

7. EL TERRITORIO DE LAS REDES Y LA ESPECIALIZACIÓN FINAL DEL ESPACIO. EL PRECIO DEL SUELO COMO DISCRIMINADOR

7.1. El territorio reticular

El escenario de predominio de la red como invariante principal plantea una nueva organización; sobre la base del modelo rediocéntrico se le suman los efectos de la introducción de la red como nuevo elemento organizador. Con ella aparece un carácter cinético predominante sobre el territorio, una topología característica del espacio reticular y un proceso de adaptación del territorio propio de las redes. Sobre esta base se analiza la evolución territorial propia de las redes de transporte y de servicios urbanos y el papel de los operadores en la organización territorial, y se completa con la descripción de los nuevos instrumentos de análisis que esa lectura precisa, y que se han agrupado en la exposición en los propios de la teoría de los objetos fractales y de los de la teoría de grafos, en las que se considera la red como nuevo intermediario privilegiado, generador de un territorio caracterizado por la conectividad entre nodos.

El concepto de red nació asociado a la noción física de malla como tejido; pero su utilidad (en tanto que ponía de relieve la importancia de la malla en las propiedades conjuntas) se extendió rápidamente a las disciplinas científicas. La medicina fue la primera en incorporar esta analogía para estudiar la complejidad del sistema de venas y arterias añadiendo la connotación circulatoria, que sería ulteriormente retomada por los ingenieros hidráulicos. La invención de los diferentes servicios urbanos (agua, gas, electricidad, teléfono, etc.) asoció más tarde la noción de red al carácter urbano de un territorio, que se consideraría urbanizado si estaba conectado a las diferentes redes de infraestructuras de esos servicios urbanos; e incluso, posteriormente, la extensión sobre el territorio de las redes de infraestructuras sirvió para definir un modelo característico del territorio urbano donde su condición de urbano emanaba más de la posibilidad de conexión a la red que de su concreción real. Y finalmente, la introducción reciente de los nuevos sistemas de comunicación instantánea extendió el uso del término asociándolo a la noción de conexión, con independencia de su plasmación física.

La utilidad del concepto red para entender organizaciones complejas ha propiciado su extensión masiva a otras disciplinas: la red de relaciones

sociales a la sociología, la noción de red de empresas propia de la economía o el concepto de red de ciudades introducida para la geografía con ejemplos significativos.

En este nuevo marco, la noción de proximidad ha de coexistir con la noción de conexión a distancia. Igualmente, la existencia de flujos tiene una influencia determinante en el hombre, desde el momento que es él mismo quien a menudo se desplaza. Este hecho es trascendental por las consecuencias fenomenológicas de la apropiación del espacio; no es la misma la perspectiva de la persona cuando está en una posición estática que cuando está en movimiento. El carácter cinético transforma una visión local hacia otra, donde ésta ha de convenir con el carácter translocal citado.

La definición de red, tal como se ha considerado, acentúa el hecho de que las relaciones iniciales que originan las infraestructuras y su organización pueden cambiar en el tiempo y dan lugar a otro tipo de infraestructuras. Así por ejemplo, en el caso de la red de alumbrado, el grafo del trazado y de la infraestructura continúa exactamente igual, pero su naturaleza ha cambiado al pasar de funcionar inicialmente con gas, a hacerlos posteriormente con electricidad. O por ejemplo, se puede dar el caso de que sobre una misma infraestructura puedan tener lugar unas relaciones completamente distintas, como es el caso de la infraestructura ferroviaria de una aglomeración urbana. En el caso de las redes ferroviarias, no es lo mismo el modelo de cercanías introducido recientemente que el modelo interurbano que ha funcionado tradicionalmente, aún cuando las líneas ferroviarias y sus trazados sean físicamente los mismos.

Así pues, durante los últimos años, la infraestructura física parece haber ganado importancia en las aproximaciones empíricas y en los trabajos orientados hacia el diseño de políticas económicas, debido a que se ha asociado la competitividad de las regiones urbanas con el grado de conexión con el sistema de ciudades europeo Houtum y Legendijk 2000, p. 4). Por esto, en los años noventa, la noción de redes urbanas se ha complementado con imágenes de corredores espaciales conteniendo rutas de comunicaciones a nivel nacional e internacional, y que conectaban aquellas áreas y ciudades más prósperas.

Aunque la dotación de infraestructuras de transporte y comunicaciones no define la red de ciudades, no cabe duda que, en algunos casos son una imagen que manifiesta las relaciones económicas entre ciudades. En este sentido, sabemos que algunas de estas infraestructuras se construyen o mejoran como respuesta a la tendencia de algunas ciudades a

interactuar. Al mismo tiempo, la falta de estas infraestructuras puede actuar de barrera limitando la interacción entre ciudades, como es fácil de comprobar en áreas policéntricas donde el diseño de la red de transportes es radiocéntrico, caso en el que la falta de infraestructuras de comunicación entre los subcentros del sistema limita la interacción entre estos.

En resumen, una red de ciudades, como se verá en el apartado siguiente, es una estructura en la cual los nodos son las ciudades, conectadas por vínculos de naturaleza socioeconómica (*links*), a través de los cuales se intercambian flujos de distinta naturaleza, sustentados sobre infraestructuras de transportes y comunicaciones. Las principales características de las redes de ciudades son la posibilidad de coexistencia de estructuras jerárquicas y no-jerárquicas, la cooperación entre ciudades y la generación de ventajas asociadas a la organización de la estructura urbana y la interacción entre sus nodos.

7.2. Las redes de ciudades en el territorio de las redes de alcance global

Existen muy pocos modelos que relacionen el crecimiento o el desarrollo económico con las redes de ciudades. En este epígrafe se introducen algunos de los que, directa o indirectamente, relacionan ambos términos.

El modelo propuesto por Pred (1977) ⁶⁴ sugiere que el crecimiento y desarrollo de los sistemas urbanos en economías avanzadas tiene su origen en un mecanismo de *feedback* entre ciudades, mediante el cual las interdependencias entre ciudades transmiten el crecimiento y lo retroalimentan. El modelo se basa en la difusión de la información. Cuando aparece una innovación en una localización del sistema urbano, se difunde a través del sistema urbano local, y también de un sistema urbano a otro cuando dos sistemas locales están interconectados por algunos nodos. De este modo se maximiza la difusión de innovaciones a través de la red de ciudades, siendo la innovación un elemento básico para el crecimiento.

Una de las diferencias más importantes entre el paradigma christalleriano y el de las redes de ciudades es que este último rompe la relación entre tamaño de ciudad y función. Dicho de otra forma, los modelos de lugar central no explican por qué Zurich, una ciudad de 300.000 habitantes es uno de los principales nodos financieros internacionales, junto con New York, Londres o Tokio, ni por qué grandes empresas trasladan sus sedes (*headquarters*) desde grandes ciudades como Chicago hasta otras ciudades pequeñas situadas en otras localizaciones.

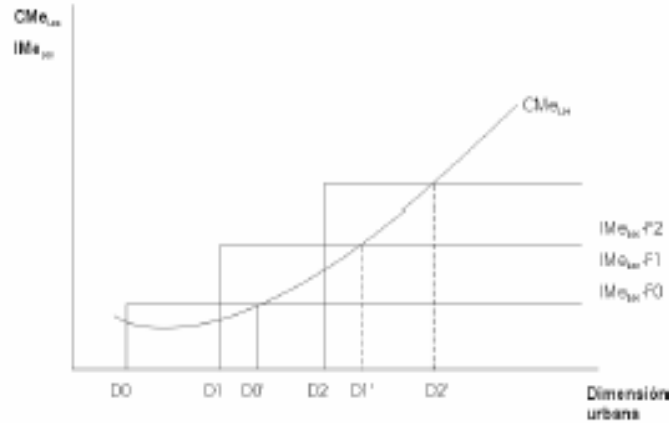
El modelo SOUDY 3: *Supply Oriented Dynamic Approach* (Camagni 1992, p. 400- 405)⁶⁵ es un modelo de oferta en el que las ciudades son sistemas abiertos compitiendo con otras ciudades. En este modelo es posible definir un intervalo de tamaño eficiente mínimo y máximo para cada ciudad, asociado de forma creciente a su función económica y a su rango urbano. El modelo SOUDY puede integrarse con la lógica de las redes de ciudades, desde el punto de vista de que el tamaño no es el único determinante de la productividad y las economías de aglomeración en grandes ciudades, sino que estas ventajas pueden conseguirse también en ciudades medianas y pequeñas mediante la presencia de funciones de rango elevado y la integración en el sistema de ciudades⁶⁶.

⁶⁴ Op.cit. El modelo no está formalizado matemáticamente.

⁶⁵ Op.cit.

⁶⁶ Op.cit. El SOUDY presenta algunas limitaciones e interrogantes, entre ellos que la microeconómica está poco definida, que el modelo parece orientado hacia la producción de servicios, y que no se introduce el papel de los *shocks* externos sobre la especialización de los nodos

Tabla 5. Tamaño de ciudad eficiente para diferentes funciones urbanas en el modelo SOUDY



Fuente: Camagni (1992, p. 401)

Las hipótesis básicas de este modelo son:

1. Para cada función existe un intervalo de dimensión urbana eficiente (en términos de población u ocupación). El mínimo está determinado por el umbral de aparición del sector o la función, que a su vez depende de una dimensión mínima eficiente en la producción. La dimensión máxima se alcanza cuando el ingreso medio de producción del sector iguala el coste medio de localización urbana, el cual es creciente con la dimensión de ciudad. Las funciones de mayor orden se caracterizan por tener mayores umbrales en términos de población;
2. Se supone una curva de coste-beneficio neto, que incrementa para funciones de mayor orden a causa de: barreras crecientes de entrada; elasticidad de demanda decreciente, lo que posibilita beneficios extraordinarios; posibilidad creciente de obtener rentas de monopolio por el uso de factores escasos y cualificados;
3. La curva de costes de localización tiene forma decreciente, como sugiere Alonso;
4. La variación de la población puede deberse a factores endógenos o a migraciones internas y externas al sistema. La existencia de rendimientos netos diferenciales atrae o expulsa población, según el signo del diferencial;

Si se cumple la hipótesis de que el tipo de sectores o funciones que adopta una ciudad de rango 0 está entre la dimensión poblacional D_0 (umbral mínimo) y D_0' (umbral máximo), en el intervalo D_0 - D_1 la ciudad solo tiene una opción para crecer, y es incrementar su dimensión poblacional. En el intervalo D_1 - D_0' la ciudad tiene dos posibilidades: incrementar su dimensión poblacional, sabiendo que el límite al crecimiento está en D_0' , o cambiar el tipo de sectores o funciones urbanas a F_1 , puesto que su dimensión poblacional se lo permite. En este segundo caso, puede seguir creciendo: como mínimo hasta D_1' aumentando su población, o cambiando de nuevo el tipo de funciones que desarrolla a partir de D_2 . La figura 5 ilustra el caso para un momento del tiempo determinado t_0 . La forma de las curva de costes medios locacionales y los umbrales de función pueden variar en el tiempo debido a factores como el progreso técnico.

7.3. Modelo de red de ciudades globales

Taylor (2001) ⁶⁹ concibe un modelo de oferta de servicios para explicar la existencia de la **red mundial de ciudades** a partir de una estructura de red en tres niveles: (1) una red supra-nodal, formada por la economía mundial, y en la cual la red opera para dispensar servicios; (2) las ciudades, que constituyen constelaciones de conocimiento para la producción de servicios; (3) y las empresas productoras de servicios avanzados.

El modelo concibe cuatro escenarios: en el primero se trata la probabilidad de provisión del servicio entre dos ciudades, en el segundo se introduce un procedimiento para diferenciar la existencia de jerarquías en la red, en el tercero se informa de la calidad del servicio entre dos ciudades (sin considerar jerarquías), y en el cuarto se introduce la calidad del servicio y las jerarquías.

Aunque es de concepción e interpretación simple, el modelo de Taylor presenta numerosas limitaciones:

1. La existencia de la red de ciudades se basa en la existencia de relaciones corporativas entre empresas, de manera que obvia los acuerdos cooperativos y las relaciones input-output, por lo que no puede explicar una parte de las relaciones de red, y no es aplicable a entornos de redes de ciudades regionales y locales;
2. Su formalización no es completa, y deja elementos implícitos por modelar, como la dimensión de ciudad;
3. No existe tratamiento de las economías internas o externas, efectos sobre la eficiencia, productividad, etc.
4. No explica cómo la especialización de las ciudades afecta a la red. De hecho, el modelo podría explicar las redes de sinergia, pero no las de complementariedad.
5. No se explican los determinantes de localización inicial de las filiales de empresas en estos centros. Tampoco incorpora de forma explícita determinantes de tipo sociológico o político.

⁶⁹ Op.cit.

De esta manera, Pred utiliza el **concepto de redes urbanas** (*urban networks*) para poder englobar los casos en los que entre las ciudades de un sistema urbano no solo son importantes las relaciones verticales (jerárquicas), sino también los vínculos (*links*) y la cooperación horizontales.

Otros autores más recientes como **Batten** (1995, p.313)³⁴ define las redes de ciudades como “*dos o más ciudades previamente independientes, y potencialmente complementarias en funciones, que se esfuerzan por cooperar y alcanzar economías de escala significativas, ayudadas por corredores de transporte e infraestructuras de comunicación rápidas y fiables*”. La definición de Batten ofrece **tres conceptos clave** para entender una red de ciudades: la **cooperación**, los **corredores de transporte e infraestructuras de telecomunicaciones**, y que las ciudades obtengan **economías de escala** adicionales al estar vinculadas a una red.

La **cooperación** es parte del nuevo paradigma. En los sistemas de ciudades tradicionales, basados en una lógica competitiva, las ciudades se especializan y compiten entre ellas. En una lógica de red, la colaboración entre ciudades, normalmente espontánea, proporciona un nuevo tipo de ventajas o economías de escala, que podríamos llamar **economías de red**³⁵. En la definición de Batten, la presencia de estas economías de escala es el hecho diferencial que caracteriza las redes de ciudades. Estas economías de escala, incorporadas a la función de producción urbana, sólo se disfrutan cuando la ciudad pertenece a la red, y son nulas para una ciudad que no pertenece a la red. Finalmente, el medio que posibilita que los vínculos entre ciudades sean lo suficientemente elevados (conectividad elevada) son las **infraestructuras y los corredores de transportes y telecomunicaciones**; estos son indispensables para que exista cualquier tipo de relación entre dos ciudades, si bien no asegura de ninguna manera que estas relaciones vayan a formar una red.

²⁵ HOUTUM, HENK VAN and ARNOULD LAGENDIJK (2000): “The role of regional identity in the construction of polycentric urban regions, the cases of the Rhur Area and the Basque Country”, paper presented at the 40th Congress of the European Regional Science Association, Barcelona, Spain,

³⁴ Op.cit.

³⁵ Comprobaremos que existen otros tipos de ventajas que se derivan de una red de ciudades.

La referencia a que sus funciones deben ser potencialmente **complementarias** no se refiere a que su especialización sea distinta, sino a que las unidades que conforman la red puedan funcionar conjuntamente, como los componentes de un equipo. Los miembros de la red aportan algún recurso, bien sea nuevo, o bien se trate de un recurso que ya poseen algunos de los miembros, pero que en cualquier caso se añade a la cantidad de recursos que posee la red.

Vartiainen (1997)³⁷ proporciona una diferenciación de los elementos que componen el concepto de red en respuesta a un significado organizacional y a otro funcional. De forma sintética, la red (*urban networking*) hace referencia a la “cooperación inter-urbana (transregional) de ciudades y otros actores basados en la ciudad, de cara a utilizar y desarrollar efectos sinérgicos” (Vartianen 1997, p.7)³⁸. Esta definición se basa en dos principios:

1. el *urban networking* es un principio económico y organizacional, que en el contexto espacial se refiere a la cooperación entre organizaciones públicas y privadas. Una extensión de esta idea es el *policy network approach*: una red política consiste en diferentes actores (individuos, grupos, organizaciones, instituciones) que interactúan en proyectos o políticas específicas. Estas redes tendrían una tendencia a ser estables, debido a que los miembros tienen acceso a recursos e influencias que les ayudan a conseguir proyectos de interés común.

2. el significado funcional concibe el *urban networking* como “configuraciones urbanas policéntricas interconectadas por infraestructuras lineales entre las cuales fluyen bienes, personas, información y dinero” (Vartianen 1997, p.5). El *networking* puede deberse a acuerdos cooperativos entre ciudades adyacentes o nodos de una región policéntrica, y también a la cooperación transnacional entre ciudades con funciones y problemas similares. De esta manera, las redes funcionales son un sistema de ciudades interrelacionadas en un área funcional.

³⁷ VARTIAINEN, PERTTU (1997): “Urban networkink: an emerging idea in spatial development planning”, 37th European Regional Science Association Congress, Roma 26-29th August 1997.

³⁸ Op.cit.

Esta concepción es interesante, puesto que enfatiza algunos aspectos que hasta ahora tan sólo habíamos encontrado de forma implícita en anteriores definiciones. En primer lugar, la dualidad entre ciudades y actores, a partir de la cual la red puede formarse por una interacción global entre ciudades, o por interacciones particularmente intensas entre conjuntos de actores. Por otro lado, la red puede ser una red funcional, para el transvase de flujos de bienes, personas, información o capitales, pero también puede constituirse como un actor político, cuyo objetivo es el diseño y realización de políticas conjuntas, o bien constituirse en una especie de *lobby*.

Finalmente, **Taylor** (2001, p.182) ³⁹ proporciona una interpretación del concepto a medio camino entre la economía y la sociología, concebida para la red mundial de ciudades. De esta definición se abstrae que una red de ciudades es una **forma de organización donde los nodos son los actores y los vínculos las relaciones sociales**. Estas relaciones sociales son relaciones económicas que operan para estructurar geográficamente la economía mundial.

La red de ciudades es interpretada como una red de nivel supra-nodal, que sin embargo contiene un nivel sub-nodal, formado por actores individuales (empresas, individuos, instituciones). Son las decisiones de estos actores individuales los que forman la red de ciudades.

7.4. La denominada ciudad difusa

Esta ciudad difusa, esta ciudad indelimitable y sin confines, es también la ciudad de los confines. Confines y divisorias que son, en primer lugar, sociales y funcionales y, en segundo lugar, políticas y administrativas.

³⁹ TAYLOR, PETER S. (2001): "Specification of the World City Network", *Geographical Analysis*, 33 (2), P. 181-194.

En efecto, contra aquello que alguna vez se ha afirmado, el paso del crecimiento intensivo al desarrollo extensivo del espacio urbano no se traduce necesariamente en una mayor igualdad de oportunidades para los ciudadanos a la hora de acceder a la renta, los equipamientos y los servicios. Es cierto que el proceso de difusión de la ciudad sobre el territorio puede tener en este campo efectos que resultan sin duda positivos. Los principales de entre ellos son la disminución de las densidades en las áreas urbanas centrales y la progresiva homogeneización relativa en la dotación de lugares de trabajo, equipamientos, infraestructuras y servicios sobre el territorio. Ahora bien, diversos autores han creído ver detrás de este proceso no una desaparición de las tendencias hacia la especialización funcional y la segregación social en los espacios urbanos sino el mantenimiento de éstas bajo nuevas formas generando una sociedad del despilfarro.

Tomemos, por ejemplo, el caso del poblamiento. Como es sabido, uno de los rasgos característicos de la difusión de la ciudad sobre el territorio es la salida de contingentes significativos de población desde las áreas más densas y pobladas de los sistemas urbanos hacia áreas vecinas de poblamiento más difuso. Este fenómeno -como se ha dicho- comporta una disminución de las densidades en las áreas centrales que, en principio, puede ser considerada un requisito para la mejora de las condiciones de vida en muchas metrópolis europeas y, en particular, mediterráneas. Ahora bien, al ser reguladas en buena parte por el filtro de los mercados del suelo y la vivienda, estas migraciones no afectan a todos los grupos sociales por igual. Así, quienes se desplazan son, sobretudo, jóvenes con niveles de ingresos y formación superior a la media y con capacidad de satisfacer sus necesidades de vivienda fuera de las áreas centrales. Debido a estas salidas si las antiguas periferias metropolitanas ven aumentar, en términos generales, su renta media per cápita, la ciudad central ha de enfrentarse a los riesgos de la polarización social. Las viejas divisorias sociales en grandes unidades (centro vs. periferia metropolitana) dan paso así a un calidoscopio mucho más complejo donde las barreras no desaparecen sino que se multiplican, encerrando ahora unidades más pequeñas. Unidades en las que, a menudo, la tradicional segregación por motivos de renta se ve reforzada por la estructura de edades y la composición étnica de la población.

De la misma manera, es evidente que actividades productivas y servicios se difunden hoy sobre el territorio. Esto tiene también, sin duda, efectos positivos: la dispersión de la ocupación sobre el territorio y la

homogeneización relativa en la dotación de servicios. Ahora bien, estos movimientos no afectan por igual a todas las actividades económicas y son distintos los comportamientos de la industria de alto y bajo valor añadido, del terciario estratégico y de los servicios a las personas. Así, el territorio de la ciudad difusa, además de conocer nuevas formas de segregación social presenta nuevos tipos de especialización funcional (la aparición de nuevas jerarquías urbanas, el consumo de suelo, la exacerbación de la movilidad,...).

En este contexto, la fragmentación de los espacios urbanos en un gran número de niveles y unidades administrativas es, al mismo tiempo, causa y reflejo de las divisiones económicas y sociales. La difusión de las dinámicas urbanas sobre el territorio ha comportado la incorporación en un mismo espacio urbano de una multitud de unidades administrativas, correspondientes a entidades de poblamiento que habían tenido una vida relativamente autónoma. Por otra parte, la creciente complejidad de la gestión de los servicios y equipamientos urbanos ha conllevado en muchos lugares la creación de estructuras administrativas sectoriales. Finalmente, en diversos países se ha favorecido conscientemente -por razones políticas: para aplicar determinadas políticas e imposibilitar otras- la fragmentación administrativa de los ámbitos metropolitanos.

Hoy la realidad de las regiones metropolitanas de París, Milán o Barcelona (esta última con 204 entes locales pertenecientes a 5 niveles administrativos sobre un exiguo territorio de 3.200 km²) no se encuentra ya tan lejos del modelo norteamericano: en la mayoría de los casos la ciudad europea de hoy es, desde el punto de vista administrativo, un espacio triturado, opaco y conflictivo.

La proliferación de unidades administrativas se traduce a menudo en la existencia de diversas presiones fiscales en espacios urbanos contiguos. Esto en principio, posibilita que en el momento de definir su lugar de residencia los ciudadanos (y las empresas) puedan escoger entre distintas "ofertas" de impuestos y servicios locales. Ahora bien, es sabido que la posibilidad de escoger residencia está condicionada por diversos factores, el primero de los cuales es, sin duda, la renta disponible. Así, las familias con más capacidad económica podrán localizarse en municipios socialmente homogéneos donde, a cambio de una presión fiscal relativamente baja, disfrutarán de buenos servicios y equipamientos locales, sin perder, al mismo tiempo, la posibilidad de gozar de servicios de ámbito metropolitano típicamente localizados en el municipio central del área urbana. Es el tema de los "free riders", ampliamente estudiados sobre

todo para las realidades anglosajonas, donde un grupo de gente se beneficia o se perjudica de un bien sin haber contribuido en él.

Las muestras de como la fragmentación administrativa acompaña y favorece las divisorias sociales en la ciudad difusa podrían alargarse más y más: con los problemas que esta plantea para el planeamiento urbanístico integrado, con las dificultades que pone para la práctica de políticas sociales redistributivas en un mismo espacio urbano, con la dinámica que imprime a la política local, etc. La especialización funcional, la segregación social y la fragmentación administrativa se alimentan mutuamente para levantar y reforzar un laberinto de confines en la ciudad sin confines.

Las infraestructuras juegan un papel importantísimos en todo esto pues generan redes de suministro de transporte y de servicios mostrando así su capacidad discriminadora del espacio y potencialmente creadora de desigualdades sociales. El actual modelo de desarrollo económico esta basado en la continua por de infraestructuras que marcan desigualdades de distribución de servicios o accesibilidad en el territorio. Dichas desigualdades generan carencias territoriales entre zonas, que precisan de intervenciones e inversiones entrando en un modelo político territorial basado en la continua reivindicación de inversiones pendientes para conseguir un territorio absolutamente homogéneo e isotropo. Esta ampliación de las redes genera extensiones de las plusvalías urbanas y creación de una ciudad difusa de un altísimo coste de suministro de servicios.

La ruptura de este modelo sólo puede venir de ser capaces de entender que sólo de la concentración y densidad puede haber posibilidad de atención a las necesidades de los ciudadanos. El discurso no es fácil pues es contrario al que otros enmascaran con conceptos aparentemente “progresistas” como los de Reequilibrio Territorial, Ruralización de la Sociedad Urbana,...

Por ello es preciso crear un estado de opinión donde se muestre que la sociedad de la dispersión de los servicios y extensión de las redes no sólo es la sociedad del despilfarro sino que fundamentalmente es la sociedad de la desigualdad. El modelo de ocupación del territorio que produce sólo es posible con profundas diferencias en el acceso a los servicios, bien por diferentes gradientes en su producción espacial, bien por precisar de una financiación privada que establece diferencias de acceso en función de la capacidad económica de las personas. Más paradójico aún es que obliga a los ciudadanos de las periferias a pagar por unos servicios urbanos que son

gratuitos o más baratos para los ciudadanos que viven en espacios centrales, incrementando sus diferencias de rentas.

El debate no es fácil y hay que saber encontrar en la renovación de los servicios urbanos y en las mejoras de sus mecanismos de gestión, el mismo nivel de inversión que genera la producción de nuevas infraestructuras y alterar una cultura política basada en modelos de demanda que a menudo buscan intereses económicos ligados a la extensión de plusvalías territoriales por modelos de ofertas.