

## ECONOMIA Y ESPACIO

### LAS ESTRUCTURAS INTRARREGIONALES

CLAUDE PONSARD \*

**SUMARIO:** La economía urbana: Localización y división de las ciudades. Los conglomerados urbanos y sus orientaciones. Los conglomerados urbanos y su orientación multilateral. La interdependencia de los factores de localización urbana. Las áreas de influencia de la ciencia.

El estudio de toda realidad macroeconómica, considerada en primer término en forma global, necesita un previo análisis correlativo de su estructura interna. Con este criterio se ha conducido el análisis moderno, con el objeto de pasar de un análisis en términos globales de tipo keynesiano, a un análisis de tipo compartimental o fragmentario y los trabajos de contabilidad social, no son sino la proyección contable de esta preocupación abstracta dominante. Del mismo modo, un análisis macrodimensional de las regiones económicas, debe penetrar en el interior de sus propias estructuras y mostrar cómo sus espacios se fraccionan en espacios componentes. Tal análisis es susceptible de recalcar la interdependencia de los lugares heterogéneos que confiere a una región su unidad y ha hecho una realidad espacial característica. En otros términos, evidencia nuevamente que las regiones son espacios estructurados.

En economía capitalista, las regiones como campo de fuerzas, se articulan alrededor de las ciudades. Estas, figuran como lugares de puntos de localización óptima de un cierto grado de actividades heterogéneas. La orientación y la dimensión de estos lugares se convierten así, en un problema específico distinto al de cada localización individual componente. A su alrededor poseen estructuras propias y áreas de influencias originales. En fin, la economía rural se presenta como un campo de fuerzas dominado por las ciudades y conglomerados de dimensiones variables, a veces muy pequeñas, a cuyo alrededor gravitan sus unidades parcelarias componentes.

#### I. La Economía Urbana

Al igual que la región —pieza maestra del sistema capitalista— la ciudad no ha recibido una definición económica rigurosa. Pese a ello, constituye una unidad orgánica diferente de la empresa, por lo que se justifica una investigación económica, ya que el hecho de haber sido investigada bajo otras disciplinas de resultados más prometedores que sa-

\* Profesor agregado a la Facultad de Derecho y Ciencias Económicas de Lyon.

Obras principales: *Histoire des Théories Economiques*, A. Collin, París, 1958. *Economie et espace. Essai d'intégration du facteur spatial dans l'analyse économique*. École Pratique des Hautes 1955, 467 págs. (*Nota de la Dirección*).

tisfactorios, hace pensar que la ausencia de un concepto económico la ha condenado a descripciones estériles, o, eventualmente, llevado a una impasse.

La estadística reserva el término ciudad para las aglomeraciones que exceden una cifra mínima de población, la que varía según los países (ver cuadro N° 4).

CUADRO N° 4  
*Algunas definiciones cifradas de la ciudad*

| P A I S  | Número mínimo de habitantes |
|--|-----------------------------|
| Irlanda .....                                    | 1.500                       |
| Alemania, Francia, Checoslovaquia y Turquía .... | 2.000                       |
| Estados Unidos y Méjico .....                    | 2.500                       |
| Bélgica, Grecia y Holanda .....                  | 5.000                       |

El procedimiento más frecuente está graduado por una clasificación de las aglomeraciones que se ha establecido en cifras, donde el máximo de cada una fija el mínimo del grupo siguiente, etc. Sin embargo, toda definición cifrada implica un conocimiento previo del concepto de aglomeración. En Alemania se lleva el número total de los habitantes de la comuna; en Bélgica, la densidad de la población de la comuna. La intensidad del hecho urbano se mide ya sea por la densidad de las ciudades de más de 100.000 habitantes, o por el grado de urbanización —número de ciudades de más de 100.000 habitantes con relación a 10 millones de habitantes, o población de ciudades de más de 100.000 habitantes con relación a la población total (tasas de urbanización). La rigidez de este procedimiento efectuado en base a censos, no puede ajustarse más que a una información oficial la que, difícilmente, se puede superponer al panorama económico.

Por su parte, la geografía urbana, después de una larga evolución, parece haber aplicado a las ciudades el criterio del "medio" que domina la geografía regional y general moderna. Al principio, la escuela alemana tomó el carácter comercial de la aglomeración como piedra de toque de la ciudad<sup>1</sup>. La escuela francesa debió completar considerablemente esta teoría. Según BRUNHES y DEFFONTAINES<sup>2</sup> "hay ciudades en las que la mayoría de los habitantes emplea la mayor parte de su tiempo en el interior

<sup>1</sup> F. RATZEL: *Die geographische Lage der grossen Städte*. Dresde, 1903, y *Anthropogeographie*, Stuttgart, 1891.

H. WAGNER: *Lehrbuch*, 1923.

Fr. VON RICHTHOFEN: *Vorlesungen über allgemeine Siedlungs und Verkehrsgeographie*. Berlín, 1908.

<sup>2</sup> JEAN BRUNHES et PIERRE DEFFONTAINES: *Géographie humaine de la France*, París, 1926.

“del conglomerado; hay pueblos en los que la mayoría de los habitantes “emplea la mayor parte de su tiempo en el exterior del conglomerado”. Definición atrayente, sobre todo por las posibilidades de medidas estadísticas que encierra, pero de manera tal que permanece esquemática. También los autores modernos de las dos escuelas, después de haber sustituido a toda definición singular por las nociones pluralistas, mantienen hoy el concepto de “medio” y la ciudad está definida por los géneros de vida urbana<sup>3</sup>.

M. PIERRE GEORGE aplica el método histórico para el estudio urbano entendido como estudio geográfico<sup>4</sup>. La urbanización aparece subordinada —en forma y en contenido— a los imperativos y a las interdicciones específicas de los sistemas económicos y sociales y, secundariamente, a los datos políticos. El enfoque metodológico para estas formas de realización propias de cada sistema, no conduce a definir la ciudad —universal y abstracta— sino los tipos de ciudades, ateniéndose para cada categoría a las nociones de dimensión (masa) y de aspecto (arquitectural y urbano). La función deja de ser un criterio a partir del momento donde ella varía según las formas de organización. El autor discierne así tipos históricos —puros y transitorios— de procesos de urbanización y mantiene las tres grandes categorías de ciudades contemporáneas que integran la economía capitalista: (de países industrializados, de colonización y de países llamados de economías atrasadas) y las ciudades socialistas. Así la geografía urbana, después de desligarse de los determinismos psíquicos, tiende a exceder el período de las descripciones —frecuentemente profundo— pero desprovisto de fuerza explicativa. Tampoco se priva de los instrumentos del análisis económico dimensional que podrían por sí solos permitirle llegar a un conocimiento valedero de la infraestructura económica.

La investigación en este aspecto ha sido conducida en términos estadísticos. Sin embargo, ha logrado aportar las primeras contribuciones sobre localización y dimensión, las estructuras y las áreas de influencia de las ciudades.

### 1) *Localización y dimensión de las ciudades*

Como lo ha demostrado LÖSCH, las ciudades pueden ser definidas económicamente como concentraciones puntuales de superposición heterogénea. Convendría determinar las concentraciones de empresas idénticas a fin de separarlas de esta definición<sup>5</sup>. En efecto, parecería que el análisis de las ciudades se identifica con el de agrupaciones de un gran número de actividades cuya localización óptima se verifica sobre un área restringida. De los numerosos trabajos y monografías concretas de escuelas ale-

<sup>3</sup> H. BOBEK: *Über einige funktionelle Staättypen und ihre Beziehungen zum Lande* (Congreso de Amsterdam, Rendición de Cuentas, Tomo 11, 1938).

G. CHBOT: *Les villes*, Armand Colin, 1948.

<sup>4</sup> PIERRE GEORGE: *La ville. Le fait urbain a travers le monde*. P. U. F. 1952.

<sup>5</sup> *Concentrations et superpositions des localisations*.

manas consagradas a estos problemas. LÖSCH extrajo una teoría abstracta de la localización de las ciudades<sup>6</sup>. Sobre esta misma idea, HOOVER aportó contribuciones complementarias apoyándose en ejemplos americanos<sup>7</sup>. Todas estas investigaciones, influenciadas por los métodos de análisis y los resultados de la teoría microdimensional, se articulan en sus fundamentos alrededor de dos tipos de orientaciones; o bien el análisis revela cierto número de factores de atracción combinados, o bien aspira a explicar simultáneamente el resultado de todos estos factores considerados en forma global. Los conglomerados urbanos nacen así de orientaciones complejas, encarados como series de causas convergentes o como centros de gravedad de causas diferentes.

A) *Los conglomerados urbanos y sus orientaciones unilaterales*

LÖSCH da prioridad como factor causal posible del origen de las ciudades, a la existencia de una gran empresa aislada que llega a ser el centro de una comunidad que se agrupa a su alrededor. Este conglomerado puede, a su vez, formarse alrededor de varias empresas homogéneas concentradas. El examen de las leyes de esta concentración —en contraposición al procedimiento de LÖSCH— debe remitirse al estudio de las fuerzas centripetas microeconómicas. Una empresa o una rama de la industria, no constituye por sí sola una ciudad aun en el caso que la existencia de aquella le esté subordinada. Lo más frecuente es que la ciudad nazca de la concentración de empresas diferentes y su existencia se desligue de las firmas (?) o ramas de industrias particulares. Todos los casos nos remiten a un estudio de las causas responsables de las superposiciones heterogéneas.

De la serie de trabajos de LÖSCH, es posible aislar un cierto número de factores de convergencia de las localizaciones. Los lugares que soportan un gran número de industrias, son susceptibles de presentar toda una serie de ventajas debidas a la economía en masa: proximidad de una estación, facilidad en las comunicaciones, aprovisionamiento más económico de elementos de producción, etc. Estas ventajas no son independientes de la dimensión de la ciudad; entre los inconvenientes del gigantismo y las limitaciones de la reducción excesiva existe un punto óptimo a cuyo nivel los costos son llevados al mínimo. Entre estos beneficios debidos a las masas, LÖSCH distingue las ventajas debidas a la "fusión". La práctica del "shopping" puede explicar tanto la aparición de una ciudad como la de un barrio de ciudad; la yuxtaposición que ello implica no sólo disminuye los gastos generales sino que aumenta la demanda. Por lo demás, una superposición heterogénea puede ofrecer una cierta estabilidad en la concurrencia del *desfasaje* de las fluctuaciones estacionales; en las variaciones de la estructura o en los movimientos de traslación que afectan los elementos individuales. Además, las profesiones liberales acrecientan su rendimiento, y la capacidad de cada una de ellas se aumenta con la co-

<sup>6</sup> A. LÖSCH: *Die räumliche Ordnung der Wirtschaft*, op. cit.

<sup>7</sup> E. M. HOOVER: *The Location of economic Activity*, op. cit.

laboración de las otras. Finalmente, se pueden obtener beneficios de la proximidad de las distintas ramas de actividad, cuyas propias localizaciones determina la de otras a su alrededor. Al aplicar así, a las ciudades, la distinción de localizaciones dominantes y satélites, LÖSCH nos recuerda la división de SOMBART entre "pioneros" y "ciudadanos". Las localizaciones dominantes cumplen una función urbana para la región vecina<sup>8</sup> y las localizaciones satélites están al servicio de aquéllas, o al menos, ligadas en alguna forma a su localización. Esta vecindad, al aumentar la demanda—dada la importancia de la población y el mayor aumento de las curvas de demandas individuales—permite aumentar el número y tamaño de las empresas y aun encarar la "entrada" (en el concepto de CHAMBERLIN) de nuevas producciones que, al estar dispersas, comprobaron una demanda demasiado débil como para permitirles que la producción y la venta cubriesen los costos.

De acuerdo con LÖSCH, conviene agregar a estos casos, en los que la superposición parece racional, los casos de superposiciones accidentales, productos del azar (si tomamos el punto de vista de los empresarios que no encuentran en ello ninguna ventaja especial) y que obedecen a leyes exteriores a la racionalización de la empresa. LÖSCH discierne así varias razones generales que conducen a los conglomerados urbanos, las que son independientes al comportamiento de los empresarios. El funcionamiento de los mecanismos de la localización microeconómica logró, naturalmente, comprobaciones que se debieron a la atracción de las salidas sobre el capital del sistema territorial considerado, o bien sobre los principales caminos. La distancia que separa establecimientos aún equidistantes, puede llegar a reducirse lo bastante como para obligar a las nuevas empresas a insertarse entre las antiguas.

HOOVER, encarando las comunidades urbanas como fenómenos de interrelación de modelos de localización, ha demostrado cómo dos o varios mecanismos de localización microeconómica, podrían llevar a éstas a cortarse en un mismo punto.

Una conexión de esta naturaleza, puede involucrar a los gastos de transporte. Las industrias, atraídas por el mercado, pueden encontrar allí quienes compren sus productos y quienes se sientan atraídos por ellos, así como también hallar fuentes de materias primas. De tal modo, las diferentes empresas experimentan la atracción de un mismo contacto comercial necesario con un cliente común, al menos en las últimas etapas del proceso de la producción. Lo mismo sucede cuando en una etapa determinada de un proceso de fabricación, se utiliza un subproducto de la etapa anterior. En fin, los gastos de transporte serán llevados al mínimo por la estrecha vecindad de dos industrias que utilizan materias primas producidas en forma conjunta o que fabrican juntamente mercaderías a pedido.

<sup>8</sup> Los geógrafos insisten mucho en la noción de "funciones urbanas", a las que comparan con las profesiones (comerciales, industriales, etc.), que permiten a la ciudad importar (?) y vivir.

Además, la conjunción de varias industrias puede involucrar el empleo complementario de factores de producción, principalmente la mano de obra. La heterogeneidad del mercado del trabajo y el ofrecimiento de mano de obra permite que aparezca, una vez satisfecha la demanda de una o varias industrias dominantes en una ciudad<sup>9</sup> un excedente disponible barato.

Como lo señala HOOVER, las localizaciones de todas las industrias sufren la influencia, directa o indirecta, del mismo modelo espacial de los ingresos de los consumidores últimos. En la etapa de la consumisión final donde los elementos que conciernen a la distribución constituyen los factores decisivos de localización, convergen las industrias ofreciendo servicios al consumidor, el comercio de los bienes finales y las últimas etapas de los procesos de fabricación alimenticia. No obstante, este ajuste al mercado se comprueba más o menos estrictamente según los tipos de industrias encaradas, especialmente siguiendo el grado de mecanización posible de las operaciones a llevarse a cabo, y el volumen de la venta.

En fin, a los otros factores que atraen las producciones, LÖSCH agrega la coligación de los consumidores, y principalmente, la atracción que ejercen por definición los grandes consumidores colectivos que representan un gran volumen: centros administrativos, culturales, guarniciones, etcétera.

Pero hasta aquí el análisis no ha revelado más que un cierto número de comprobaciones parciales de los elementos simples de la localización. Pasar a considerar la totalidad de estos elementos y su resultante, nos conduce a transformar los términos del problema y a encontrar grandes obstáculos que imponen sus limitaciones al análisis.

### B) *Los conglomerados urbanos y su orientación multilateral*

La suma de las combinaciones de los factores concurrentes a la coligación urbana de las localizaciones, vedaría la solución de dos problemas: uno, el referente a las relaciones que existen entre la dimensión de las ciudades y su fuerza de atracción sobre localizaciones heterogéneas; otro, el enlace entre la propia localización de las ciudades y el modelo espacial de las localizaciones individuales. a) La dimensión de las ciudades. El estudio de la dimensión de la empresa desde el punto de vista espacial, permite demostrar cómo el nivel en el cual están combinados los diversos factores de producción, es en sí mismo, un factor de localización. Trasladando este estudio al campo de las dimensiones urbanas, HOOVER ha comprendido que aquellas influyen sobre la eficacia de las unidades individuales; la ciudad, en el fondo, constituye un anillo económico del cual dependen, en parte, las economías externas (las external economies de los anglo-sajones) de estas unidades. Efectivamente, una ciudad de grandes dimensiones ofrece mejores servicios de transporte, un mercado de tra-

<sup>9</sup> Por ejemplo, las mujeres y niños de los mineros en las ciudades carboníferas.

bajo más grande y más flexible, servicios generales más adecuados, bancos, servicios públicos, etc.

Por ahora el análisis sólo ha sido esbozado. Por analogía con la teoría de la empresa, HOOVER distingue tres parámetros de los cuales depende la dimensión de la ciudad: el principio de los múltiplos, la constitución de las reservas y la posibilidad de realizar transacciones en gran escala. Conviene hacer una investigación más profunda de estos tres aspectos y dentro de lo posible, estudiar: el incremento de la especialización de las funciones de una metrópolis; en qué medida las firmas están aseguradas de encontrar en todo momento un regulador suficiente de las utilidades y servicios necesarios, y qué economías de fletes pueden permitir la realización de compras y entregas, efectuadas masivamente.

La definición del óptimo de dimensión de las ciudades, fue frecuentemente investigada y logró algunos progresos en economía concreta. Tampoco escapó a LÖSCH, quien lo encaró en el terreno teórico. Más allá del punto óptimo, la disminución urbana aumenta los gastos. Tanto el hacinamiento que amortigua el tráfico y aumenta el precio del suelo como el alejamiento del lugar de trabajo de los vendedores de productos agrícolas y los compradores de productos manufacturados, son causas de inconvenientes y de gastos crecientes que frenan el desarrollo de las ciudades. Conviene destacar con HOOVER que ciertas ventajas específicamente urbanas, también pueden alcanzarse por la proximidad a las ciudades. A falta de una localización central, es suficiente estar situado sobre el área de la oferta del trabajo de la ciudad, sobre la zona de tarifa telefónica local, etc. La valla de las ciudades posee su propia amplitud, por lo que se puede preguntar en qué medida las leyes que presiden su dimensión no son relativamente independientes de aquellas que prevalecen en el interior del área que estas vallas encierran. Estamos así, remitidos nuevamente al análisis de las estructuras urbanas.

b) La interdependencia de los factores de localización urbana. Hasta aquí el análisis nos ha permitido explicar con mayor claridad las causas de la formación de las ciudades, que su propia localización, determinando una serie de fuerzas de atracción o una fuerza resultante única. Pero, en el primer caso, no señala a partir de qué polos estas fuerzas unilaterales conjugan su poder de atracción, y en el segundo, alrededor de qué puntos estos conglomerados encontrarán su dimensión óptima. Basándose en ideas extraídas de la teoría microdimensional, se han expuesto con toda amplitud los problemas que trae la determinación general de la localización de las ciudades, encaradas como conjuntos interdependientes de localizaciones heterogéneas. En este sentido, LÖSCH ya había determinado los imperativos generales de todo análisis total de la localización de la unidad individual.

En posesión de las definiciones, localizar una ciudad y darle una dimensión presenta dos series de problemas. En primer lugar, saber en virtud de qué reglas las localizaciones particulares están en ciertas zonas convirtiéndolas así en áreas urbanas, lo que supondría conocer la orientación multilateral de cada firma; y saber, además, cómo la interdependencia que une las localizaciones particulares, es suficiente, inclusive para

modificar los parámetros respectivos. LÖSCH, agrandando progresivamente su escala de observación, según su método habitual, encara sucesivamente la localización de la ciudad aislada y el sistema completo de las localizaciones urbanas. Este procedimiento tiene el mérito de llamar la atención sobre una forma suplementaria e importante de interdependencia dimensional, la que une sus sistemas urbanos en vastas redes jerarquizadas.

1º: La localización de la ciudad aislada. En primer lugar, LÖSCH define la localización de todas las ciudades, excepto una que trata de determinar. Con respecto al equilibrio espacial de las empresas, el problema se plantea en el hecho de que las localizaciones particulares se convierten en interdependientes; no basta con analizar sucesivamente la serie íntegra de estas localizaciones y situar la ciudad en el punto donde éstas coinciden. Del mismo modo, partir de la interdependencia de las localizaciones determinando la de cada industria para toda combinación posible de otras localizaciones y retener para la ciudad la ubicación hacia la cual estos mecanismos de interdependencia dirigirán la mayor parte de las localizaciones óptimas, no permitiría explicar las localizaciones urbanas determinadas por motivos no económicos y sin embargo, económicamente importantes.

La teoría de LÖSCH choca así con obstáculos comparables a los que encontró al analizar la orientación multilateral de la firma. Nuevamente se ve reducida a delimitar, simplemente, un cierto número de situaciones hipotéticas posibles, como por ejemplo: la existencia de importantes yacimientos, puntos de intersección del tráfico, el centro de gravedad del polígono formada por las ciudades vecinas de igual función, etc. Este procedimiento —muy aproximativo— nace de la conciliación necesaria entre la necesidad de tomar la interdependencia de las localizaciones individuales y la impotencia de hacerlo sistemáticamente. Todo sucede como si las incertidumbres del análisis abstracto correspondiesen al carácter aleatorio de su objeto; la elección de los emplazamientos urbanos escapa a toda racionalidad estricta, al estar limitada en sus orígenes por los privilegios del Estado y las prohibiciones municipales<sup>10</sup>. El hecho de que sólo un número muy pequeño de estas localizaciones fracase, se explica por la fluidez del sistema de las localizaciones. Como lo ha señalado LÖSCH, la competencia de las localizaciones posibles, es más que imperfecta.

A criterio del autor, parece más sencilla la explicación de la situación de una ciudad en un punto extremo. No conviene sobre estimar, como para la firma, la importancia de las localizaciones-límites. El determinismo de los yacimientos naturales, la localización de los grandes consumidores o los puntos de intersección del tráfico, pueden ser, frecuentemente, una condición necesaria pero insuficiente. Las leyes económicas de la localización microscópica se encuentran aquí y sus efectos están multiplicados, por decirlo así, por el número de industrias que le atañen<sup>11</sup>.

<sup>10</sup> Para obedecer a las necesidades históricas, es decir, a las exigencias estratégicas, administrativas y económicas cambiantes.

<sup>11</sup> Dicho de otra manera, entran aquí en juego todos los factores precipitados, contribuyendo a la formación de las ciudades.



Además, la interdependencia espacial de estas industrias es responsable de numerosas atracciones indirectas, en el sentido de que las industrias dominantes de una ciudad están casi siempre rodeadas de ramas de actividad satélites, cuya dependencia no es sino una derivación del enplazamiento de las primeras.

Continuando con el trabajo de LÖSCH, parece que las ventajas susceptibles de ser ofrecidas por la ciudad, deben apreciarse sobre todo por comparación con aquellas que pueden procurar situaciones concurrentes.

2º: La red de las ciudades. Las ciudades no sólo son el centro de un cierto número de localizaciones heterogéneas, sino que son también elementos de un sistema urbano que engloba a todas ellas y las jerarquiza. LÖSCH inicia simplemente el análisis de estas redes de ciudades, basándose en el hecho de que están codeterminadas, por definición, en las ecuaciones generales de las localizaciones y en la geometría de los territorios económicos. El autor conecta este problema (lo ha comprobado) al anterior estudio general del panorama económico.

El problema ha sido abordado siguiendo un método econométrico. H. W. SINGER une empíricamente la dimensión de las ciudades a su rango jerárquico en la red urbana, en la fórmula:

$$r.pq = K$$

en la cual  $r$  designa el rango de una ciudad particular, y  $P$  la población total del sistema considerado:  $q$  y  $K$  son constantes para el grupo dado de ciudades<sup>12</sup>.

Expresado bajo la forma:

$$\log.r = q.\log. P + K$$

Esta fórmula reúne la ecuación de la ley de la distribución del ingreso, de PARETO, que se expresa gráficamente por una recta en un diagrama de doble escala logarítmica. Así por ejemplo, la quinta ciudad del sistema estudiado, tiene una población igual al quinto de la primera, etc. Ninguna mención se hace de la localización de la capital y de las ciudades de la red, pero tal regularidad estadística no parece independiente de la distancia de las ciudades y de la extensión relativa de las áreas que le son tributarias. Tampoco se menciona un cierto número de datos económicos, tal como se destacan en el análisis de G. WIDMER<sup>13</sup>.

La distancia es introducida por ZIFF que coloca el factor  $\frac{P_1 y P_2}{D}$  en el cual  $P_1$  y  $P_2$  representan las poblaciones de un par dado de ciudades y  $D$  la distancia intermedia, y, usando escalas logarítmicas, establece una relación lineal entre este factor y un cierto número de datos para

<sup>12</sup> H. W. SINGER: The "Courbe des Populations", A Parallel to Pareto's Law, in *The Economic Journal*, junio, 1936, pág. 254 y sgts.

<sup>13</sup> G. WIDMER: "La desigualdad del tamaño de las ciudades y sus correlaciones económicas". En la *Revue Economique*, mayo, 1953, pág. 305 y sgts.

numerosos pares de ciudades: movimiento en tonelaje, del ferrocarril, número de pasajeros en el mismo, transportes terrestres y aéreos, número de conversaciones telefónicas, circulación media por día, etc.<sup>14</sup>.

### *Las estructuras urbanas*

Las ciudades no aparecen como conglomerados no diferenciados; no son espacios heterogéneos continuados, sino estructurados. La existencia de la renta de bienes raíces como fuerza centrífuga de la economía, fue notada por THÜNEN. Sin embargo, esa teoría no debe precisarse sino lentamente y es necesario esperar el análisis chamberliniano de la concurrencia monopolística para que la clasificación se haga netamente entre la renta agrícola y la renta urbana. Esta distinción nace de la aplicación de la renta en detalle perteneciente a la teoría monopolística, la que hace aparecer la existencia de un bien raíz urbano de índole original.

Pertenece, pues, al profesor CHAMBERLIN el haber opuesto a la renta agrícola, que es un ingreso concurrencial, la renta urbana como ingreso monopolístico<sup>15</sup>. Como lo señala el Profesor CHAMBERLIN, un paraje urbano requiere intrínsecamente otro; un paraje de negocios<sup>16</sup> no confiere ventajas análogas a aquellos de mayor fertilidad en el caso de la agricultura. Concluye el autor señalando que la renta de la tierra urbana está plenamente explicada por el factor localización, mientras que el bien raíz agrícola no lo está sino parcialmente, puesto que la misma se subdivide en renta de ubicación y renta de fertilidad. Este último punto de vista no ofrece seguridad; se trata, en efecto, de saber si la renta agrícola es la suma algebraica de dos longitudes o la variable dependiente de una función de dos variables independientes. Los trabajos de THÜNEN han mostrado que el grado de rentabilidad de un cultivo depende de hecho, de dos parámetros: ninguna longitud de un sistema económico estará privada de coordenadas espaciales.

El análisis chamberliniano es muy penetrante al evidenciar la oposición entre la renta rural que varía en función de la "distancia" al mercado en el cual el producto será vendido y la renta urbana que depende —las ciudades sostienen el mercado— de la "dimensión" y de la naturaleza del mercado. Mientras que el producto agrícola no está diferenciado espacialmente, vendiéndose a un precio común cualquiera sea su procedencia, en la ciudad, por el contrario, el producto está espacialmente diferenciado; un lote de tierra —según la expresión que el profesor CHAMBERLIN saca de la práctica— "vende" más o menos. La falta de medios de movilidad de los compradores, beneficia al vendedor localizado con un monopolio

<sup>14</sup> G. K. ZIPF: *National Unity and Disunity*. Bloomington, Indiana, 1941. *Human Behavior and the Principle of Least Effort*. Cambridge, Mass. 1949.

<sup>15</sup> E. H. CHAMBERLIN: *The Theory Monopolistic Competition*. Apéndice D, 6ª ed., 1948.

<sup>16</sup> La renta de los parajes residenciales o manufactureros no les atañe. Su análisis queda aún por hacerse. A priori, al menos, su concurrencia natural volvió a aparecer.

sobre el producto. Este se dirigirá siempre a sólo un grupo de compradores. Una clientela nacida de la rigidez, afecta su desplazamiento. Y es esta la competencia de los vendedores para instalarse en lugares privilegiados que vuelve a llevar a las manos del propietario de la tierra las "ganancias extras" a las cuales los vendedores han dado nacimiento. El volumen de los negocios que puede esperarse en ciertos casos, no producen, por sí solos, una renta. La renta refleja el conjunto de ventajas obtenidas en diferentes lugares, como por ejemplo, las ventajas que tiene un almacén que ofrece una selección más variada, o toda otra diferenciación. Cabe, sin embargo, preguntar, si al autor le asiste el derecho de yuxtaponer las ventajas espaciales y las ventajas no espaciales y si no sería más exacto encarar estas ventajas ateniéndose a la diferencia en la naturaleza del producto no en sí misma, sino a través del prisma deformante de una apreciación espacial del valor.

Resumiendo, un ingreso global máximo totaliza —según CHAMBERLIN— el conjunto de las oportunidades de ganancias comparadas de un sitio con relación a otro, y la renta urbana que ingresa al patrimonio del propietario del inmueble, por la puja a la cual se entregan los vendedores para asegurarse la ocupación del mejor sitio. Si la teoría parece haber descuidado estas cuestiones, los estudios concretos de los mercados (marketing) han acumulado abundantes observaciones sobre todos estos puntos. Por otra parte, HOOVER ha demostrado que el área comercial de una comunidad urbana no llega a agotar el estudio de su estructura<sup>17</sup>. Después de haber señalado el pasaje de la influencia económica de las áreas de las iglesias, escuelas, administraciones, etc., y su tendencia a coaligar en el interior de un pequeño número de áreas compuestas de cada ciudad, muestra cómo esta estructura surge de las exigencias de los variados usos del suelo. Las ciudades se desarrollan en ciertos puntos y crecen luego gracias a los contactos que ellas permiten entre compradores y vendedores, siguiendo una evolución paralela a la de los transportes. Así aparece una "zona industrial" que se define con relación a las líneas y a los puntos de transportes; las industrias implican la manipulación de grandes cantidades de bienes, atraídas por los puntos de transbordo.

En las partes más céntricas de la ciudad donde las ventajas del transporte sugieren otros usos intensivos del suelo y donde las rentas aumentan considerablemente, las vallas industriales se tornan estrechas, limitadas frecuentemente a pequeñas o antiguas empresas. Las industrias que fabrican productos menos pesados, se sienten atraídas no sólo por la oferta del trabajo y del consumo, sino también por un suelo económico, y están mezcladas en los sitios residenciales o comerciales. Los puntos terminales de pasajeros, atraen —aunque irregularmente— la instalación de hoteles, teatros, etc. Los negocios, al necesitar un contacto con la población local, se radican en los focos de tránsito: bancos, correos, diarios, etc. En las grandes ciudades, la especialización se sustituye por la generalidad. Las actividades financieras están sometidas a una fuerza cen-

<sup>17</sup> E. M. HOOVER: *The Location of economic Activity*, op. cit.

trípeta mayor que las ramas menos especializadas del comercio y los servicios. Se está interesado por llegar a sólo un sector de la población, por lo que hay grandes zonas muy mezcladas y el frente de las calles presenta un aspecto comercial, destinándose los fondos a residencia. Con el alejamiento, las vallas son más residenciales y los negocios se confinan en centros secundarios ocasionales. HOOVER determina sectores o zonas concéntricas que varían según la dirección o distancia al centro, presentando cada caso individual una originalidad que depende de la topografía, del tipo de transportes y de la historia local.

A este análisis estático el autor agrega un análisis de la reorganización estructural creado por el propio crecimiento de las ciudades y los cambios en los medios de transportes y de comunicación. El crecimiento de las ciudades que HOOVER atribuye a la migración —la tasa natural del aumento demográfico es superior en las áreas rurales— ha implicado una extensión hacia el exterior de numerosas zonas urbanas. Los usos más intensivos del suelo se han hecho lugar extendiéndose hacia el exterior y desplazando las zonas residenciales y los otros usos se están localizando alrededor del centro de las ciudades. El problema de la declinación aparece netamente en las zonas interiores de transición, donde el valor de la propiedad inmobiliaria baja. El aumento del tráfico hace menos deseable la zona intermediaria para residencia, y por consiguiente, para el comercio y los servicios, librándose de este modo una oferta de tierras disponibles para la reconversión.

HOOVER recurre a tres factores para dar cuenta de este fenómeno: primero, la diversificación vertical de la expansión en el centro de las ciudades (rascacielos), impulsa un crecimiento vertical que disminuye la demanda de suelo para una extensión lateral; segundo, la disminución de las tasas del crecimiento de las ciudades, aumenta una declinación relativa de los valores inmobiliarios que se convierte —en el centro— en declinación absoluta; y finalmente, el desarrollo del automóvil que al dar una mayor latitud a los negocios y a la residencia, impulsa el desarrollo de las zonas urbanas, así como ella deja los barrios centrales congestionados. Más que un estudio dinámico, Hoover propone una estática emergente del estallido de los grandes centros. Conviene tener en cuenta que todas estas conclusiones están sumamente influenciadas por la ejemplificación americana.

### *Las áreas de influencia de las ciudades*

La ciudad no sólo es un espacio macrodimensional estructurado sino que además posee cierta área de influencia. Si las relaciones que ella mantiene con la economía rural no fuesen recíprocas su choque con el ordenamiento de los cultivos, estudiado por las teorías de la localización agrícola dependería del análisis de estas áreas de influencia. Pero privada de todo contenido agrícola, esta noción se encuentra así cargada de un contenido netamente urbano. Encuestas concretas han precisado, sobre varios ejemplos, que las ciudades poseen tanto áreas de influencia como de funciones urbanas. No obstante, la generalidad científica de ciertas re-

gularidades, no ha sido intentada sino por su función comercial. Ciertos centros o barrios urbanos pueden atraer una clientela lejana y aun también molestar o suprimir el comercio en las pequeñas localidades vecinas. El esquema del sistema de redes aéreas de mercados de LÖSCH, da cuenta de tal fenómeno. Fue REILLY quien dio una fórmula econométrica<sup>18</sup> para la hipótesis de dos ciudades únicamente. Su "ley de gravitación del comercio minorista" —aplicable esencialmente a los "shopping goods"— se basa en que: "Dos ciudades atraen el comercio minorista de una ciudad intermedia en la vecindad del punto de intersección aproximado, en razón directa a la población de las dos ciudades y en razón inversa del cuadrado de las distancias de éstas dos ciudades a la ciudad intermedia". REILLY llama punto de reparto o "punto del 50 %" al punto intermedio donde cada una de las dos ciudades se asegura la mitad de las ventas. Este punto constituye el punto-frontera de las dos áreas de influencia. CONVERSE da la fórmula matemática derivada directamente de la ley de REILLY, para dos ciudades A y B<sup>19</sup>.

$$\text{punto de reparto} \quad = \quad \frac{\text{distancia A B}}{1 + \sqrt{\frac{\text{población de A}}{\text{población de B}}}}$$

(en distancia de B)

Si tomamos el ejemplo de SCHERTENLEIB, una distancia de 75 Kms. separa A de B, y si sus poblaciones son de 120.000 y 30.000 habitantes, respectivamente, la aplicación de la fórmula permite determinar el punto de reparto, en distancia de B, a 25 Kms.<sup>20</sup>.

<sup>18</sup> W. J. REILLY: *Marketing Investigations*. New York, 1929. *The Law of Retail Gravitation*. New York, 1931.

A. PIATIER: *L'Observation économique. Les Cours de Droit 1947-48. Fascículo III. 3ª Parte. Cap. XII, Sec. IV. La localización del comercio*, p. 530 y sgts.

<sup>19</sup> P. D. CONVERSE: *Elements of Marketing*. Prentice Hall, New York.

<sup>20</sup> C. SCHERTENLEIB: *Traité théorique et pratique de l'étude du marché*. Dunod, 1945.

**WIRTSCHAFT UND RAUM  
WIRTSCHAFTSTHEORIE DER STADT**

**Zusammenfassung**

Die Untersuchung jeder makroökonomischen Wirklichkeit benötigt eine vorhergehende Analyse ihrer inneren Struktur. Dazu ist es nötig, die städtische Wirtschaft, den Standort und Ausdehnung der Städte, die städtischen Konglomerate und ihre ein- und vielseitigen Orientierungen zu untersuchen.

Um die optimale Ausdehnung der Städte festzustellen, ist es nötig, die Stadistrukturen, Sektoren und konzentrische Zonen mit ihren entsprechenden Einflussgebieten zu analysieren und somit den Ausspruch von REILLY bestätigen: wenn die Entfernung zwischen grossen und kleinen Städten zunimmt, vergrössert sich die Anziehungskraft der kleinen Ortschaften.

**ÉCONOMIE ET ESPACE. THÉORIE ÉCONOMIQUE DE LA VILLE**

**Résumé**

L'étude de toute réalité macroéconomique a besoin d'une analyse préalable de sa structure interne.

A telle fin, il est nécessaire d'analyser l'économie urbaine, la localisation et dimension des villes, les agglomérations urbaines et leurs orientations unilatérales et multilatérales. Pour définir l'optime de dimension des villes il est nécessaire d'analyser les structures urbaines-secteurs ou zone concentriques et leurs aires respectives d'influence, confirmant l'énoncé de REILLY: quand la distance entre les grandes et les petites villes augmente, la force d'attraction des petites localités s'agrandit.

**ECONOMICS AND SPACE  
THEORY ECONOMIC OF THE CITY**

**Summary**

The study of all macroeconomic reality needs a previous analysis of its internal structure. To that end, it is necessary to analyse urban economy, location and dimension of cities, urban conglomerates and their unilateral and multilateral bearing.

To define the optimum of cities dimensions, it is necessary to analyse urban structure —concentric sectors or zones and their respective influence areas, confirming REILLY's statement: when the distance between big and small cities increases, attraction forces of little towns are enlarged.

**ECONOMIA E SPAZIO  
TEORIA ECONOMICA DELLA CITTA**

**Riassunto**

Lo studio di qualsiasi realtà macro-economica richiede una analisi previa della sua struttura interna. A questo fine é necessario analizzare la economia urbana, la localizzazione e dimensione delle città, i conglomerati urbani e le loro orientazioni unilaterali e multilaterali.

Per definire la dimensione "ottima" delle città é necessario analizzare le strutture urbane-settori o zone concentriche e le loro rispettive aree di influenza, ratificando l'enunciato di REILLY: quando la distanza tra città grandi e piccole aumenta, la forza di attrazione delle località piccole si ingrandisce.