

---

# LA COMPETITIVIDAD DE LAS CIUDADES PORTUGUESAS. EL CASO DE LAS CAPITALES DE DISTRITO

---

*Paulo Reis Mourão\**

*Júlio Miguel Coelho Barbosa\*\**

El objeto de la economía, como ciencia social que involucra las relaciones entre agentes económicos y los patrones de desarrollo de la sociedad en diversas áreas, es el estudio del contenido de esa sociedad y de los procesos de relacionamiento de los agentes, como sostiene la perspectiva institucionalista (Mourão, 2007).

Los índices sintéticos, que se construyen agregando variables debidamente estructuradas, son buenos indicadores de esos procesos institucionales. Claro que no son un espejo de la economía y tampoco describen la realidad a la perfección, dada la complejidad de lo social, pero permiten integrar algunas características de la complejidad institucional de un objeto dado (como la de una región).

A partir de algunos índices, este ensayo analiza las diferencias de competitividad en dos zonas del territorio portugués, el litoral y el interior. También compara las dimensiones más competitivas de cada uno de esos espacios, desde un enfoque institucionalista. Este enfoque analítico considera la complejidad de las interacciones institucionales, visibles en los factores de producción, en vez del producto per se.

\* Doctor en Economía, profesor asistente del Departamento de Economía de la Universidad de Minho, Braga, Portugal, [paulom@eeg.uminho.pt].

\*\* Economista, consultor de gestión, SIG, Braga, Portugal, [jbar@portugalmail.pt]. Los autores agradecen las sugerencias de los evaluadores anónimos de la *Revista de Economía Institucional* y de los participantes en la discusión de versiones preliminares de este artículo en la Conferencia “Captación de inversión pública”, organizada por el Ateneo Comercial de Porto y la Delegación Regional del Norte de la Orden de los Economistas, Porto, 27 de abril de 2007; en el encuentro *Ciudades innovadoras y competitivas para el desarrollo sostenible*, Braga, 29 de noviembre de 2006; en encuentros autárquicos, Aveiro, 23 de noviembre de 2006, en el Foro Agenda 21, Vila Real, 9 de octubre de 2006. Versión original en portugués. Traducción de Alberto Supelano. Fecha de recepción: 5 de agosto de 2008, fecha de modificación: 27 de octubre de 2008, fecha de aceptación: 3 de noviembre de 2009.

El artículo comienza con un examen del término “competitividad” y delimita su alcance. Para ello se revisaron varios trabajos, sobre todo de índole académica, que se presentan en la primera sección. En la segunda sección se discute la noción de “competitividad de las regiones” con base en un cuadro síntesis que propuso Mendes (1999) como premisa para entender los puntos que están en la base de las diferencias competitivas entre las regiones.

En la tercera sección se presenta la metodología que sugiere el Beacon Hill Institute, a partir de la cual hicimos un estudio actualizado del caso portugués. Construimos cuatro subíndices de competitividad (demográfico, laboral, empresarial y de bienestar) que engloban algunas variables del *Atlas de las ciudades de Portugal* y que llevaron a construir un Índice de Competitividad de las Ciudades (ICC) que permitió hacer las observaciones que aquí se exponen. La última sección presenta las conclusiones.

## UNA DEFINICIÓN INSTITUCIONALISTA DE LA COMPETITIVIDAD

El presente trabajo adopta la concepción metodológica de institución, un hábito de acción de los agentes, que proponen los autores que se comentan en Mourão (2007). No obstante, hasta ahora no existe un análisis claro que combine la competitividad (bien sea en el sentido macro, en el sentido micro o en el sentido regional) y las instituciones. Para llenar este vacío se presenta el análisis siguiente.

De acuerdo con Chudnovsky y Porta (1990), hay dos enfoques para definir la competitividad: el microeconómico y el macroeconómico. En el enfoque microeconómico, se agrupan las definiciones centradas en la empresa, que asocian la competitividad con la “capacidad para planear, producir y vender un producto frente a la de sus competidores”.

En el enfoque macroeconómico, la competitividad se puede entender como “la capacidad de las economías nacionales para lograr ciertos resultados económicos, en algunos casos relacionados estrictamente con el comercio internacional, y en otros casos resultados más amplios, como el mejoramiento del nivel de vida y del bienestar social” (Chudnovsky y Porta, 1990, 8).

Chudnovsky y Porta añaden además que el “diseño de estrategias y la toma de las decisiones correspondientes se reflejan en el volumen de ventas o en los márgenes de rentabilidad, y que en el largo plazo se debe esperar una correlación positiva entre esas dos magnitudes”.

Es un concepto que no puede entonces prescindir de fundamentos micro genéricos pues depende de la dinámica del proceso de competencia, por un lado, y de la interacción entre las condiciones estructurales que lo delimitan y los comportamientos innovadores de las empresas, por el otro.

En términos más concretos, creer que “una mayor eficiencia productiva se traduce en una mayor participación en el mercado, así sea en el largo plazo, implica aceptar los parámetros de la competencia perfecta, en el sentido de que hay plena movilidad de capitales”, como dice Kupfer (1992). Esto implica aceptar que en el mercado no existen barreras a la entrada ni a la salida de ningún tipo, que los consumidores no tienen preferencias de marcas y que no hay discriminación de precios en el mercado.

Haguenuer (1989) agrupa los diversos conceptos de competitividad en dos familias:

– *Competitividad como desempeño*, donde la competitividad se expresa, de alguna forma, en la cuota de mercado que logra una empresa en un mercado y un momento determinados. La participación de las exportaciones de la empresa o conjunto de empresas (industria) en el total del comercio internacional de la mercancía es el indicador más inmediato en el caso de la competitividad internacional.

– *Competitividad como eficiencia*, donde la competitividad se refleja en una relación materia prima/producto, es decir, en la capacidad de la empresa para transformar materias primas en productos con un rendimiento máximo. Así, la competitividad se asocia con la capacidad de una empresa o industria para producir bienes con mayor eficiencia que los competidores en lo que se refiere a precios, calidad (o relación calidad/precio), tecnología, salarios y productividad.

En el primer caso, lo que define la posición competitiva de la empresa es la demanda, que determina cuáles son los productos de las empresas que más se requieren en el mercado. En el segundo caso, el que define la competitividad es el productor, que elige las técnicas sometido a las restricciones que impone su capacidad tecnológica, financiera y comercial.

Para Haguenuer, los factores que determinan la competitividad son muy generales, pues en el mercado (internacional) no sólo compiten empresas sino también instituciones.

Para quienes defienden la versión del *desempeño*, la competitividad, como fenómeno ex post, es el resultado de un vasto conjunto de factores, entre los cuales la eficiencia es sólo un factor, y no siempre el más importante. Así, la competitividad incluye la calidad del pro-

ducto y de productos similares, la capacidad de atender el mercado y la capacidad para diferenciar los productos.

Para quienes siguen la versión de la *eficiencia*, la competitividad es un fenómeno *ex ante*, es decir, un método de desempeño de las empresas que se traduce en las técnicas que utilizan. En este caso, el desempeño en el mercado es una consecuencia de la competitividad.

Como se observa, el concepto de *competitividad* es complejo. El National Competitiveness Council adjunta en un anexo de su Informe Anual un resumen de las nociones de competitividad que se usan en la actualidad<sup>1</sup>, desde la que defiende el Foro Económico Mundial, que identifica la competitividad con la capacidad de un país para lograr altas tasas de crecimiento del producto en forma sostenida, hasta la del Ciampi Group, organismo asesor de la Comisión Europea, que la concibe como un medio de promoción del nivel de vida de los ciudadanos, de oferta de empleo a los desempleados y de erradicación de la pobreza.

En una visión institucionalista, que integra los hábitos y el comportamiento de todos los agentes que intervienen en los diversos procesos de mercado, se considera además que no es sólo el dominio de las técnicas más productivas lo que en último análisis capacita a la unidad productora (Estado/Región/Empresa) para competir con éxito, sino que también interviene la complejidad de las instituciones (como el desarrollo socio-económico de los agentes, la madurez democrática o la transparencia de las decisiones públicas o privadas), con igual importancia.

## LA COMPETITIVIDAD DE LAS CIUDADES

Para que un espacio económico determinado pueda enfrentar con éxito los desafíos del futuro es cada vez más importante el éxito en las interacciones entre progreso científico y progreso tecnológico, en la identificación de las perspectivas y necesidades del mercado, y en la difusión y el fácil acceso a las tecnologías disponibles. El uso de nuevas tecnologías puede desarrollar factores de competitividad, como el aumento de la productividad o la reducción de los costos de producción<sup>2</sup>.

Dentro de las fronteras de Portugal Continental existe un diferencial de competitividad entre el litoral y el interior, cuya imagen tradi-

<sup>1</sup> Ver National Competitiveness Council, *Annual Competitiveness Report*, [<http://www.forfas.ie/ncc/reports/ncc/ann1.htm>].

<sup>2</sup> Para una discusión de la complejidad del análisis de la competitividad a nivel regional, ver Feio (1998).

cional favorece al primer espacio. A pesar de los trabajos alternativos que se enfocan en la dicotomía regional entre el Norte y el Sur o entre las zonas rurales y las zonas urbanas del país, la relevancia estructurante del análisis privilegia el estudio del interior frente al litoral porque la divergencia de los diversos indicadores es más clara<sup>3</sup>.

Pero, ¿hasta qué punto las ciudades del interior pueden converger con las del litoral? Se podría empezar “negando que esos espacios son marginales y adoptar una nueva visión que los considere como espacios de oportunidades” (MEPAT, 1998), como premisa de una política de desarrollo eficaz.

Por otro lado, es pertinente delimitar el alcance real del concepto de ciudad, en particular en lo que concierne al territorio portugués. En primer lugar, el campo del urbanismo y el concepto de ciudad hoy están en cuestión, dadas las grandes transformaciones derivadas del desarrollo acelerado de los medios de comunicación, los transportes, la informática –que abarca la robótica–, la astro física, el tele transporte, la ingeniería genética y las ciudades artificiales (Araújo, 2004).

Koolhaas (2002) y Araújo (2004) identifican aglomeraciones de distinta escala (metrópolis y megaciudades) y características diferentes según la especialización (ciudades digitales, ciudades de control, video-ciudades y ciudades informacionales) y la tensión entre ciudad ideal (sostenible) y correspondencia dialéctica (la distopía).

Fujita (1989), a su vez, considera que la ciudad –la aglomeración urbana– es el resultado de la combinación de tres elementos básicos: los recursos y las ventajas de transporte, la indivisibilidad y las economías de escala, y las externalidades e interacciones no comerciales. Alfonso (2005) considera un cuarto elemento: el gusto por la variedad, un factor que impulsa la ampliación de las ciudades.

En el caso portugués, según la Decisión 158 del Consejo Superior de Estadística, del 3 de julio de 1998, complementada por la Decisión 185 del Consejo Superior de Estadística, del 15 de marzo de 2000, una congregación urbana es toda aquella que posea una densidad de población superior a 500 habitantes/km<sup>2</sup> o que tenga una población residente superior o igual a 5.000 habitantes.

En la República Portuguesa, la elevación de los asentamientos a la categoría de ciudad (y de villa) se decide en la Asamblea de la República, conforme al artículo 13 de la Ley 11 del 2 de junio de 1982: una villa solo puede ser elevada a la categoría de ciudad cuando tenga un número de electores, en aglomerado poblacional continuo, superior a 8.000 personas y al menos mitad de los siguientes equipamientos

<sup>3</sup> Esta disparidad se demuestra en Mourão (2004 y 2005).

colectivos: instalaciones hospitalarias con servicio de permanencia, farmacias, cuerpo de bomberos, sala de espectáculos, museo y biblioteca, instalaciones de hotelería, establecimiento de enseñanza primaria y secundaria, establecimiento de enseñanza preinfantil e infantil.

Sin embargo, con base en el artículo 14 de esa misma ley, se puede aceptar una ponderación diferente de los requisitos mencionados por “importantes razones de naturaleza histórica, cultural y arquitectónica”.

En el marco del programa NUT II<sup>4</sup> – Región Centro de Portugal, se publicó un artículo (Carvalho y Sequeira, 1999) que perseguía dos objetivos esenciales para el desarrollo de las ciudades. Primero, reunir y sistematizar los resultados relacionados con la competitividad de la Región Centro y de las regiones consideradas marginales. Segundo, determinar hasta qué punto la introducción de las nuevas tecnologías de la información (NTI) potenciaría esa competitividad. Los resultados de ese estudio son alentadores, en el sentido de que las ciudades del interior con mayores índices de población quizá ya tienen las características para lograr esa convergencia.

Las ciudades medianas del interior, según el número de residentes, como las capitales de distrito –Vila Real, Braganza, Guarda, Viseu, Castelo Branco, Portoalegre, Évora y Beja tienen algunas ventajas frente a los centros urbanos más pequeños (como las capitales de concejo) de ese mismo espacio, pues tienen una mayor dimensión de aglomeración: escala, calidad de vida, intensidad de flujos, comercio y servicios, poder de compra y fuentes de información.

Y con respecto a las grandes ciudades del litoral, aún no sufren los efectos del crecimiento económico desordenado y poco sostenible que allí generó contaminación, congestiones de tránsito, altos niveles de criminalidad y procesos de marginalización y degradación urbana.

Por esta razón, las interacciones integradas y las relaciones de complementariedad entre ellas, a través de una red de transportes completa, que son la base de la comunicación entre grupos humanos heterogéneos, asumen una importancia creciente.

Por otra parte, las NTI han sido poco exploradas en las ciudades del interior. Estas tecnologías aumentan la velocidad de circulación de la información y disminuyen la distancia física que las separa. La complementariedad y la competitividad de esa red de ciudades saldrán, pues, beneficiadas (Carvalho y Sequeira, 1999, y Mendes, 1999).

Para entender los factores que están en la base de las diferencias de competitividad entre las regiones, tendremos en cuenta los es-

<sup>4</sup> NUT: Unidad Estadística Territorial.

tudios de José Mendes en 1999, y el ya mencionado de Carvalho y Sequeira (1999), que engloban las dimensiones de clima, criminalidad, desempleo, vivienda, movilidad, patrimonio, poder de compra, contaminación y servicios; y las jerarquizan en cinco *clusters*<sup>5</sup>.

Cuadro 1  
Clusters de ciudades, puntos fuertes y débiles

Clusters	Ciudades	Puntos fuertes	Puntos débiles
1ª ciudad	Lisboa	Bajo desempleo (1ª), poder de compra (1ª), patrimonio (1ª), servicios (1ª) y clima (1ª)	Movilidad (5ª), vivienda (5ª) y contaminación (5ª)
2ª ciudad	Porto	Poder de compra (2ª), servicios (2ª) y patrimonio (2ª)	Desempleo (4ª), contaminación (4ª) y vivienda (4ª)
Ciudades medias con fuerte crecimiento	Aveiro, Braga, Faro, Leiria, Setúbal y Viseu	Clima (2ª), vivienda (2ª), movilidad (1ª) y bajo desempleo (2ª)	Criminalidad (5ª), patrimonio (4ª) y servicios (5ª)
Ciudades medias con débil crecimiento o estancadas	Bragança, Castelo Branco, Coimbra, Évora, Guarda, Santarém, Viana do Castelo y Vila Real	Baja criminalidad (2ª), bajo desempleo (3ª), movilidad (2ª), vivienda (1ª) y contaminación (2ª)	Poder de compra (4ª) y clima (4ª)
Ciudades en declive	Beja y Portoalegre	Baja contaminación (1ª) y baja criminalidad (1ª)	Desempleo (5ª), poder de compra (5ª), movilidad (4ª), patrimonio (5ª) y clima (5ª)

Fuente: Mendes (1999).

El primer *cluster* (Lisboa) se distingue por los bajos índices de desempleo, el clima, los servicios y el poder de compra, y sus puntos débiles son la movilidad, el costo de la vivienda y la contaminación.

Los índices de compra, servicios y patrimonio del segundo *cluster* (Porto) tienen una posición favorable y sólo son superados por los de la capital. En contrapartida, el desempleo, la contaminación y el costo de la vivienda son elevados.

El tercer *cluster* se distingue positivamente por el clima, el costo de la vivienda, el bajo desempleo y, sobre todo, por la movilidad, dimensión que ocupa la primera posición. En lo que respecta a la criminalidad y a los servicios, las ciudades de este *cluster* están en la quinta posición.

El cuarto *cluster* se destaca por un costo de la vivienda muy bajo, pero también por la poca criminalidad, el bajo desempleo, la poca contaminación y alguna movilidad. Mientras que los puntos débiles de estas ciudades son el bajo poder de compra y el clima.

<sup>5</sup> Estos autores jerarquizaron las regiones recurriendo al análisis de *clusters* basado en el Análisis de Varianza ANOVA.

Por último, el *cluster* formado por Beja y Portoalegre tiene como ventajas la poca contaminación y la baja criminalidad, aunque registra altos índices de desempleo, bajo poder de compra, poca movilidad y bajos índices en las dimensiones de clima y patrimonio.

La comparación de las ventajas competitivas basadas en el análisis de las dimensiones mencionadas indica que las ciudades del litoral tienen ventajas absolutas en las dimensiones de desempleo, poder de compra y clima<sup>6</sup>, mientras que las del interior tienen ventajas absolutas en las dimensiones de criminalidad, contaminación y costo de la vivienda; y que las ciudades del interior tienen ventajas relativas en las dimensiones de patrimonio, movilidad y servicios.

Sin embargo, ahora que se dispone de una gama de variables más amplia que la de Mendes (1999) y con un alcance territorial mayor que el de Carvalho y Sequeira (1999), con datos actualizados, es necesario revisar esos esfuerzos, combinando las diversas dimensiones del concepto de *competitividad* en un indicador individual. Además, en la literatura hay consenso en que la competitividad se debe analizar en forma dinámica, comparando los espacios y los momentos de las instituciones (Krugman, 1992). La siguiente sección intenta responder a esa necesidad.

## MÉTODO ALTERNATIVO PARA EVALUAR LA COMPETITIVIDAD

Para evaluar la competitividad de las ciudades del interior recurrimos a la metodología que sugiere el Beacon Hill Institute en su informe anual "Metro Area and State Competitiveness"<sup>7</sup>. Este Instituto, que pertenece a la Universidad de Suffolk, redacta un informe anual en el que se analiza la competitividad de Estados Unidos, y desagrega los resultados por Estados y ciudades, siguiendo a Porter (2000) como base metodológica.

<sup>6</sup> Como destacó un revisor anónimo, esta idea tiene reminiscencias en la tradición mercantilista, que hacía énfasis en las ventajas de las ciudades litorales provistas de accesos diversos a las flotas mercantiles.

<sup>7</sup> Un evaluador anónimo comentó: "The Beacon Hill Institute es un grupo de expertos ultraliberal; no es que los ultraliberales no puedan construir metodologías correctas, sino que los grupos de expertos, de cualquier extremo del espectro político, tienden a rebajar los estándares de la crítica académica en favor de sus posiciones ideológicas favoritas". A pesar de que el calificativo que usa este evaluador anónimo es polémico, en la ciencia la validez de las hipótesis exige recurrir a las pruebas apropiadas. Este modelo se inspira en el modelo sugerido por el Beacon Hill Institute y hay que reconocerlo (a riesgo de que la omisión se confunda con el plagio); en nuestro trabajo intentamos superar las limitaciones empíricas que detectó este revisor, usando pruebas de la calidad de los resultados, como se detalla más adelante.



En línea con la definición anterior y de acuerdo con Porter (2000), condensa así las definiciones de competitividad territorial: la calidad de un espacio cuando reúne políticas y condiciones locales que hacen posible un nivel sostenido<sup>8</sup> del producto per cápita y del crecimiento respectivo<sup>9</sup>.

Por tanto, partiendo de la función de producción tradicional de la región  $i$ :

$$Y_{it} = f(K_{it-1}, L_{it-1}, T_{it-1}) \quad [1]$$

donde  $Y_{it}$  representa el nivel de producto en  $t$ ,  $K_{it-1}$  el nivel de capital en el momento anterior  $t-1$ ,  $L_{it-1}$  la dimensión laboral en el momento anterior y  $T_{it-1}$  el nivel tecnológico también en el momento anterior; se supone que el crecimiento de  $K_i$ ,  $L_i$  y del nivel tecnológico promueve per se el crecimiento de  $Y_i$ .

En la realidad:

$$Y_{it+1} = f(K_{it}, L_{it}, T_{it}) \quad [2]$$

Entonces:

$$Y_{it+1} - Y_{it} = \Delta Y_i = f(\Delta K_i, \Delta L_i, \Delta T_i) \quad [3]$$

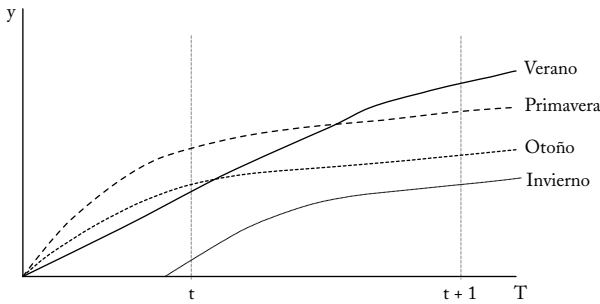
Para una ilustración más inmediata de las implicaciones de [3], llamamos la atención sobre la gráfica 1 y sobre el cuadro 2, que muestra las funciones representadas en la gráfica 1. Las funciones de producción de la gráfica 1 siguen las hipótesis habituales, desde Solow (1956 y 1957) hasta Mankiw, Romer y Weil (1992), con la sugerencia sintetizadora de Barro y Sala-i-Martin (2004), en particular, que hay rendimientos constantes a escala, donde  $y$  es la producción efectiva por unidad de factor, con una primera derivada positiva y una segunda derivada negativa, y la observancia de las condiciones de Inada (1963).

<sup>8</sup> Se sigue a Camdessus (1998), quien advierte que sólo una distribución equitativa del ingreso puede estimular el crecimiento económico.

<sup>9</sup> Así, un espacio competitivo es aquel que asegura el crecimiento de los insumos ( $K_i$ ,  $L_i$  y  $T_i$ ), y que posee aquella propiedad que en teoría de juegos se denomina "amenaza creíble", en este caso, de crecimiento económico, es decir, la posición que un agente (aquí el agente representativo de un espacio determinado) toma con alta probabilidad en un juego secuencial en respuesta a la posición de los demás agentes. En la realidad, el agente representativo, de acuerdo con los recursos del espacio, procura emplearlos con la mayor eficiencia para obtener la máxima producción que se traduzca en el mayor pago esperado. Algunos autores que se ocupan de la relación entre crecimiento económico y teoría de juegos en esta área son von Neumann y Morgenstern (1944), Benhabib y Rustichini (1991) y Boldrin y Levine (2006).

## Gráfica 1

Funciones de producción y competitividad de cuatro espacios hipotéticos



## Cuadro 2

Espacio	y(t)	y(t+1)	$\Delta Y$	Rango(t)	Rango(t+1)
Primavera	340	450	110	1º	2º
Verano	230	550	320	3º	1º
Otoño	250	330	80	2º	3º
Invierno	50	250	200	4º	4º

Como se observa, una lectura errada de la competitividad de cada espacio en  $t$  diría que “Primavera” es el más competitivo, pues  $y$  es mayor que en los demás. No obstante, “Verano” registra el mayor crecimiento entre  $t$  y  $t+1$ , y es el espacio más productivo en  $t+1$ , por tanto, el que genera mayores ingresos a sus agentes. De modo que más importante que considerar el *rango* como algo referente a las posiciones adquiridas es observar la capacidad de crecimiento de cada espacio, y clasificarlo como más o menos competitivo de acuerdo con la capacidad de crecimiento eficiente de sus factores, que se traducirá en un aumento del producto final  $y$ . Luego se clasifica la capacidad de crecimiento de los espacios, a semejanza de lo que se observa en el espacio “Verano”, como una amenaza creíble de expansión del producto, es decir, de la competitividad<sup>10</sup>.

<sup>10</sup> Como señaló un revisor anónimo, la observancia de la condición de que la segunda derivada de las funciones de producción es negativa para todos los espacios permite relajar la discusión sobre choques asimétricos institucionales. Si esa condición no se cumple en todas las economías, la validez de la gráfica depende de que impongamos una nueva condición: la presencia de choques institucionales comunes a las economías objeto de análisis. En caso contrario, puede ocurrir la situación que sugiere la gráfica A1: incluso con tasas de crecimiento superiores, un espacio puede no alcanzar a otro, que partió de un punto inicial superior pero que, en el mismo período, tuvo tasas de crecimiento inferiores, porque este espacio sufrió un choque institucional positivo en el segundo momento que le permitió ascender más rápidamente que el primer espacio a un nivel más alto de crecimiento económico (consultar la gráfica en [<http://www.economiainstitutional.com/pdf/No21/preis21.pdf>]).

Porter (2000) sugiere agrupar los determinantes de la competitividad en cuatro categorías: calidad de los recursos disponibles, nivel de la demanda local, carácter de la oferta local y prácticas institucionales.

Para lograr una cobertura institucional tan amplia es necesario recurrir a una base de datos con una cobertura correspondiente. En el caso portugués, la base de datos más esclarecedora en esta materia es el *Atlas de las ciudades de Portugal*, editado por el INE (2002).

Mediante el análisis factorial de las variables de las ciudades portuguesas tomadas del *Atlas* del año 2002 se identificaron siete componentes principales que, reordenados de acuerdo con la máxima significancia<sup>11</sup>, dieron lugar a los cuatro subíndices siguientes:

– Subíndice de competitividad demográfica, compuesto por la densidad de la población, la tasa de crecimiento de la población, la edad promedio de los residentes (\*), la esperanza media de vida, la tasa de mortalidad infantil (\*) y el porcentaje de recolección de residuos sólidos urbanos.

– Subíndice de competitividad laboral, compuesto por la tasa de desempleo (\*), la dimensión laboral de las empresas y el número de empresarios a nombre individual (\*).

– Subíndice de competitividad empresarial, formado por el volumen de negocios en el comercio, la capacidad de alojamiento promedio en los establecimientos hoteleros, la tasa bruta de ocupación de camas, las licencias para nuevas construcciones, las licencias para vivienda y el número de visitantes por museo.

– Subíndice de competitividad en bienestar: número de personas por alojamiento (\*), divisiones por alojamiento, alojamientos sin al menos una infraestructura básica (\*), alojamientos familiares no habitados (\*) y edificios exclusivamente residenciales.

Estos subíndices se construyeron en tres pasos:

1. Cada variable se normalizó multiplicándola por un factor común a todas las ciudades que produjese una distribución de la variable con una desviación estándar igual a 1, luego al valor calculado de cada ciudad se sumó una constante para que la variable también tuviera una media igual a 5. Así, los valores quedaron limitados a un intervalo entre 0 (observaciones mínimas) y 10 (observaciones máximas).

2. Después se calculó cada subíndice tomando el promedio ponderado de las variables que lo componen<sup>12</sup>; cabe señalar, sin embargo,

<sup>11</sup> Para un análisis de la importancia de la metodología multivariada y la relevancia de métodos alternativos (como HOMALS o ACP), ver Diniz y Mourão (2002).

<sup>12</sup> Para evaluar la robustez del proceso de construcción, se calcularon ponderaciones diferenciadas para cada variable, y la correlación entre los diferentes subíndices se evaluó de acuerdo con esas ponderaciones. Sin embargo, los resultados, que

que para las variables con asterisco (\*), cuyo crecimiento muestra una pérdida de competitividad, se reordenaron sus observaciones, de modo que corresponden a la diferencia entre 10 y el valor original (p. ej., si el valor de la tasa de desempleo de una ciudad era de 7,60 –un valor superior al promedio que, por tanto, indica pérdida de competitividad– quedó con un valor de 2,40: igual a la diferencia entre 10 y 7,60).

3. Por último, los subíndices resultantes del paso anterior se normalizaron igual que en el primer paso (para que tuvieran una desviación igual a 1 y una media igual a 5).

El Índice de Competitividad de las Ciudades (ICC) es el promedio aritmético de los cuatro subíndices de competitividad, y lo comentamos más adelante. Sus valores finales también tienen un valor promedio de 5 y una desviación estándar de 1.

Dado el gran número de ciudades de Portugal Continental que cubre el estudio, se recurrió al concepto de “ciudad representativa”<sup>13</sup> para que, partiendo de las capitales de distrito, se compare la competitividad del espacio circundante. Para la definición del interior y el litoral se recurrió a la definición geográfica tradicional que considera “interior” al territorio situado al este de los 8° oeste (meridiano de Greenwich), exceptuando el territorio de Algarve. El territorio restante, al occidente de los 8° oeste y el Algarve, se considera “litoral”. Así, las capitales de distrito del “interior” son, en orden alfabético, Beja, Bragança, Castelo Branco, Évora, Guarda, Portoalegre, Vila Real y Viseu. Las capitales “litorales” son Aveiro, Braga, Coimbra, Faro, Leiria, Lisboa, Porto, Santarém, Setúbal y Viana do Castelo.

El cuadro 3 muestra los resultados de los cuatro subíndices de competitividad y del Índice de Competitividad de las Ciudades resultante. La gráfica 2 muestra la distribución de los índices en Portugal Continental.

Una rápida ojeada al cuadro 3 y a la gráfica 2 muestra que las tres ciudades con un ICC mayor son Évora, Lisboa y Coimbra. A su vez, las tres ciudades con peor desempeño son Faro, Viana do Castelo y Porto.

Para entender cuáles son las dimensiones más competitivas de las ciudades del “interior”, debemos observar los valores relativos de los promedios de los dos grupos. Así, a pesar de la competitividad asociada del “interior” en tres de las cuatro dimensiones (demográfica, empresarial y de bienestar) es en esta última donde reside la mayor ventaja de estas

aquí no se incluyen, no revelaron ausencia significativa de correlación. Además, se evaluó la sensibilidad de los resultados a varias fuentes de incertidumbre; los resultados destacan la robustez de los valores del Índice de Competitividad de las Ciudades. Todos los cálculos se pueden solicitar a los autores.

<sup>13</sup> Siguiendo a Anas (2003) o a Henderson y Wang (2004), por ejemplo.

ciudades. En efecto, si nos concentramos en el subíndice de competitividad de bienestar, vemos que de las seis regiones con los valores más altos, cinco corresponden a ciudades del “interior”: Évora (1<sup>er</sup> lugar), Beja (2<sup>o</sup>), Castelo Branco (3<sup>o</sup>), Portoalegre (4<sup>o</sup>) y Bragança (6<sup>o</sup>).

### Cuadro 3

Subíndices e Índice de Competitividad de las capitales de distrito Portugal, 2002

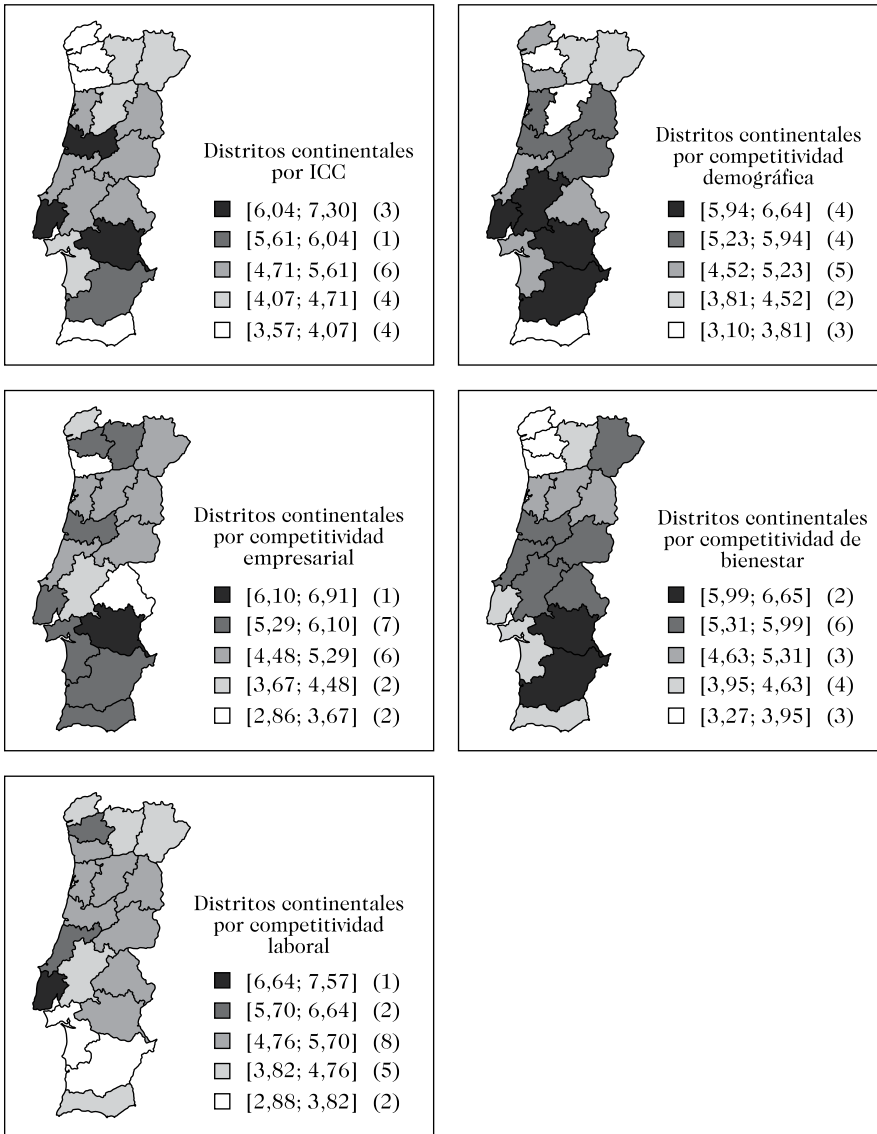
Ciudad	Competitividad demográfica	Competitividad laboral	Competitividad empresarial	Competitividad de bienestar	ICC
Aveiro	5,458	5,464	4,918	5,161	5,452
Beja	6,320	3,565	5,437	6,139	5,660
Braga	3,399	5,710	5,418	3,385	4,055
Bragança	3,819	4,140	4,632	5,799	4,271
Castelo Branco	5,280	4,997	5,110	5,959	5,608
Coimbra	5,464	5,218	5,977	5,646	6,042
Évora	6,638	4,887	6,906	6,641	7,293
Faro	3,103	4,743	5,386	4,494	3,971
Guarda	5,472	5,092	4,908	4,923	5,178
Leiria	4,712	6,010	5,061	5,566	5,609
Lisboa	6,137	7,568	5,412	4,101	6,454
Portoalegre	5,162	5,430	2,866	5,904	4,711
Porto	4,968	5,502	3,114	3,270	3,577
Santarém	5,993	4,399	3,859	5,832	5,037
Setúbal	5,105	2,887	5,666	4,286	4,070
Viana do Castelo	4,771	4,675	4,122	3,909	3,859
Vila Real	4,431	4,458	5,926	4,111	4,514
Viseu	3,769	5,256	5,280	4,873	4,628
Media total	5	5	5	5	5
Desviación total	1	1	1	1	1
Media del Interior	5,111	4,727	5,133	5,543	5,129
Media del Litoral	4,972	5,180	4,929	4,797	4,970

Fuente: *Atlas das Cidades de Portugal* (2002), y cálculos de los autores.

Antes de revisar el estudio de Mendes (1999), hay que recalcar que estos valores comprueban que existe competitividad en las ciudades del “interior”, asociada primordialmente a la dimensión del bienestar de la población. No obstante, en este artículo, que recurre a un enfoque institucionalista y cubre una gama más significativa de operaciones entre los agentes, se detecta la existencia de competitividad en dimensiones que hasta ahora no se han valorado debidamente, como las referentes a la competitividad demográfica (en promedio, las ciudades del “interior” crecen más que las litorales) y a la competitividad empresarial (sobre todo en el volumen de negocios en el comercio, la capacidad de alojamiento promedio de los establecimientos hoteleros y el número de nuevas licencias para vivienda)<sup>14</sup>.

<sup>14</sup> Estos valores se detallan en el cuadro que aparece en [<http://www.economia-institucional.com/pdf/No21/preis21.pdf>].

Gráfica 2  
Distribución de los Índices de Portugal Continental, 2002



Existen trabajos adicionales que corroboran estos resultados, en especial las posiciones más elevadas y las posiciones más bajas. Entre ellos, se destacan el del semanario portugués *Expresso* de 2007, el informe de la Dirección General de Turismo, “Desempeño competitivo de las regiones – Evolución en los últimos 10 años” y el informe de la

Asociación Portuguesa para la Inversión, “Municipios proactivos en la reducción de costos del contexto”.

Cabe observar también las posiciones extremadamente bajas de ciudades históricamente relevantes, como Porto, Braga y Faro, en el Índice general (ICC), que ocupan los lugares 18, 15 y 16 respectivamente. Esta observación sugiere que dichas áreas pueden estar sufriendo pérdidas sucesivas de competitividad, debido sobre todo a las bajas posiciones que ocupan en la tasa de mortalidad infantil, la esperanza media de vida y los alojamientos familiares no habitados, como lo confirman los datos del cuadro que se cita en la nota 14.

Se observan, además, ventajas competitivas remanentes en las zonas litorales, que se relacionan con los patrones laborales, principalmente con el mayor número de oportunidades de empleo en grandes unidades productivas.

Como estímulo a la discusión de la política económica regional, este trabajo permite llamar la atención a quienes toman decisiones públicas sobre dos grupos de oportunidades.

El primer grupo se refiere a las áreas del interior, que en las dimensiones proyectadas tienen la posibilidad de un crecimiento sostenible, armonizado con otras dimensiones.

El segundo grupo de oportunidades, localizado primordialmente en las áreas litorales, apunta a la necesidad de una apuesta centrada en los dominios de crecimiento económico que generan oportunidades de empleo, para que estas áreas superen las fases de saturación de algunos de los indicadores observados.

Además, este trabajo impugna la tendencia dominante a considerar, a priori, que las zonas más desarrolladas son las más competitivas, y advierte sobre la necesidad de una discusión que incorpore las diversas dimensiones de la vida regional.

La competitividad exige una dinámica de crecimiento factorial que enfrente las necesidades de aumento sostenido de la producción. Este trabajo demuestra que, aun siendo las zonas más desarrolladas, las regiones del litoral presentan un conjunto de estrangulaciones que no se pueden desatender y que, en último análisis, pueden llevar a una saturación en la evolución de los recursos disponibles que puede ocasionar costos mayores posteriores. Se propone entonces prestar atención a las dinámicas más competitivas de áreas litorales como las de Porto o de Algarve, promoviendo niveles de empleo que se consiguieren en las nuevas alternativas de inversión, más allá del comercio de grandes superficies o del turismo tradicional que muestran múltiples señales de estancamiento.

A su vez, las zonas del interior tienen potencialidades de crecimiento en sectores ligados al turismo rural y a la prestación de servicios a la población, que forman parte de los componentes del bienestar y de la demografía, respectivamente.

## CONCLUSIÓN

En este trabajo buscamos contrastar la existencia de competitividad en los espacios portugueses mediante un enfoque institucionalista. Después del examen de la noción de competitividad aplicada a los espacios, se optó por analizar la competitividad asociada a la sostenibilidad del desarrollo del nivel de vida de las ciudades evaluando los insumos productivos.

En esta secuencia se construyó un Índice de Competitividad que reúne diversos datos actuales de la realidad portuguesa que permitió comprobar que existe un potencial de competitividad en el espacio interior portugués, sobre todo en la dimensión del bienestar, que promueve el nivel de bienestar de las familias, donde el interior tiene una amplia ventaja sobre el litoral.

En los campos de la competitividad demográfica y empresarial, el interior también está en ventaja en este principio de siglo. Esto puede atenuar el hecho de que el litoral es más desarrollado que el interior, al menos en términos de producto. Por otra parte, el interior es más competitivo que el litoral en tres de las cuatro áreas que analizamos: la demográfica, la empresarial y la del bienestar, perdiendo apenas en la competitividad laboral.

Otro aspecto muy importante, en un campo de análisis más limitado, es que las ciudades que se consideran llenas de oportunidades y de gran dinamismo económico presentan un ICC muy bajo: Porto (18°), Faro (16°), Braga (15°) y Setúbal (14°). Por otro lado, ciudades como Évora (1°), con un margen de importancia, Beja (4°) y Castelo Branco (6°) aparecen en los primeros lugares, lo que prueba que las disparidades tradicionales en el nivel de desarrollo económico, si son debidamente entendidas con una visión institucionalista, pueden ser superadas con mejoras actuales del nivel de competitividad de los espacios históricamente menos significativos, como muestra el ejemplo del “interior” portugués.

Como sugiere la gráfica 1, desde esta perspectiva institucionalista la competitividad exige evaluar el crecimiento cuantitativo y el progreso cualitativo de los insumos entre dos momentos. Este artículo llama la atención sobre los puntos iniciales de las dimensiones factoriales



analizadas en las capitales de distrito (los valores de  $y$  en  $t$ ) que indican la potencialidad de crecimiento en cada espacio analizado. Es entonces relevante contrastar ese desarrollo con futuras actualizaciones (el momento  $t + 1$ ) de la base de datos que utilizamos, cuando se publique esa actualización.

Este trabajo, con un enfoque pionero del caso portugués, lleva a resultados que no pueden ser ignorados y que lanzan serias advertencias a todos los interesados en una nueva visión de los espacios y a todos los interesados en superar las deficiencias de los modelos de desarrollo económico tradicionales.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. *Diário da República*. “158ª Deliberação do Conselho Superior de Estatística”, 3 de Julho de 1998, IIª série, 11 de septiembre de 1998.
2. *Diário da República*. “185ª Deliberação do Conselho Superior de Estatística”, 15 de Março de 2000, IIª série, 17 de abril de 2000.
3. Alfonso, O. “La ciudad segmentada: una revisión de la síntesis espacial neoclásica”, *Revista de Economía Institucional* 13, 2005, 159-191.
4. Anas, A. “Vanishing Cities: What Does the New Economic Geography Imply About the Efficiency of Urbanization?”, *Urban/Regional* 0302005, 2003.
5. Araújo, R. “A cidade sou eu”, *Revista Comum* 10, 23, 2004, pp. 103-121.
6. Associação Portuguesa para o Investimento. “Municípios pró-activos na redução de custos do contexto”, Lisboa, 2005.
7. Barro, R. y X. Sala-i-Martin. *Economic Growth*, Cambridge, MIT Press, 2004.
8. Beacon Hill Institute. *Metro Area and State Competitiveness Report 2004*, Boston, Suffolk University, 2004.
9. Benhabib, J. y A. Rustichini. “Vintage Capital, Investment, and Growth”, *Journal of Economic Theory* 55, 2, 1991, pp. 323-339.
10. Boldrin, M y D. Levine. “Intellectual Property and the Efficient Allocation of Surplus from Innovations”, *Levine's Working Paper Archive* 78482800000000690, 2006.
11. Camdessus, M. “Income Distribution and Sustainable Growth – The Perspective of the IMF at Fifty”, V. Tanzi y K. Chu, eds., *Income Distribution and High-Quality Growth*, Cambridge, MIT Press, 1998, pp. 1-4.
12. Carvalho, P. y T. Sequeira. “As Vantagens Competitivas das Cidades do Interior de Portugal; Sociedade e Território”, *Revista de Estudos Urbanos e Regionais* 33, 1999.
13. Chudnovsky, D. y F. Porta. “La competitividad internacional, principales cuestiones conceptuales y metodológicas”, *Documento de Trabajo CENIT* 3, 1990.
14. Diniz, F. y P. Mourão. “Um olhar sobre as distâncias económicas nas NUTE Alto Trás-os-Montes e Douro”, Actas del 8º Congreso de Economía Regional de Castilla y León, 2002, [[http://www.jcyl.es/jcyl/cee/dgeae/congresos\\_ecoreg/CERCL/1232.PDF](http://www.jcyl.es/jcyl/cee/dgeae/congresos_ecoreg/CERCL/1232.PDF)].

15. Direcção Geral do Turismo. *Performance competitiva das regiões*, Lisboa, 2005.
16. *Expresso*. “O desempenho de 50 cidades, analisadas através de 20 critérios”, *Única*, 6 de enero de 2007, p. 34.
17. Feio, P. *Território e competitividade*, Lisboa, Edições Colibri, 1998.
18. Fujita, M. *Urban Economic Theory: Land Use and City Size*, Cambridge, Cambridge University Press, 1989.
19. Grahame, T. *The Limits to Globalization: Taking Economic Borders Seriously*, Santa Cruz, Center for Global, International and Regional Studies y California University, 2003.
20. Haguenaer, L. *Competitividade: Conceitos e Medidas*, Rio de Janeiro, TD IEI/UFRJ, 1989.
21. Henderson, V. y H. Wang. “Urbanization and City Growth”, mimeo, Brown University, 2004.
22. Inada, K. “On a Two-Sector Model of Economic Growth: Comments and a Generalization”, *Review of Economic Studies* 30, 2, 1963, pp. 119-127.
23. Instituto Nacional Estatística (INE). *Atlas das Cidades de Portugal*, Lisboa, 2002.
24. Koolhaas, R. *Cultivos urbanos*, Paraná, Oeste, 2002, pp. 2-7.
25. Krugman, P. “A Dynamic Spatial Model”, *NBER Working Paper* 4219, 1992.
26. Kupfer, D. “Padrões de Concorrência e Competitividade”, Anais do XX Encontro Nacional da ANPEC, Campos de Jordão, 1992.
27. Diário da República. “Lei 11/82”, 1ª Série, 2 de junio de 1982.
28. Mankiw, N.; D. Romer y D. Weil. “A Contribution to the Empirics of Economic Growth”, *Quarterly Journal of Economics* 107, 1992, pp. 407-437.
29. Mendes, J. *Onde viver em Portugal – Uma análise da qualidade de vida nas capitais de distrito*, Edição da Ordem dos Engenheiros – Região Centro, Coimbra, 1999.
30. Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território (MEPAT). *Uma visão estratégica para vencer o Século XXI – Plano Nacional de Desenvolvimento Económico e Social*, Lisboa, Secretaria de Estado do Desenvolvimento, 1998.
31. Mourão, P. “As disparidades regionais em Portugal: uma sugestão a partir de índices sintéticos”, *Redes* 9, 3, PP. 11-33, Universidade de Santa Cruz do Sul, 2004.
32. Mourão, P. “A importância do desenvolvimento regional na localização de equipas de futebol profissionais. O caso português 1970-1999”, *Revista Portuguesa de Estudos Regionais* 8, 2005, pp. 31-45.
33. Mourão, P. “El institucionalismo norteamericano – Orígenes y presente”, *Revista de Economía Institucional* 16, 2007, pp. 315-325.
34. Porter, M. *The Current Competitiveness Index: Measuring the Microeconomic Foundations of Prosperity*, New York, World Economic Forum y Oxford University Press, 2000.
35. Solow, R. “A Contribution to the Theory of Economic Growth”, *Quarterly Journal of Economics* 70, 1956, pp. 65-94.

36. Solow, R. "Technical Change and the Aggregate Production Function", *Review of Economics and Statistics* 39, 1957, pp. 312-320.
37. Von Neumann, J. y O. Morgenstern. *Theory of Games and Economic Behaviour*, New York, Princeton University Press, 1944.

ANEXO

Cuadro A1

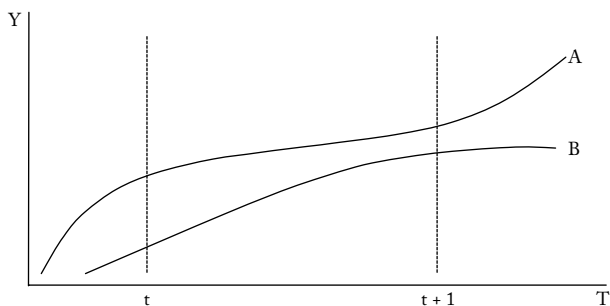
VARIABLES NORMALIZADAS QUE SE USARON EN LA CONSTRUCCIÓN DE LOS SUBÍNDICES

Ciudad	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9	V10	V11	V12	V13	V14	V15	V16	V17	V18	V19	V20	V21	V21
Aviatio	4.190	4.561	5.246	4.565	6.190	5.743	5.562	5.589	4.783	4.241	4.734	4.731	5.402	5.099	5.570	4.759	5.408	3.991	5.361	5.853	4.190	4.190
Beja	5.159	4.734	4.715	6.658	5.848	6.101	3.876	3.290	4.395	6.246	4.248	4.248	5.064	5.081	4.947	4.759	4.922	5.612	5.705	6.965	5.159	5.159
Braga	4.657	5.711	5.009	4.029	3.911	3.986	4.663	6.295	5.171	4.598	4.958	5.127	6.103	6.073	4.280	2.900	5.000	5.936	2.996	4.435	4.435	5.386
Castelo Branco	4.566	5.238	5.334	5.566	4.025	5.026	5.787	5.008	4.201	4.407	5.930	5.613	5.274	4.832	4.246	5.379	5.488	5.936	4.845	4.435	4.566	4.566
Coimbra	4.576	4.576	4.576	4.576	4.576	4.576	4.576	4.576	4.576	4.576	4.576	4.576	4.576	4.576	4.576	4.576	4.576	4.576	4.576	4.576	4.576	4.576
Évora	5.521	5.754	4.892	4.292	3.968	2.230	5.674	5.619	4.490	5.918	5.485	5.683	5.117	5.191	7.981	5.379	5.482	5.612	5.433	5.644	5.521	5.521
Faro	4.205	6.796	6.175	5.930	4.424	4.990	5.787	4.317	5.187	5.801	4.435	6.060	4.936	5.623	4.116	4.139	6.225	4.964	4.587	4.907	4.205	4.205
Guarda	4.240	6.658	5.918	3.837	7.273	3.986	6.461	4.900	5.671	5.677	4.323	3.306	5.523	4.814	4.524	5.379	5.408	6.261	4.243	5.019	4.240	4.240
Lisboa	7.022	3.194	2.548	5.475	4.424	5.599	4.888	7.284	7.998	3.245	7.239	6.941	2.595	3.297	7.807	7.238	3.775	5.288	4.243	2.377	7.022	7.022
Ponteledge	4.465	3.628	4.007	5.839	5.165	5.779	5.337	5.906	4.621	3.245	3.575	3.696	4.754	4.639	4.265	5.379	5.408	4.640	6.479	5.185	4.465	4.465
Porto	6.854	3.396	3.609	4.292	3.854	4.632	3.314	5.959	6.738	3.378	4.958	4.603	2.690	3.628	5.594	5.379	3.775	3.019	3.727	5.102	6.854	6.854
Santarém	4.193	4.792	4.538	5.930	6.019	5.313	4.550	4.052	5.187	6.374	4.435	4.680	4.181	2.948	4.268	5.998	5.000	4.964	5.748	5.213	4.193	4.193
Setúbal	6.990	4.720	4.936	3.655	5.165	4.416	2.415	4.211	4.120	4.971	6.491	5.536	5.071	5.007	4.742	5.379	2.959	6.261	4.372	4.379	6.990	6.990
Viana do Castelo	4.036	5.277	5.644	5.111	4.481	5.062	5.450	3.999	4.460	5.204	6.155	4.437	5.908	6.414	4.412	4.329	6.225	3.991	4.200	4.880	4.036	4.036
Vila Real	4.371	5.602	5.821	3.746	4.823	4.811	5.450	4.847	5.219	6.042	5.557	4.769	5.651	4.152	4.594	4.139	6.225	3.991	5.361	4.991	4.371	4.371
Media total	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
Desviación total	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000

V1: densidad de población (hab./km², 2001); V2: tasa de crecimiento de la población (%; 1991-2001); V3: edad promedio de los individuos (num. de años, 2001); V4: esperanza de vida al nacimiento (num. de años, 2000); V5: tasa de mortalidad infantil (%; 1996-2000); V6: recolección de residuos sólidos urbanos (% de edificios, 2001); V7: tasa de desempleo (%; 2001); V8: tamaño promedio de las sociedades (num. de personas en servicio, 1999); V9: empresarios en nombre individual (%; 1999); V10: volumen de negocios en el comercio (%; 1999); V11: capacidad de alojamiento promedio de los establecimientos hoteleros (num. de camas, 2000); V12: tasa bruta de ocupación de camas (%; 2000); V13: licencias para nuevas construcciones (%; 1996-2000); V14: licencias para vivienda (%; 1996-2000); V15: visitantes por museo (num. promedio, 1998); V16: personas por alojamiento (num. promedio, 2001); V17: personas por alojamiento (num. promedio, 2001); V18: divisiones por alojamiento (num. promedio, 2001); V19: alojamientos sin al menos una infraestructura básica (%; 2001); V20: alojamientos familiares no habitados (%; 2001); V21: edificios exclusivamente residenciales (%; 2001).

Fuente: *Atlas de las ciudades de Portugal* (2002).

### Gráfica A1 Situación de choques institucionales asimétricos



Fuente: sugerencia de un revisor anónimo.

[Sugerencia de lectura: incluso con tasas de crecimiento superiores, el espacio B puede no alcanzar al espacio A, que partió de un punto inicial superior en t, pero que, en el mismo período (entre t y t + 1), tuvo tasas de crecimiento inferiores, porque el espacio A sufrió un choque institucional positivo en el momento t + 1 que le permitió converger más rápidamente que el primer espacio a un nivel más alto de crecimiento económico.