunto dispone de tres tipos de capital para el logro de los objetivos de sustentabilidad<sup>11</sup>. El capital artificial que se relaciona con toda la infraestructura disponible; el capital humano en la forma de conocimientos, tecnología y valores; y el capital natural relacionados con los recursos naturales y el medio ambiente.

Ya se mencionó anteriormente que el concepto de "dinámica urbana" se aplica al fenómeno del intercambio entre usos del suelo y la intensidad de las actividades urbanas realizadas de manera regular por los diversos actores en la ciudad. Esta dinámica por lógica debe mantenerse dentro de ciertos parámetros de funcionamiento para que en su conjunto la ciudad responda a los requerimientos de operación convenientes generando un ambiente propicio para la competitividad de la ciudad. Es decir, entre mejor sea el funcionamiento de ésta mayores oportunidades ofrecerá para el asentamiento de unidades productivas y sociales en el territorio. La velocidad de cambio y la intensidad del mismo se relacionan con la dimensión funcional para el análisis de la ciudad. El concepto de competitividad urbana tiene su base cognitiva en el ámbito de la economía y ha estado relacionado con los factores de la producción, la distribución y el consumo durante la modernidad<sup>12</sup>. Es cierto que la discusión sobre la competitividad urbana continúa hasta la fecha, procurando una mayor apropiación del concepto en los procesos de administración del desarrollo urbano para darle mayor pertinencia y ajustarlo a los diversos ámbitos de actividad en la ciudad. En el campo cognitivo, hay autores que rechazan la aplicación del concepto a la ciudad argumentando que éste se relaciona con factores económicos que no son aplicables a esta entidad urbana (Krugman, 1996); sin embargo en un sentido más amplio y utilizando el concepto de competitividad como metáfora, esta puede aplicarse con holgura para referenciar las estrategias de mejoramiento urbano que no solamente conlleven al crecimiento de la actividad económica, sino que procuren un mejor ambiente para la vida en la ciudad; sin embargo economistas como Porter (Porter 1990) la

---

<sup>11</sup> Ruano op.cit. 1999

<sup>12</sup> Esta visión la sintetiza el World Economic Forum (1999), el cual determina a la competitividad como una relación entre la estructura de costos del proceso de producción.

atracción de agentes económicos a las ciudades no solamente depende de los factores relacionados con la disponibilidad de recursos, infraestructura y mano de obra, sino de aspectos tales como la calidad del medio ambiente en el que se va a desarrollar la actividad. Esta visión permite ampliar el concepto para incluir en las políticas de administración urbana las variables de calidad de vida para atraer inversiones en la ciudad y con ello ampliar el abanico de ventajas comparativas que puedan influir en la toma de decisiones para la localización de los agentes económicos y sociales en el territorio. En el período de la modernidad, el concepto de competencia se asocia a la eficiencia y la productividad económica u financiera, en la posmodernidad el concepto se amplía para incorporar formalmente a todos aquellos factores que pueden influir en la decisión de un actor ó agente para asentarse en un centro urbano comparado con otro. El IIMD<sup>13</sup> propone diez indicadores para cubrir un espectro más amplio de factores para la competitividad a saber:

- Un sistema de derecho confiable y objetivo
- Una sociedad incluyente, preparada y sana
- Una macroeconomía estable
- Un manejo sustentable del medio ambiente
- Un sistema político estable y funcional
- Un mercado de valores eficiente
- Un gobierno eficiente y eficaz
- Un sistema de relaciones internacionales benignas
- Un conjunto de sectores económicos potenciales

Cabrero, Orihuela y Zicardi (Cabrero, et.al. 2003) en su trabajo sobre la competitividad de las ciudades mexicanas, consideraron cuatro categorías de indicadores para determinar su clasificación: económicos, institucionales, socio-demográficos, urbano espaciales, con un total de 38 indicadores que a través de un análisis factorial determinan los niveles de competitividad de las ciudades encuestadas.

La discusión en torno a la pertinencia de la competitividad urbana parece de orden paradigmático ya que si se analiza con una visión ampliada, las entidades urbanas compiten entre sí por atraer población y actividades socio-económicas que contribuyan al mejoramiento de la calidad de vida de la población. La creación de infraestructura, aparte de satisfacer una necesidad social mejora las condiciones para el desarrollo de las actividades urbanas trayendo

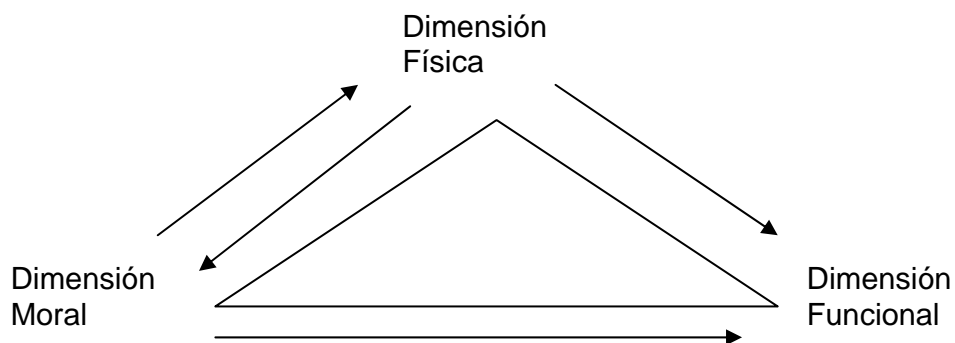
---

<sup>13</sup> International Institute for Management Development (IIMD); instituto internacional para el desarrollo de gerencia. Organización Internacional fundada en 1990.

como consecuencia un aumento natural de las mismas y promoviendo el crecimiento de la ciudad.

## CONCLUSIONES

La problemática de la ciudad posmoderna requiere para su solución el análisis con base en dos dimensiones cognitivas: la dimensión física y la dimensión moral. La dimensión física se relaciona con las características físico-espaciales de la ciudad, mientras que la dimensión moral abarca los factores de orden socio-cultural que definen los valores sobre los que la sociedad desempeña sus actividades en la cotidianidad. Entre ambas dimensiones determinan las características de operación de la ciudad. Se puede decir que definen una tercera dimensión de análisis para la fenomenología urbana, la funcional.



A lo largo de la modernidad, a partir de los cambios de finales del siglo XVIII y principios del XIX, la historia de las estrategias urbanas se encaminó a las soluciones técnicas tales como el plan maestro, la zonificación de los usos del suelo, la creación de infraestructura para el transporte con base en la demanda, el desarrollo de infraestructura para orientar el crecimiento, la creación de estándares, etc. sin considerar cabalmente el cambio en las actitudes de los individuos. La planeación racional e impositiva, pretendiendo mantener un control absoluto sobre el devenir espacial urbano, lo que orilla es a generar nuevas formas de evadir sus normas y limitaciones. Es por ello primordial que se incorporen mecanismos de concientización social y adecuación de los marcos regulativos para que se amalgamen las soluciones técnicas con el comportamiento social.

La tecnología y el control tienen sus limitaciones si no se combinan con estrategias para el cambio actitudinal de los individuos. Una política urbana sustentable requiere de la

incorporación de los aspectos sociales a las soluciones técnicas, no se trata de minimizar los posibles beneficios de la ciencia y la tecnología, sino reforzar los procesos de aculturación de los individuos para llevarlos a niveles más altos de reflexión, conciencia sustentable y compromiso para una participación proactiva en el proceso de planeación urbana.

## BIBLIOGRAFÍA

- Altshuler A. et. all. (1981) *The Urban Transportation System: Politics and Policy Innovation*. Mass. MIT Press,
- Arkes, Hadley (1981). *The philosopher in the city: the moral dimensions of urban politics*. Princeton, Princeton University Press.
- Borja, J. y Castells, M. (1987). *Local y global: la gestión de las ciudades en la era de la información*. Madrid, UNHS. Taurus,.
- Cabrero Enrique et. al (2003) . *Ciudades competitivas - ciudades cooperativas: Conceptos claves y construcción de un índice para ciudades mexicanas*. México D. F., Cuadernos del CIDE, Centro de Investigación y Docencia Económicas.
- Fitch L.C. (1970) *Urban Transportation and Public Policy*. Ann Arbor Mich., University Microfilms,
- Garrison W.L. (1979) "Urban Transportation and Land Use". in: Gray & Hoel *Public Transportation: Planning Operations and Management*. N.J. Prentice Hall
- Jiménez, José J. (1996). *El transporte y los usos del suelo: un marco para el análisis de sus relaciones e interdependencias*. Toluca Méx.Rev. IDEAS, Fac. Ing. UAEMéx, (12).
- Jiménez J. José (2007). *Caraterísticas del transporte urbano de pasajeros en la movilidad y competitividad de la ciudad*. Ponencia para el Coloquio Internacional de Diseño. FAD/UAEMéx. Toluca Méx. 5-7 de diciembre.
- Krugman (1996) *Pop Internationalism*, Cambridge Mass, MIT Press.
- Marshall, Alex. (2000)*How cities work: suburbs, sprawl and the road not taken*. Austin. Editorial Univ. of Texas Press,
- Meyer & Strazheim (1971) *Techniques of Transport Planning*. Vol.1, Pricing and Project Evaluation. The Brookings Institution, Transportation Research Program.
- Mc Loughlin, J. B. (1972) "Planeación urbana y regional: un enfoque de sistemas". Madrid Editorial Instituto de Estudios de Administración Local.
- ONU(1972) *Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medioambiente Humano*. Estocolmo.

ONU. (1987) Reporte "Nuestro Futuro Común", Noruega, Organización de las Naciones Unidas.

Owen J. (1966) The Metropolitan Transportation Problem. Doubleday and Company, N.Y.

Porter, M. E. (1990) The competitive Advantage of Nations, London, Mcmillan.

Ramirez V. Blanca R (2003). Modernidad, posmodernidad, globalización y territorio. Un recorrido por los campos de las teorías. México D. F. Universidad Autónoma Metropolitana,

Ruano, Miguel. (1999) Ecourbanismo: entornos humanos sostenibles., Barcelona, Editorial Gustavo Gili.

Rykwert Joseph. (2000) The seduction of place: The city in the twenty first century. New York. Pantheon Books,

Sassen Saskya. (2001) The global city: New York, London, Tokio. N. Jersey, Editorial Princeton Univ. Press

Wheeler et. all. (2000). Cities in the telecommunications age. New York, Routledge.