

## **Nuevas dinámicas urbanas en la región Centro-Norte de México: Un acercamiento al desarrollo del Área Metropolitana de San Luis Potosí**

*Dr. José Guadalupe Rivera González<sup>1</sup>*

### **Introducción**

Es un hecho que el desarrollo económico que han experimentado algunas entidades de la región Centro-Norte del país, desde la puesta en marcha de la estrategia maquiladora durante las décadas de los setentas y ochentas, y que recibiría un importante impulso a raíz de la apertura de las fronteras con la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), ha traído como consecuencia que algunos nuevos territorios o regiones hayan venido a posicionarse o reposicionarse como los nuevos motores de la economía nacional-global. Esta es una situación que se ha visto favorecida por la lógica empresarial de poner en marcha una estrategia de relocalización de sus procesos productivos hacia centros urbanos secundarios o zonas de menores densidades, en donde uno de los principales atractivos es la presencia de mano de obra barata y calificada proveniente de los propios espacios urbanos, pero también de pequeños pueblos o áreas rurales que se encuentran localizadas en la cercanía de los espacios en donde se han instalado los modernos parques industriales.

Un aspecto fundamental en esta nueva estrategia de desconcentración de la actividad productiva hacia nuevos territorios, es que en ellos se deberá de contar con las condiciones propicias en términos de sistemas de transporte y comunicaciones, infraestructura y servicios básicos y/o especializados como escuelas, hospitales que fueron creciendo como consecuencias indirecta, al estar cerca de la vías de comunicación principales o la infraestructura de transporte o comunicaciones. Mano de obra en abundancia, barata, con poca o nula experiencia en el rubro del trabajo manufacturero así como una buena red carretera y de comunicaciones en general, serán dos de los aspectos claves que estarán facilitando la llegada de inversión a nuevos territorios (De mattos 2006).

---

<sup>1</sup> Profesor de tiempo completo de la Coordinación de Ciencias Sociales y Humanidades de la Universidad Autónoma de San Luis Potosí. Licenciatura en Antropología [joserivera@uaslp.mx](mailto:joserivera@uaslp.mx).

## **El desarrollo de nuevas dinámicas urbanas-regionales en la región Centro-Norte de México y el reposicionamiento de nuevas Áreas Metropolitanas.**

En términos demográficos, hablar de las ciudades intermedias es hablar de espacios conformados por una población entre los 100,000 y 1,000,000 de habitantes; además, han sido objeto de grandes inversiones que las han convertido en los principales centros económicos bajo la influencia del nuevo modelo de acumulación del capital (Pulido 2006).

Estas ciudades aparecen como puntos privilegiados para el establecimiento de las inversiones sobre todo de origen extranjero, constituyen los principales puntos de anclaje dentro del vasto tejido urbano, canalizando los mayores intercambios de inversiones, mercancías y población. Asimismo, muestran una gran capacidad de adaptación al erigirse como líderes de sus regiones, se conforman en ciudades intermedias, caracterizándose estas por el intenso intercambio en un vasto tejido mundial o como puntos de apertura hacia la internacionalización de los territorios de los cuales son motores. En el caso particular de México, resulta importante señalar que a partir de la década de los 1980 el principal rasgo de crecimiento urbano, que diversos especialistas han reportado, ha sido un proceso de desconcentración de población y de actividades productivas desde las grandes metrópolis del país hacia ciudades secundarias, es decir centros urbanos medianos y pequeños. Esta tendencia ha inducido un patrón de crecimiento urbano más disperso, contrario a aquel altamente concentrado que había predominado en años anteriores.

Por ejemplo, Aguilar (2003) en una investigación reciente pone énfasis al señalar que la Zona metropolitana de la Ciudad de México viene registrando un proceso de dispersión concentrada hacia ciudades medias y pequeñas, las cuales han empezado a consolidarse desde la década de los 1980. En este sentido, destaca que el sistema urbano se ha vuelto más complejo en términos de la interacción entre sus elementos y la interacción inter e intraregionales, lo cual ha permitido la formación de subsistemas regionales cada vez más consolidados. Todo esto implica que las regiones que están en este proceso verán incrementada su densidad de población, será también necesario un incremento entre el intercambio de población, su base productiva y sus redes de intercambio, lo cual pone de relieve la urgencia de atender su reestructuración interna.

Así, en el crecimiento de nuevas Áreas Metropolitanas se vuelve relevante destacar que en los últimos años un conjunto de ciudades medias han venido a jugar un papel crucial, se han

consolidado como espacios en donde se establecen y se construyen los nuevos modelos de desarrollo; los avances y las oportunidades del nuevo modelo económico se observan claramente en los espacios urbanos. El reporte reciente en torno a la competitividad de las ciudades en México, menciona que un país que logre conjuntar ciudades fuertes y equilibradas en su desarrollo, capaces de generar ambientes de bienestar y sean promotoras de una cohesión social, pero sobretodo, que sean capaces de insertarse en las nuevas dinámicas de la economía globalizada, será capaz de consolidarse como un país con opciones de futuro, en donde sea posible generar y multiplicar los beneficios tanto en las zonas urbanas así como en las zonas rurales. En el mismo reporte, se destaca el hecho de que algunas de las experiencias de mayor éxito en el mundo en lo que se refiere a logros en competitividad, se han conformado precisamente a partir de la formación de redes de ciudades, las cuales se han convertido en los verdaderos motores del desarrollo y del bienestar socioeconómico (Cabrero Mendoza, Orihuela Jurado y Ziccardi Contigiani 2007).

Ahora bien, con el actual predominio de una estrategia económica global, con una amplia vinculación internacional, las regiones presentan prácticas de producción flexibles, la fragmentación de procesos productivos en el territorio, lo cual muestra un modelo de economía cada vez más descentralizado; situación que privilegia ciertos principios de flexibilidad lo cual favorece: un patrón territorial más disperso; el dominio del conocimiento tecnológico; las ventajas relativas de diversas localizaciones; la difusión de la información; la rapidez en las comunicaciones y la estructuración de redes organizacionales. Todos estos son aspectos que favorecen la desconcentración urbana regional. Esto se conoce como el patrón de desurbanización, el cual abre un rango de posibilidades para la incorporación de ciudades pequeñas y de periferias rurales en los sistemas metropolitanos.

En esta estructuración de nuevos complejos territoriales, se observa ante todo una mayor equidad o representatividad de centros urbanos de diferentes rangos- tamaños, con la intensificación de mayores vínculos entre ellos, dando lugar a importantes redes o subsistemas urbanos y rurales. Es significativo mencionar, que todo esto sucede en ciudades que antes no mostraban las condiciones ambientales naturales benéficas, debido a la falta de agua, el extremo de su clima; como lo son las poblaciones del septentrión mexicano, en las cuales la inversión de capital ha venido a mejorar las condiciones de la población en general debido a la infraestructura que se llevado a cabo. La reorganización del espacio regional, alrededor de la gran metrópoli, ante todo sugiere la estructuración de una red

urbana de intercambios con una organización más flexible de acuerdo con la nueva lógica del comportamiento de las empresas. En la fase actual, el cambio tecnológico ha alterado los factores que condicionaban la localización económica, y al reducir los costos de transporte y favorecer la segmentación de los procesos productivos, se generan ventajas económicas a las empresas en diferentes localizaciones, y a su vez, se generan economías de escala internas en un territorio ampliado (el regional).

Con la internacionalización de la economía y la eliminación de las barreras comerciales, se han llevado a cabo transformaciones territoriales producto de un sistema urbano más disperso y a la vez más interrelacionado a través de flujos e intercambios. Ciertas actividades productivas, especialmente los sectores de alta tecnología y los más competitivos en la economía global, se han relocalizado en ciudades de dimensiones medias y pequeñas; y otros sectores manufactureros difunden su actividad hacia zonas periféricas dentro de la región, particularmente en zonas rurales o urbano- rurales. Este proceso muestra una especie de desbordamiento productivo hacia las periferias urbanas y rurales en diversas regiones, principalmente las localizadas en la zona centro y norte del país.

De la mano de todo lo anterior nos encontramos ahora con el importante componente de la competitividad, el cual aparece como un aspecto central en el contexto de la globalización de los mercados. En este sentido, se vuelve relevante para las autoridades de los diferentes niveles de gobierno lograr avances en este aspecto, ya que dependiendo del nivel de competitividad que alcancen algunos indicadores esto se verá reflejado en una mayor derrama de inversión privada tanto nacional como extranjera, y esto a su vez se tendrá que traducir en la consecución de mejores condiciones de vida para la población. Para algunos especialistas, la competitividad urbana se refiere al proceso de generación y difusión de competencias, a la capacidad de las ciudades para participar en el entorno globalizado, a la posibilidad de las ciudades de crear ambientes propicios para el desarrollo de competitividad de sus agentes económicos. Es un hecho que la noción de competitividad comenzó a utilizarse inicialmente en los ámbitos empresariales, sin embargo posteriormente esta noción se trasladó a nivel de los países y recientemente al entorno urbano. En la competitividad urbana, la generación y difusión de competencias no sólo depende de factores micro-económicos sino también de las capacidades que ofrece el territorio para facilitar las actividades económicas. Es decir, se trata de generar un entorno físico, tecnológico, cultural, social, ambiental e institucional propicio para atraer y desarrollar actividades económicas

generadoras de riqueza y empleo. En este sentido, las ciudades pueden promover o crear estas condiciones. La competitividad por tanto es representada como un conjunto de elementos en donde la preocupación por lograr el abatimiento de las inequidades sociales, se convierte en una palanca fundamental para la atracción de inversión y oportunidades (Cabrero Mendoza, Orihuela Jurado y Ziccardi Contigiani, 2007).

Por lo tanto, la competitividad se ha vuelto un aspecto esencial al interior no solo de los consejos de administración de poderosas empresas nacionales o transnacionales, sino que se ha vuelto en una piedra angular en la estrategia o en la agenda de trabajo de las administraciones no solo de grandes megaciudades o ciudades globales, sino que también se ha vuelto un indicador fundamental para aquellas ciudades medias o intermedias, que como se ha señalado con anterioridad, se han vuelto un territorio clave en la estrategia del capitalismo global actual.

### **Competitividad del Área Metropolitana de San Luis Potosí**

Sobre este aspecto resulta importante destacar que resultados de recientes estudios colocan al área metropolitana de San Luis Potosí en la cuarta posición nacional. Por ejemplo, un estudio realizado recientemente por investigadores del Centro de Investigación y Docencia Económica (CIDE), concluye que esta destacada posición se alcanzó como resultado de la importante inversión que se ha realizado en el área metropolitana para dotarla de una moderna infraestructura industrial, logística y de servicios. A su vez un componente fundamental lo representó el hecho de que se cuente con mano de obra de clase mundial, un clima laboral estable, equipamiento urbano, educativo y de salud. Es decir, como se ha señalado en otra parte de este mismo trabajo, resultado de la gestión gubernamental se ha traducido en la implementación de obras y acciones concretas, las cuales se han traducido en un importante incentivo para que inversionistas de cualquier parte del país y del planeta encuentren en el área metropolitana de San Luis Potosí la infraestructura material y humana adecuada para que se establezcan en alguno de los parques industriales que se localizan en esta parte del estado. La calificación obtenida por el área metropolitana de San Luis Potosí fue de 76, en donde 100 era la calificación más alta. En detalle algunos de los factores que se tomaron en consideración en esta evaluación se presentan a continuación. En el rubro económico se destacó tanto la infraestructura así como el potencial de inserción de los

actores locales en las dinámicas de la economía global, además se considero el perfil del desarrollo local. Para ello se hizo la selección de los siguientes rubros:

**Cuadro No. 1**

**Índice de Competitividad del Componente Socioeconómico.**

Producción bruta total per cápita (riqueza generada)
Sueldo promedio por personal ocupado (nivel salarial)
Densidad de capital (activos disponibles)
Densidad de capital (activos disponibles)
Índice de especialización local en industria (estructura económica de producción)
Índice de especialización local en comercio (estructura económica de producción).
Índice de especialización local en servicios (estructura económica de producción)
Depósitos bancarios per cápita (intensidad de la actividad financiera)
Participación de sectores modernos de industria (perfil y dinamismo del desarrollo)
Participación de sectores modernos de comercio (perfil y dinamismo del desarrollo)
Participación de sectores modernos de servicios (perfil y dinamismo del desarrollo).

Fuente: Competitividad de las ciudades mexicanas 2007. La nueva agenda de los municipios urbanos. CIDE, 2007

En este índice de competitividad del componente económico, es importante destacar que el resultado de la evaluación de las anteriores variables, colocó al área metropolitana de San Luis Potosí en el lugar número cinco, entre un total de 60 zonas metropolitanas; las más importantes del país en cuanto a población y generación de riqueza, en las cuales se incluyen un total de 225 municipios, donde cada estado de la República Mexicana estuvo representado. Además, otro hecho relevante en este ejercicio, es que los primeros 10 lugares en este indicador, fueron ocupados por áreas metropolitanas localizadas fundamentalmente la región centro-norte del país (Saltillo, Monclova, Monterrey, San Luis Potosí, Querétaro, Ciudad Juárez, Aguascalientes); excepto Puebla, Toluca y Celaya.

Lo cual confirma el auge que han venido alcanzando estos territorios como resultado de la instalación en estos sitios de empresas extranjeras, las cuales ven en esta parte del territorio nacional un espacio clave y fundamental en el desarrollo de sus estrategias de producción y que puedan sortear las vicisitudes de un mercado global cada vez más competitivo. Además, cabe destacar que el área metropolitana de San Luis ocupó la misma quinta posición en un estudio similar realizado cuatro años antes (2003), lo cual habla muy bien de un esfuerzo

que ha venido desarrollando la presente administración estatal por darle a la entidad un papel más competitivo en este rubro.

En el componente socio- demográfico, se consideraron aspectos relacionados a diversas características de la población. Relacionado a esto se tomaron en consideración aspectos relacionados a las tendencias de cohesión social y el impacto que esto estaría generando en el ámbito de la competitividad. Las variables seleccionadas fueron las siguientes:

**Cuadro No. 2**  
**Índice de Competitividad del componente sociodemográfico**

Ingreso promedio de las familias (nivel promedio de vida)
Índice de marginación (nivel promedio de carencias)
Población económicamente activa en el sector primario (estructura de empleo)
Población económicamente activa en el sector secundario (estructura de empleo)
Población económicamente activa en el sector terciario (estructura de empleo)
Tasa de crecimiento poblacional en la última década (nivel de atracción / expulsión)
PEA con ingresos de hasta dos salarios mínimos mensuales (nivel de pobreza)
Índice de desarrollo humano (potencial humano)
Asegurados permanentes al IMSS (nivel de empleo formal)
Tasa de desocupación abierta (desempleo)
Número de delincuentes (nivel de criminalidad)

Fuente: Competitividad de las ciudades mexicanas 2007. La nueva agenda de los municipios urbanos. CIDE, 2007.

En este rubro, los resultados no fueron tan buenos como en el anterior, ya que el área metropolitana de San Luis, se posicionó en el lugar número 11, sin embargo no es un mal resultado si consideramos en un estudio de competitividad similar realizado por el mismo CIDE en el 2003, San Luis no apareció entre los primeros 15 lugares. La destacada posición que ocupa el área metropolitana de San Luis en esta evaluación, podríamos decir coincide con la información que en su momento arrojó la evaluación sobre desarrollo humano que se realizó para la entidad en su conjunto y en donde se observó que los municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez alcanzaron estándares de un desarrollo humano alto (0.8352 para el primero y 0.8043 para el segundo).

Resulta importante analizar las diferencias que existen entre los municipios de la entidad entre el municipio de mayor índice que es SLP (0.8352) y Santa Catarina (0.5670) que es el municipio con menor índice de desarrollo humano, siendo la diferencia entre ambos de 47.3 %. Estas diferencias se enfrentan en los siguientes términos: 45.4% salud; 51.9% educación y de 49.6% para el ingreso. Estas diferencias muestran las distancias entre el municipio más avanzado y el más rezagado son proporcionalmente más grande al interior del estado que entre los estados del país (PNUD 2006).

Otra variable considerada en el estudio fue la relacionada al componente urbano-ambiental. Esta dimensión tomó en consideración aspectos que tienen que ver con el equipamiento urbano, la calidad de servicios urbanos en el rubro de salud, educación. Se consideró también la disponibilidad de parques industriales, así como la existencia de redes de telecomunicaciones. Referente al medio ambiente, se destacaron aspectos que tienen que ver con acciones relacionadas a la protección del mismo. En concreto, las variables consideradas fueron:

### Cuadro No. 3

#### Índice de Competitividad del Componente Urbano-Ambiental

Jerarquía poblacional (tamaño de la ciudad)
Servicios públicos en la vivienda (calidad de servicios en hogares)
Tiendas de autoservicio (infraestructura disponible de servicios comerciales)
Sucursales bancarias (infraestructura disponible de servicios financieros)
Alumnos en educación superior (infraestructura y uso de servicios educativos)
Camas de hospital (infraestructura disponible de servicios hospitalarios)
Denuncias ambientales (indicador aproximado de calidad ambiental)
Delitos (indicador aproximado de seguridad pública)
Teléfonos (infraestructura disponible de telecomunicaciones)
Celulares (infraestructura disponible de telecomunicaciones)
Internet (infraestructura disponible de telecomunicaciones)
Parques industriales (infraestructura industrial disponible)
Investigadores (cuadros disponibles para generación de conocimiento)
Centros de investigación (infraestructura disponible para generación de conocimiento)

Fuente: Competitividad de las ciudades mexicanas 2007. La nueva agenda de los municipios urbanos. CIDE, 2007.



Aquí nos encontramos con que el área metropolitana de San Luis Ocupó el cuarto lugar, solo por debajo de grandes concentraciones urbanas de la magnitud de Monterrey, la Ciudad de México y Toluca. Otro aspecto significativo es que en comparación con el estudio realizado en el 2003, San Luis ganó un escaño en la tabla, pasando del quinto lugar en ese 2003 al cuarto en el 2007.

Por último se consideró el factor institucional, en cual se evaluaron aspectos que tienen que ver con el marco legal, las instituciones gubernamentales, los reglamentos y las normas y cómo cada uno de ellos contribuye al fortalecimiento de la competitividad del área metropolitana.

Para ello se consideraron las siguientes variables:

**Cuadro No. 4**  
**Índice de Competitividad del Componente Institucional**

Capacidad financiera (nivel de autosuficiencia en las finanzas municipales)
Dependencia financiera (nivel de subordinación a otros niveles de gobierno)
Deuda pública (autosuficiencia y flexibilidad de las finanzas municipales)
Ingreso per cápita (fortaleza y salud de las finanzas municipales)
Inversión per cápita (capacidad de inversión pública del gobierno municipal)
Reglamentos (calidad del marco reglamentario)
Transparencia (mecanismos de transparencia)
Catastro (calidad del catastro)
Planeación (mecanismos y calidad de la planeación)
Apertura de empresas (mejora regulatoria).

Fuente: Competitividad de las ciudades mexicanas 2007. La nueva agenda de los municipios urbanos. CIDE, 2007.

En este componente, el área metropolitana de San Luis se colocó en el lugar número 10, de un total de 60 áreas metropolitanas consideradas en el estudio. En esta ocasión los primeros nueve lugares fueron ocupados por las siguientes ciudades: Morelia, La Paz, Reynosa, Chihuahua, Durango, Mazatlán, Monterrey, Hermosillo y Tijuana. En el comparativo con el estudio de 2003, se observa que el área Metropolitana de San Luis Potosí se incorporó a este selecto grupo de ciudades, ya que en el 2003 no figuró dentro de los primeros 15 lugares.

Una vez que se hace el comparativo de los resultados que obtuvieron las áreas metropolitanas que fueron incluidas en las evaluaciones de los componentes de competitividad obtenidos entre los periodos de 2003 y 2007, los resultados que arroja el ejercicio son bastante interesantes. En primer lugar es significativo el hecho de que el área metropolitana (AM) de San Luis Potosí haya ganado en tan corto tiempo una excelente posición en lo referente a los componentes de competitividad anteriormente señalados. Por ejemplo, los resultados del 2003, para las primeras 10 ciudades y áreas metropolitanas del país fueron los siguientes: AM de Querétaro, AM de Monterrey, Chihuahua, AM de la Ciudad de México, AM de Saltillo, Mexicali, AM de Toluca, AM de Tijuana, Ciudad Juárez y el AM de Cancún.

Cuatro años más tarde los resultados fueron los siguientes: AM de Monterrey, Chihuahua, AM de la Ciudad de México, AM de San Luis Potosí, Ciudad Juárez, AM de Tijuana, AM de Aguascalientes, Hermosillo, AM de Saltillo y el AM de Toluca. Aunque como lo aclaran los autores del estudio, los resultados devienen también de la existencia de datos a nivel municipal o de zonas o áreas metropolitana; sin embargo, resultan ser un importante indicador que sirve para conocer cuáles han sido las tendencias que han seguido algunas ciudades del país en lo que ha competitividad se refiere y esto es sin dudas información de gran relevancia para las ciudades y para los actores locales, ya que los resultados de este tipo de ejercicios tendrán que ser considerados al momento de la planeación y formulación de políticas que estén encaminadas a alcanzar metas que se traduzcan en la mejoría de las condiciones de vida para la mayoría de la población.

También, otro aspecto relevante del estudio es que muestra el dinamismo que han venido a cobrar un conjunto de ciudades del centro norte del país, resultado sin lugar a dudas del esfuerzo de sus autoridades pero también de su población, esfuerzo que en su conjunto ha llevado a colocarlas como las ciudades más competitivas del país, lo cual las ha hecho que sean los territorios en donde se vive la experiencia de la asimilación de nuevas tecnologías, de nuevos estilos y nuevas formas de organizar el trabajo. Todo cual está en completa sintonía con lo que reportan otras investigaciones recientes y que precisan que la globalización de la economía en nuestro país se ha venido desarrollando generando con ello los siguientes resultados:

- Construcción de nuevos patrones territoriales.
- Desarrollo de nuevos patrones más dispersos de la actividad económica, es decir vemos cómo se ha venido estimulando bajo la lógica de este nuevo proceso de reestructuración de la economía una relocalización de actividades productivas en ciudades intermedias. Este proceso favorece una estrategia económica territorialmente más desconcentrada. Este es un patrón que se desarrolla sobre todo por la fragmentación espacial de los procesos productivos, el dominio de las innovaciones tecnológicas, el incremento de las ventajas relativas de varias localizaciones y una comunicación mucho más rápida.

Bajo esta nueva lógica muchas de las principales ciudades han visto como ha disminuido mucho su atractivo locacional en comparación con años anteriores. Sin embargo, como se ha visto con la información que se presentó, el reposicionamiento o el relanzamiento de estas nuevas ciudades o áreas urbanas, ha requerido de el desarrollo de algunos factores que han contribuido a que se desarrolle esta nueva lógica. Algunos de los más significativos son los siguientes:

- Mejoría significativa de la infraestructura carretera que sirva para lograr una mejor vinculación con los más importantes centros urbanos y centro de consumo. Además, este último aspecto se vuelve también fundamental en el transporte de las personas y, reitero, de las mercancías finales. Esto ha traído como consecuencia un proceso desconcentrador de población y de actividades productivas.

En resumen, el nuevo modelo económico viene favoreciendo un proceso de fragmentación espacial de los procesos productivos, el dominio de las innovaciones tecnológicas, un incremento de las innovaciones tecnológicas y por último el incremento de las ventajas relativas de varias localizaciones que cuenta con una comunicación mucho más rápida. En este sentido, varias localidades adquieren nuevas ventajas. Sin embargo, no todo es bienestar y mejores oportunidades para todos por igual en el estado. Ya que también de la mano de las políticas de apertura, desregulación y flexibilización también han llegado procesos de desestructuración-reestructuración de los regímenes laborales existentes, lo cual se ha traducido en una creciente des- salarización y precarización de la fuerza de trabajo y con ello se han experimentado una notable acentuación de las desigualdades sociales, bajo nuevas formas de exclusión, segregación, fragmentación y tugurización, lo

cual ha venido a generar mayores y marcadas desigualdades entre las diferentes regiones que conforman la entidad potosina.

De manera similar a los resultados presentados por el estudio realizado por un grupo de investigadores del CIDE, la empresa consultora aregional llevó a cabo también un estudio en un total de 91 ciudades del país, en donde fueron evaluados los aspectos relacionados con la competitividad sistémica, en virtud de la promoción de una serie de factores que consolidan el crecimiento autosostenido y su inserción exitosa a la globalización y sus beneficios en términos de comercio, crecimiento, empleo y bienestar social y en este estudio, San Luis Potosí se ubicó entre las 13 ciudades que ofrecen los más altos estándares en los rubros anteriormente señalados.

Los autores del estudio destacan que esta posición alcanzada por la ciudad de San Luis Potosí, es un resultado de la actual administración estatal, la cual se ha destacado por llevar a cabo una intensa promoción del estado a nivel internacional. También se han realizado importantes inversiones para ampliar la infraestructura industrial, invertir en factores de desarrollo económico, promover medidas encaminadas a facilitar la instalación de empresas, la importación y exportación de productos e insumos, entre otros aspectos. Sin embargo, en esto también ha sido destacado el desempeño que han tenido empresarios locales y otras autoridades de los tres niveles de gobierno.

El Índice de Competitividad Sistémica de las Ciudades Mexicanas de aregional 2007, mide de forma única la capacidad que observan las ciudades y zonas metropolitanas más importantes de nuestro país para competir internacionalmente. En ese sentido, se destaca el hecho de que las ciudades evaluadas cuenten con una adecuada estrategia de planificación y promoción de la competitividad, buscando con ello la llegada de más inversiones, más empresas, generación de más y mejores empleos con lo cual se pretende que los ingresos de la población trabajadora se vean impactados de manera positiva. Además, para las autoridades estatales y municipales esto representa mayores recursos fiscales que se pueden estar invirtiendo en la construcción de más infraestructura urbana y una mejor calidad de vida, con lo cual se estará en mejores posibilidades para hacer frente a problemas como pobreza y, de esta manera, estar contribuyendo a disminuir en la entidad la exclusión socioeconómica, afirma aregional en sus conclusiones.

Asimismo, en el estudio se indica que el creciente proceso de globalización y el aumento de la competencia internacional hacen cada vez más evidente la necesidad de promover las ventajas competitivas desde cada territorio, sumando capacidades regionales y sectoriales, así como iniciativas individuales y colectivas para fomentar la industria, el desarrollo del capital humano, innovaciones, infraestructura y tecnologías, entre muchos otros elementos.

Para la realización del estudio, en primer término se identificaron las principales fortalezas y áreas de oportunidad, así como a los responsables de la competitividad en seis distintos niveles de análisis que incluyen al empresario, la empresa, el sector regional, nacional, los valores sociales que inciden y el sector internacional en que participa cada ciudad analizada. El mencionado índice de competitividad se conformó por un total de 29 factores y 84 indicadores distribuidos en ambos niveles; lo cual, según los analistas, permitió tener una amplia visión de la realidad competitiva de los principales centros urbanos de nuestro país. Para el estudio fueron tomados en consideración los 91 centros urbanos más importantes del país, entre los cuales San Luis Potosí se ubicó en el lugar número trece, en virtud de su relevancia económica y tamaño poblacional. La muestra incluyó a las 55 zonas metropolitanas definidas así por el Consejo Nacional de Población (CONAPO), la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL) y el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI), además de que también fueron consideradas 36 ciudades medias y pequeñas, que para 2005 contaban con 100 mil habitantes o más. Bajo este criterio fue posible asegurar que todas las entidades federativas del país contaran en esta evaluación con al menos una ciudad o zona metropolitana dentro del Estudio.

Al igual que con los resultados del anterior trabajo realizado por investigadores del CIDE, en este caso los resultados utilitarios que deja este tipo de ejercicio se desprende que mediante la información obtenida será posible fijar objetivos de planeación urbana y competitividad sistémica, además de que se han identificado ventajas de la aglomeración, que dan por consecuencia la reducción de costos empresariales y sociales que conducen hacia el crecimiento autosostenido; aunque también resulta información valiosa que permite documentar no sólo es auge que han experimentado determinadas ciudades en el país, sino que también resulta ser información que constata las enormes desigualdades y asimetrías que existen entre unas y otras ciudades del mismo país e incluso ciudades y áreas metropolitanas de una misma entidad (Página electrónica del gobierno del estado <http://www.sanluispotosi.gob.mx/>).

## Conclusiones

El caso particular de los procesos de cambio y ajuste que se han venido experimentando en lo que aquí hemos denominado como Área Metropolitana de la ciudad de San Luis Potosí, han servido para demostrar las tendencias que han seguido las nuevas políticas económicas y cómo este proceso ha servido de punta de lanza para que se vengán desarrollando una serie de importantes transformaciones en las dinámicas urbanas-regionales en nuestro país. El auge y desarrollo que han alcanzado algunas ciudades medias y algunas áreas metropolitanas ubicadas en el centro-norte del país es una clara muestra de este proceso. Es decir, estas ciudades o áreas metropolitanas se han venido a conformar como los espacios que han venido recibiendo a corporaciones multinacionales, conformándose de esta manera como espacios prototipo de la globalización. Estos espacios se caracterizan por concentrar a diversas corporaciones multinacionales, grandes centros comerciales, supermercados, hoteles y espacios para eventos de carácter internacional.

En este sentido, lo que se ha observado y descrito para el área metropolitana de San Luis Potosí no difiere en mucho de lo que ya otros investigadores han reportado para otras áreas metropolitanas u otras ciudades medias del país. Estas investigaciones han puesto el énfasis en precisar cómo bajo la lógica del capital en su etapa global, muchas de las principales ciudades han visto disminuido mucho de su atractivo locacional en comparación con la etapa del llamado modelo de Sustitución de Importaciones, que fue una modelo que privilegio una estrategia concentradora y vertical del desarrollo urbano, situación que se manifestó en el surgimiento de algunas megaciudades que durante décadas fueron concentradoras tanto de inversión, de actividades productivas y por lo tanto de población. Sin embargo, hoy vemos que ese modelo de volvió obsoleto y cómo los nuevos dinamismos del capital se ha traducido en el crecimiento de ciertas empresas, las cuales requieren de nuevas estrategias para hacer frente a los nuevos requerimientos del mercado. En ese sentido, las empresas han requerido del desarrollo de algunos factores, lo cual he hecho que los actores políticos y económicos locales desarrollen y pongan en marcha proyectos mediante los cuales algunas localidades o regiones que se encuentran bajo su responsabilidad cuenten con el ambiente social, económico y político propicio para la competitividad (Aguilar, y Clemencia Santos 2003).

Como pudimos ver, algunos de los aspectos más significativos del trabajo de los actores locales para hacer del área metropolitana de San Luis Potosí una de las de mayor competitividad a nivel nacional son los siguientes: mejora significativa de la infraestructura carretera que sirva para lograr una mejor vinculación con los más importantes centros urbanos y centro de consumo. Además, este último aspecto se vuelve también fundamental en el transporte de las personas y, reitero, de las mercancías finales. Esto ha traído como consecuencia un proceso desconcentrador de población y de actividades productivas. La inversión en la formación de recursos humanos ha sido sin dudas un aspecto central en esta nueva fase del desarrollo, lo cual hace que las políticas educativas busquen estar en sintonía con las demandas de un mercado de trabajo que también ha experimentado importantes cambios y ajustes. En este sentido vale la pena traer a destacar uno de los resultados de la investigación realizada por Porter *et al.* (1994: 7) en la Cuenca del Caribe. Una de las conclusiones de esta investigación es que entre mayor sea la transición de un modelo de Sustitución de Importaciones hacia un modelo orientado hacia la exportación, mayor será la probabilidad de crecimiento de ciudades secundarias y, con ello, una correspondiente disminución de la primacía urbana.

Resulta relevante ver cómo estos espacios están empezando a funcionar como los nuevos motores de la economía nacional-global. En esta lógica algunas empresas han buscado relocalizarse hacia centros urbanos secundarios o a zonas de menores densidades (pero con mano de obra barata) en pequeños pueblos o áreas rurales. Aunque este proceso no está exento de generar conflictos o desventajas, ya que algunos espacios se verán más favorecidos que otros al momento de estar recibiendo inversión, esta situación reproduce la relación centro-periferia en las principales regiones urbanas de los países en desarrollo. Es decir, tienden a existir una marcada concentración de inversión extranjera en pocos centros urbanos y espacios subregionales, lo cual representa un desigual desarrollo territorial, lo que favorece a los espacios industriales que ya eran importantes pero que además propiciaron el resurgimiento económico de algunos pocos lugares que tienen condiciones favorables en términos de sistemas de transporte y comunicaciones, infraestructura y servicios básicos y/o especializados como escuelas, hospitales etc. También, se un hecho que este proceso ha generado el auge pero también la decadencia de muchos sectores productivos localizados en diversas regiones del país y del planeta. Es decir, este proceso muestra rasgos que permiten visualizar posibles agravamientos en las desigualdades territoriales y socioeconómicas al interior de estas regiones y sus respectivas localidades.

Otro aspecto significativo que se encuentra relacionado con este proceso es la industrialización en espacios rurales que trata de aprovechar mano de obra barata y la presencia de infraestructura relativamente de buena calidad por su cercanía a zonas urbanas importantes. Los ejemplos que se presentan en la investigación hacen referencia a áreas cercanas a las periferias metropolitanas que aparecen como extensiones de estas últimas y que representan un amplio número; y aquellas localizaciones rurales lejanas a las principales ciudades, en áreas de difícil acceso y de muy baja productividad agrícola. Incluso en muchas de estas áreas los gobiernos estatales han formulado políticas para atraer capital industrial para el establecimiento de plantas manufactureras y sobre todo maquiladoras.

El nuevo modelo económico viene favoreciendo un proceso de fragmentación espacial de los procesos productivos, el dominio de las innovaciones tecnológicas, un incremento de las innovaciones tecnológicas y por último el incremento de las ventajas relativas de varias áreas metropolitanas que cuentan con vías de comunicación mucho más rápidas, seguras y baratas. En este sentido, nuevos territorios han venido a cobrar nuevas ventajas a una escala más amplia. Finalmente, resulta importante considerar que lo que sucede en la región, es el resultado del impacto que tienen en ella y entre cada uno de sus actores, los procesos que se suceden en diferentes escalas geográficas. Por lo tanto, existe una realidad social y económica para cada uno de los actores que se colocan en estos diferentes niveles. En esencia, lo más relevante es entender la construcción y la modificación de lo local como resultado de una interacción con lo regional, lo nacional y lo global. Un aspecto de orden teórico metodológico fundamental es que estas escalas geográficas deben de considerarse juntas desde el inicio mientras que el trabajo empírico debe de moverse hacia abajo y hacia arriba, en lugar de proceder única y exclusivamente de arriba hacia abajo a través de diferentes escalas espaciales hasta llegar al objeto (local) de estudio.

Finalmente, en relación con la temática que ha sido abordada resulta importante destacar que el proceso de globalización resulta ser un fenómeno que va más allá del establecimiento de acuerdos comerciales entre dos o más economías nacionales. Como lo he tratado de presentar en este trabajo, el proceso de la apertura comercial implica el establecimiento de estrategias encaminadas a alcanzar una integración de lo local y lo regional a un ámbito global o mundial. Parte de este proceso o mejor dicho un resultado de este ha sido la reivindicación de la dimensión local-regional. También, algo que ha derivado de los



anteriores acontecimientos es el hecho de que las fronteras y los límites territoriales entre las naciones y al interior de las mismas pasan a formar parte de una realidad que ha sido superada por la intensidad del intercambio tanto comercial, como humano y, claro, de tecnologías. También resulta importante destacar que el arribo de capitales extranjeros a través de un importante número de empresas, ha acentuado las diferencias socioeconómicas entre las regiones tanto a una escala planetaria como al interior de las propias naciones. El caso potosino no ha estado exento de experimentar este fenómeno, generando mayores desigualdades socioeconómicas entre las regiones de la entidad. Es decir, se han creado nuevas oportunidades de empleo, de educación, de mejores servicios para unos algunos sectores que han sido favorecidos, mientras que muchos más siguen careciendo de los satisfactores elementales para poder acceder a una mejor calidad de vida. Podemos hablar de regiones que aparecen como ganadoras y otras como perdedoras, constituyéndose estas regiones como regiones de oportunidades y otras más como regiones de riesgo y de amenaza.

La globalización, por lo tanto, ha promovido y desarrollado el surgimiento de nuevos espacios de producción a nivel regional en donde se ponen en marcha una estrategia de producción multinacional, en donde muchas ciudades o espacios regionales se han convertido en verdadero nodos en esta nueva etapa del capitalismo global. Dicho proceso exige mucho esfuerzo de los actores locales, es decir exige mayor inversión en infraestructura por parte de las autoridades municipales y estatales, exige que estas mismas desarrollen y hagan de la gestión, la planeación y la innovación a mediano y largo plazo herramientas que los busque posicionar como una opción atractiva para los grandes capitales globales. Por su parte, la población deberá de estar mejor preparada y capacitada, en ello el gobierno a través de las instituciones de educación superior juegan un papel fundamental en esta etapa.

En este mismo sentido, el trabajador desde el nivel más bajo, hasta los altos directivos tendrá que hacer de la capacitación una herramienta fundamental en la lucha por acceder y mantenerse en sus puestos de trabajo. Como podemos ver, son diversos los cambios y los retos que traen consigo este proceso de integración de la economía y la sociedad potosina a los avatares de la globalización. Es decir, este proceso global genera importantes paradojas para los actores globales y locales involucrados, las cuales han quedado plasmadas en este trabajo. En este aspecto, coincido con otros investigadores y actores locales, quienes

señalan que el reto a mediano plazo para la entidad está dado en hacer un esfuerzo por hacer que los beneficios que se han concentrado en una sola región del estado, la cual ha dado muestras de ser la de mayor dinamismo en lo referente a la capacidad de atraer inversión y generar nuevas fuentes de trabajo, se hagan presentes también en las demás regiones de la entidad, lo cual estaría encaminado a la formación de regiones cada vez más equilibradas en lo que se refiere al desarrollo regional.

Por último, es importante destacar que la fisonomía de algunas zonas del área metropolitana de San Luis Potosí, se observan algunos cambios significativos. Estos se hacen más visibles en algunos espacios en particular. Por ejemplo las nuevas y rápidas vías de comunicación le dan a la ciudad una imagen o un toque de modernidad. En este sentido, también la apertura de modernas y funcionales plazas comerciales ha hecho que tanto tiendas, como marcas y productos globales estén ahora al alcance de la población. Visitar y consumir en estos lugares son referentes ineludibles de la nueva experiencia de la vida urbana en la ciudad. Estos espacios se presentan al usuario cotidiano como las nuevas formas de consumo que impone la modernidad. Un síntoma de los nuevos tiempos que se viven en la ciudad, queda reflejado en la apertura de un importante número de hoteles, en donde se hospedan no solamente los turistas nacionales y extranjeros, sino que es el lugar en donde se hospedan los llamados turistas de negocios, quienes vienen de muy diversas partes del mundo y que en los últimos años han tenido que agregar a la ciudad de San Luis Potosí como una escala obligada en sus agendas de trabajo. Los empresarios llegan de distintos rumbos del planeta, ya sea desde el lejano oriente, Europa, sur América y por supuesto de América del Norte. La presencia de estos viajeros de negocios globales se ha vuelto algo frecuente en la ciudad. Acercarse a los parques industriales existentes en el área metropolitana resulta ser, sin dudas, una experiencia de la multiculturalidad que se vive en esta parte de la entidad. No solo por el origen diverso de los capitales, sino por los idiomas que se hablan en los pasillos y en las salas de juntas de las empresas, así como por la convivencia en un solo espacio de costumbres, culturas y tradiciones de trabajo diversas entre sí. Es decir, en algunos espacios del área metropolitana se han gestado importantes cambios, generando con ello transformaciones significativas en las formas de vida, de trabajo y que han terminado por generarse también nuevas formas sociales al interior de estos espacios.

## Bibliografía

Aguilar, Adrián Guillermo. (2003). "Introducción." Adrián Guillermo Aguilar (Coordinador), **Urbanización, cambio tecnológico y costo social. El caso de la Región centro de México**, México, D.F. UNAM, IG, CONACYT, Miguel Ángel Porrúa, grupo Editorial.

Aguilar, Adrián Guillermo y Clemencia Santos (2003). "Reestructuración industrial y desigualdad territorial en la región centro. Los casos de la industria metal-mecánica en San Juan del Río-Querétaro, y la maquila textil en Tehuacan, Puebla", Adrián Guillermo Aguilar (Coordinador). **Urbanización, cambio tecnológico y costo social. El caso de la región centro de México**. UNAM/Instituto de Geografía/CONACYT/Miguel Ángel Porrúa

Cabrero Mendoza, Orihuela Jurado y Ziccardi Contigiani. (2007). **Competitividad de ciudades mexicanas 2007. La nueva agenda de los municipios urbanos**. México, Centro de Investigación y Docencia Económica, México.

De Mattos, Carlos. (2006). "Modernización capitalista y Transformación metropolitana en América Latina", Amalia Inés Geraiges de Lemos, Monica Arroyo y María Laura Silveira (organizadoras) **América Latina: cidade, campo e turismo** (41-73). Sao Paulo, Brasil; Departamento de Geografía, Universidade de Sao Pulo, CLACSO.

Página electrónica del gobierno del estado, disponible en: <http://www.sanluispotosi.gob.mx>

Porter, A., J. Itzigsohn y Dore-Cabral. (1994), "Urbanization in the Caribbean Basin: Social Change during the years of the crisis", *Latin American Research Review*, núm. 29, pp. 3-37.

Pulido, Nubis. (2006), "El espacio urbano latinoamericano y la globalización. Emergencia de ciudades intermedias y nuevos cambios en Venezuela", Amalia Inés Geraiges de Lemos, Monica Arroyo y María Laura Silveira, (coordinadoras), **América Latina: cidade, campo e turismo**, organizado por, Departamento de Geografía, Universidade de Sao Pulo, CLACSO, Sao Paulo, Brasil. pp. 149-171

Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. (2006), *Informe sobre Desarrollo Humano, San Luis Potosí 2005*. México.