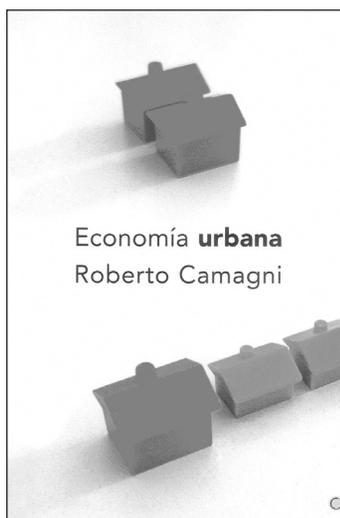


---

# Libros





# ECONOMÍA URBANA

**Roberto Camagni**

Antoni Bosch Editor, 303 páginas  
ISBN 84-95348-13-6

El estudio del crecimiento y el desarrollo no concierne solamente a los países, los sectores y las empresas. Iniciado ya por economistas como William Petty, Richad Cantillon y Adam Smith, el estudio de la economía de las ciudades ha tomado recientemente un impulso extraordinario en el análisis de los determinantes del crecimiento económico por dos razones evidentes.

En primer lugar, por la concentración progresiva de población y la producción en las áreas urbanas del planeta: alrededor del 50% de la población mundial vive en áreas urbanas, y este porcentaje se acerca al 80% en Europa, América y Oceanía. En segundo lugar, los procesos de integración en áreas económicas, como el reciente proceso de integración europea, inutilizan o debilitan los mecanismos internos de política macroeconómica, diluyen las ventajas comparativas, y las estrategias de desarrollo local toman un papel decisivo en la generación de las ventajas competitivas necesarias para una senda de desarrollo sostenible.

Roberto Camagni, catedrático de Economía Urbana del Politecnico di Milano, proporciona en este libro los principios y herramientas básicas para comprender y gobernar las ciudades y elaborar políticas de desarrollo urbano. La sencillez de las explicaciones y el rigor de los contenidos lo hacen especialmente adecuado para ser usado por estudiantes, profesores, profesionales, técnicos de la administración, técnicos en desarrollo local, alcaldes y planificadores.

## VARIAS INNOVACIONES ▼

El libro plantea varias innovaciones fundamentales: la primera y principal es que la ciudad deja de tratarse como un simple objeto de investigación económica sobre el que se aplica el corpus teórico de la economía, y se convierte en categoría económico-espacial

autónoma. Por tanto, no ofrece una visión de la ciudad desde la economía, sino una visión de la economía desde la ciudad. Para ello Camagni rompe con la tradición de la *New Urban Economics*, donde el espacio (teoría de la localización) es el principio básico, e introduce tres principios de organización económica de la ciudad: el principio de eficiencia estática (de base marshalliana), el principio de eficiencia dinámica (de base schumpeteriana), y el principio de poder (de base marxiana). Al entrecruzarse con el espacio, característica intrínseca a la ciudad, los tres principios de organización económica dan lugar a cinco principios genéticos de organización espacial, que estructuran la primera parte del libro, y desembocan en la teorización de la renta urbana.

El principio de aglomeración (capítulo 1) responde a la pregunta básica de ¿por qué existen las ciudades? Para responder a esta cuestión se introduce el papel de los costes de transporte y las clasificaciones básicas de las economías de aglomeración desde la perspectiva estática y dinámica. El principio de accesibilidad o de competencia espacial (capítulo 2) responde a la pregunta de ¿dónde se localizan las actividades productivas y residenciales en la ciudad?, utilizando los modelos básicos de localización desde el punto de vista del equilibrio parcial y general. El principio de interacción espacial o de la demanda de movilidad y contactos (capítulo 3) explica que la ciudad se compone de una compleja red de relaciones bidireccionales que tienen lugar en múltiples niveles. El principio de jerarquía o del orden de las ciudades (capítulo 4) permite el paso del estudio de la ciudad como unidad aislada al caso real en el que la ciudad se encuentra inmersa en una red de relaciones e intercambios con otras ciudades. Para ello expone los tradicionales modelos de lugar central (Christaller y Lösch) y su superación por parte del moderno paradigma de las redes de ciudades. El principio de competitividad o de la base exportación (capítulo 5) introduce una aproximación al crecimiento urbano desde el punto de vista de los modelos de base-demanda, de raíz keynesiana, y las limitaciones de esta aproximación.

El capítulo 6 ofrece una cuidada exposición de los determinantes de la renta urbana y su formación como renta diferencial o absoluta a partir de ventajas de producción (fertilidad) y localización (posición) derivadas directamente de los análisis de Von Thünen, Ricardo, Marx, Marshall y Walras. Una vez leído este capítulo pocos economistas tendrán problemas para responder a la pregunta de si la tan demandada política de incremento ilimitado de suelo urbanizable conduciría a la disminución de los precios de suelo o quizás... ¿a otro tipo de resultados?

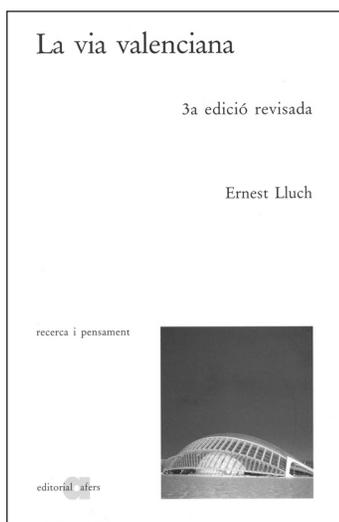
## EL DESARROLLO URBANO ▼

La segunda parte del libro se dedica al desarrollo urbano desde dos aproximaciones: el desarrollo urbano sostenible (capítulo 7) y los fundamentos de las políticas de desarrollo regional y planificación urbana (capítulo 8). La aproximación al desarrollo urbano sostenible es especialmente útil al contener una conceptualización detallada del desarrollo sostenible y su aplicación a la ciudad. Destacando, y justificando, que no se puede trasladar mecánicamente a la ciudad una definición fuerte de sostenibilidad, se llega a una definición amplia del desarrollo urbano sostenible como un proceso permanente de integración sinérgica y co-evolución entre los grandes subsistemas que componen la ciudad. La conclusión inmediata es que las políticas urbanas deben orientarse hacia las tecnologías, la forma urbana (reducción del crecimiento en baja densidad) y las características de los comportamientos individuales.

Los fundamentos de las políticas de desarrollo regional y planificación urbana se desarrollan a partir del concepto de competitividad territorial. Frente a la posición defendida por Krugman de que solamente compiten las empresas y no los territorios, Camagni enuncia una hipótesis provocadora: los territorios no compiten sobre la base de ventajas comparativas («el principio de la ventaja comparativa no es válido y no se puede aplicar en el caso de competencia entre economías locales y de comercio interregional»), sino en base a ventajas absolutas (competitivas). Las implicaciones que se derivan de esta posición son de extrema importancia. En primer lugar, al no funcionar el principio de ventaja comparativa, no puede mantenerse que cada ciudad o región tenga siempre garantizado un papel y una especialización en la división internacional del trabajo. En segundo lugar, no sólo se justifica el diseño e implementación de políticas locales y regionales, sino que además resultan necesarias con el objetivo de aprovechar todas las potencialidades de crecimiento y desarrollo. Finalmente, se introduce una explicación de las políticas de desarrollo local y su evolución en los últimos años, entre las cuales destacan distritos industriales, clusters y milieux innovadores, economía del conocimiento y capital relacional, etc.

En conclusión, se trata de una excelente introducción a la economía urbana. Además de la sencillez de exposición y el rigor de los contenidos, se trata de un libro abierto que plantea los puntos fuertes y débiles de la economía urbana, instando y estimulando al lector a buscar nuevas explicaciones y completar las existentes.

**Rafael Boix**



## LA VÍA VALENCIANA

### Lluch, Ernest

Introducción, Epílogo y Bibliografía complementaria, de **Vicent Soler**  
3ª edición revisada, 2003 Ed. Afers, Catarroja (València), 405 págs.

La primera edición de *La via valenciana* vio la luz en 1976. Tiempos convulsos académica y políticamente. Los estudios de economía comenzaban, entonces, a buscar la homologación metodológica internacional y, por otra parte, los españoles comenzaban a intuir que la añorada democracia estaba al alcance de la mano toda vez que descubrían la España plural, la que la Constitución de 1978 diseñaría poco después como el «estado de las autonomías».

El autor, Ernest Lluch, con este libro consigue responder con brillantez a ambos retos en aquellos tiempos convulsos. Porque consigue poner a los estudios de economía valenciana en situación de plena homologación metodológica a nivel académico y porque, plantea un revulsivo a los conocimientos existentes y formula nuevos paradigmas interpretativos de la economía española atendiendo a su diversidad territorial.

No por casualidad, un cuarto de siglo después (2001) tiene lugar una segunda edición por voluntad del mismo Lluch, que cedió ante la insistencia de muchos de sus discípulos por el permanente interés que las reflexiones que se contienen en esta obra. De hecho, dos días antes de su ignominiosa muerte, había mostrado su conformidad a una larga introducción que había encargado a su discípulo Vicent Soler, con la pretensión de explicar las circunstancias de la primera edición y su impacto en la literatura económica de y en el País Valenciano. Una introducción que había acabado siendo un auténtico guión de una futura y necesaria historia del pensamiento económico valenciano.

Lo que no pudo ver, desgraciadamente, es su otro encargo al mismo discípulo de confeccionar un epí-

logo —que acabó siendo también muy extenso como la bibliografía que le acompañaba— sobre lo acaecido en la economía valenciana en los veinticinco años que separaban ambas ediciones. Asimismo, esta edición incluye un largo prólogo del propio Lluç a otro libro, *Introducció de l'economia del País Valencià* (DDAA, ed. Eliseu Climent, Valencia, 1980) en el que maduraba y resumía su visión sobre la economía valenciana.

### LA TERCERA EDICIÓN ▼

El éxito de esta segunda edición fue rotundo. Sin duda, la trágica muerte del autor contribuyó sensiblemente a ampliar la proyección de esta edición pero difícilmente lo hubiese conseguido tan sólidamente si la mayoría de las reflexiones contenidas en la versión original no hubieran mantenido, efectivamente, su frescor y actualidad. Por eso, apenas unos meses después (2003), sale a la calle una tercera edición revisada. Revisada especialmente en la Introducción, para pulir aspectos de la historia oral que contenía, pero también en el Epílogo, para actualizar datos y análisis. Hablaremos, pues, de esta tercera edición que es la que está a disposición del lector.

Comencemos, sin embargo, por precisar las circunstancias de la primera edición de 1976. El manuscrito original había sido galardonado con el *Premi Joan Fuster* de ensayo en la edición de los *Premis Octubre* de 1975. Estos premios gozaban de gran prestigio cultural y de muchas complicidades en el entorno de la oposición democrática al régimen franquista. Ernest Lluç, hacía poco más de cinco años que residía en Valencia tras ser expulsado del claustro de la Universidad de Barcelona por motivos políticos. Su conocimiento de la economía valenciana era, sin embargo, anterior porque en 1966 había recibido el encargo de dos ilustres valencianos, Joan Fuster y Vicent Ventura, de dirigir una obra colectiva, *Estructura Econòmica del País Valencià* (L'Estel, Valencia, 1970), que pretendía sistematizar los precarios conocimientos que se tenían entonces sobre el tema. El resultado fue satisfactorio, porque Lluç había conseguido aglutinar un buen puñado de expertos que, por vez primer, hablaron con lenguaje atinadamente técnico sobre los diversos sectores productivos.

Sin embargo, con *La vía valenciana*, Lluç da un salto cualitativo porque no solo aporta novedades en el conocimiento del objeto de estudio sino que, sobre todo, inyecta una oxigenación teórica sin precedentes, muy significativa en la literatura económica española de la época. Sintomáticamente, marca un camino que seguirán numerosos trabajos de investigación. De hecho, muchas tesis doctora-

les y de licenciatura, ponencias en congresos, estudios de las más diversas instituciones económicas (cámaras de comercio, cajas de ahorro o institución de otra índole, incluidas las pocas empresas de consultoría que existían) se beneficiarán del inmenso caudal de sugerencias tácitas o explícitas del libro. En pocas palabras, *La vía valenciana* inicia la etapa de madurez de los estudios sobre economía valenciana.

Este libro demuestra, además, el talante del Lluç académico, que en definitiva es el del Lluç ciudadano con criterio y capacidad de diálogo. Porque supo iniciar el camino de la discrepancia respetuosa e, incluso, cordial con otra persona de dimensión histórica para los valencianos, Joan Fuster. Este escritor había publicado en la década anterior *Nosaltres, els valencians* (1962) que resultó ser un auténtico percutor de la modernidad del pensamiento político, pero también cultural, social e, incluso, económico de la segunda mitad del siglo XX valenciano.

Pero Fuster no era economista y Lluç, desde la admiración que le tenía, le matiza al menos en dos grandes postulados: en la aproximación histórica, demostrando que no había acertado en sentenciar la inexistencia de una burguesía valenciana emergente en el XIX, y en los rasgos definitorios del crecimiento económico de los últimos años, en los que Fuster minusvaloraba la intensidad del cambio estructural liderado por la industria.

Por lo que respecta al segundo postulado, Lluç defiende la tesis de que, en la economía valenciana, existía desde el siglo XIX un recio «hilo industrial», a partir del cual se produce un auténtico cambio estructural cuando las circunstancias lo permiten; es decir, a partir del *Plan de estabilización* de 1959. De hecho, el inicio del proceso de desintervención gubernamental en la economía y de la apertura al exterior que comporta este Plan tienen unos efectos aun más benéficos en tierras valencianas que en el conjunto de España y conllevan una profundización del proceso de desagrarización y que la industria y el turismo tomen el timón de la economía.

### PROTAGONISMO DE LA PYME ▼

Lluç, además, precisa que el protagonismo corresponde a la pequeña y mediana empresa (pyme), sin demasiadas conexiones con la capitalización aerocomercial anterior, incluida la más exitosa vinculada a la naranja. Esta diversificación productiva propicia una nueva etapa de dinamismo en la economía valenciana y lo hace a su manera, al margen de las directrices estatales emanadas de los *Planes de Desarrollo*.

Estas ideas contrastaban no solamente con las de Fuster sino también con las de los responsables de las instituciones económicas de la época, que continuaban malinterpretando algunos índices elementales de carácter macroeconómico, como el del PIB per cápita, para concluir que la desagrarización sometía al conjunto de la economía valenciana a un proceso irreversible de decadencia sólo superable con la política de *polos de desarrollo*, sin reconocer el papel decisivo que ya están teniendo las pymes industriales y de servicios. Aunque, a falta de *polos* oficiales (los de la lista de los *Planes de Desarrollo*), se formulaba una política de atracción de grandes factorías, en concreto de dos: la *IV Planta siderúrgica* de Sagunto y la de *Ford* en Almussafes.

Es interesante constatar que esta «polémica» acompaña a Lluch hasta el final de sus días. En un artículo póstumo («*També ens equivoquem*», *El País*, 23-XI-00), reconoce que se arrepentía de haber ampliado su oposición a la *IV Planta Siderúrgica* a la instalación de la *Ford*. Porque, a diferencia de la *IV Planta* (que finalmente no se construyó), la presencia de la *Ford* había podido fomentar cierta cultura de la calidad en la producción industrial que había servido como espejo a imitar por algunos sectores industriales, al tiempo que había podido crear, también, cierta difusión de esa cultura, a través de empresas subministradores. Por todo ello, Lluch dice que, si relee sus escritos, tendría que coger un lápiz afilado y de punta roja para hacer algunas correcciones, pero «l'única cosa que no corregiria seria la meva convicció que els poders públics no haurien d'haver oblidat els sectors industrials de mida petita i mitjana que estaven naixent o consolidant-se».

#### NUEVO PARADIGMA ▼

Así, pues, *La vía valenciana* fija un nuevo paradigma en el que el amplio tejido de pymes industriales son las verdaderas protagonistas del crecimiento y de los cambios en la economía valenciana, de manera similar a lo acontecido en la «Terza Italia» (del Vèneto a la Toscana) y que Lluch recuerda que había explicado en su momento Bernardo Secchi.

Esta alternativa permitirá confeccionar en la misma Universitat de València unas grandes líneas de política industrial que finalmente se harán realidad de la mano de discípulos de Lluch en los primeros gobiernos de la Generalitat, los del president Lerma, en particular de los equipos de los primeros consellers de Industria, Segundo Bru y Andrés García Reche. La creación del IMPIVA (Institut de la Mitjana i Petita Indústria Valenciana) y sus institutos tecnológicos e incubadoras de empresas innovadoras (CEEIs), del antiguo Procova (ahora IVEX, Institut Valencià d'Exportació) o del Institut Valencià de Finances (IVF) y el impulso y la renovación tanto de la *Fira de València* como la conversión del Bolsín en la actual Bolsa de Valores, son respuestas concretas a sugerencias que, implícita o explícitamente, están contenidos en las últimas páginas de *La vía valenciana*.

No en vano, afirmamos que esta obra *lluchiana* que es «algo más que un libro» y enfatizamos su actualidad. Porque las directrices de política industrial que plantea en puertas de la gran crisis industrial del mundo occidental de los setenta respondían al convencimiento del autor de que los éxitos de aquel presente podían ser vulnerabilidades del futuro a corto pero, sobre todo, a largo plazo. Que las ventajas del carácter periférico de la economía valenciana (y española) eran perecederas porque la geografía de las periferias cambia con el tiempo. Por eso, el modelo competitivo basado en procesos productivos intensivos en factor trabajo no cualificado debían de dar paso a otra lógica de la competencia basada en la diferenciación del producto y del proceso, con el énfasis en la innovación permanente y en la formación de capital humano.

Pero ese tránsito era difícil para la pyme y por ello reclamaba ya entonces la complicidad de los poderes públicos mediante políticas industriales adecuadas al tejido empresarial existente y a la pluralidad de situaciones sectoriales y territoriales. Toda una «Agenda de Lisboa» *avant la lettre*.

**Vicent Soler**