

ÁREAS COMERCIALES Y MODELOS DE CIUDAD: EL CASO DE VALENCIA



GRADO EN FUNDAMENTOS DE LA ARQUITECTURA
Alumna: Gisela Lluch Expósito

Curso 2019-2020
Tutora: Matilde Alonso Salvador



ESCOLA TÈCNICA
SUPERIOR
D'ARQUITECTURA



UNIVERSITAT
POLITÀCNICA
DE VALÈNCIA

RESUMEN

El desarrollo de las ciudades ha estado históricamente ligado a un desarrollo comercial e industrial y ha sido uno de los factores determinantes en su ordenación. Aunque tradicionalmente se llevaba a cabo en las calles del centro de la ciudad, siendo éste un foco de actividad comercial, actualmente el comercio ha derivado en la creación de grandes equipamientos ubicados tanto dentro como en el área metropolitana de las ciudades.

El objetivo de este trabajo es analizar cómo son estos equipamientos en los que se desarrolla el comercio y cómo se insertan dentro las de diferentes tramas de la ciudad, para poder entender la influencia que ejercen en la ciudad y sus habitantes. Para ello se analizan estos términos en Madrid, Ámsterdam y Valencia, prestando especial atención en este último.

PALABRAS CLAVE

Áreas comerciales, desarrollo urbano, comercio, Valencia, desarrollo metropolitano, urbanismo, modelos de ciudad.

RESUM

El desenvolupament de les ciutats ha estat històricament lligat a un desenvolupament comercial i industrial i ha sigut un dels factors determinants en la seua ordenació. Encara que tradicionalment es duia a terme als carrers del centre de la ciutat, sent aquests un focus d'activitat comercial, actualment el comerç ha derivat en la creació de grans equipaments ubicats tant dins com a l'àrea metropolitana de les ciutats.

L'objectiu d'aquest treball es analitzar com són aquests equipaments en els que es desenvolupa el comerç i com s'inserten dins de les diferents trames de la ciutat, per poder entendre la influència que exerceix en la ciutat i els seus habitants. Per això s'analitzen aquests termes en Madrid, Amsterdam i València, prestant especial atenció en aquest últim.

PARAULES CLAU

Àrees comercials, desenvolupament urbà, comerç, València, desenvolupament metropolità, urbanisme, models de ciutat.

ABSTRACT

City development was historically linked to commercial and industrial development and it has been one of the main factors in its final layout. Traditionally it was developed inside of the city center, becoming a commercial focus. Nowadays commerce has moved outside of the borders of the city materializing in big commercial centers located in the metropolitan area.

The aim of this work will be to analyze how are these facilities where commerce is developed and how they insert inside of the city patterns so to understand the influence they do over the city and its inhabitants. In order to achieve this Madrid, Amsterdam and Valencia are analyzed focusing on this last one.

KEY WORDS

Commercial areas, urban development, commerce, Valencia, metropolitan development, urbanism, city development model

ÍNDICE

1 INTRODUCCIÓN Y METODOLOGÍA	6
2 MODELOS DE CIUDAD	8
2.1 Modelos de ciudad históricos	9
- Medieval	9
- Lineal	10
- Jardín	11
- Ensanche	12
- Ciudad moderna	13
- Reforma interior	14
2.2 Esquemas de desarrollo urbano	16
2.3 Esquemas de desarrollo metropolitano	19
3 MODELOS DE COMERCIO	22
4 RELACIÓN MODELO DE CIUDAD Y COMERCIO	25
4.1 Madrid	25
4.2 Ámsterdam	46
4.3 Valencia	61
5 COMPARATIVA	79
6 CONCLUSIONES	82
7 BIBLIOGRAFÍA	84

INTRODUCCIÓN

El crecimiento y avance de las ciudades ha estado históricamente ligado a un desarrollo comercial e industrial de los núcleos urbanos y ha sido uno de los factores determinantes en la ordenación de los mismos. A pesar de que tradicionalmente se llevaba a cabo en el centro de la ciudad, siendo éste un foco de actividad comercial, actualmente el comercio ha derivado en la creación de grandes equipamientos ubicados tanto dentro como en el área metropolitana de las ciudades.

Dado que existe una relación directa entre comercio y desarrollo urbano se entiende que puede existir una relación entre el modelo de desarrollo y el tejido de una ciudad con el modelo de comercio que se inserta en la misma, siendo la tipología de este último un determinante en la estructuración urbana de las ciudades.

El objetivo del estudio es analizar cómo son estos equipamientos en los que se desarrolla el comercio y cómo se insertan dentro las de diferentes tramas que ofrece una misma ciudad, para poder entender la influencia que ejerce el comercio en la ciudad y sus habitantes, analizando estos términos en varias ciudades y prestando especial atención en el caso de Valencia.

1 Piñón , Juan Luis,
*Reflexiones sobre
la comparación y
la generalización
en Historia Urbana.*
Revista Historia Ur-
bana, nº2, Valencia,
Alfons el Magnànim

METODOLOGÍA

La primera parte del trabajo trata de revisar los modelos de ciudad asociados a las diferentes etapas de crecimiento y los distintos esquemas de desarrollo urbano y metropolitano, con el fin de descifrar las coexistencias que se presentan en la ciudad actual y su complejidad.

A continuación se hará un estudio de las diferentes tipologías comerciales que existen, de esta manera se pretende tener una base objetiva para poder clasificar y posteriormente comparar las áreas comerciales de los diferentes casos de estudio.

Para poder entender el desarrollo urbano que ha experimentado la ciudad de Valencia y las diferentes áreas comerciales que han proliferado en ella, se escogen dos capitales europeas: Madrid y Ámsterdam para poder realizar una comparativa para observar cómo se relacionan estos dos conceptos en cada una de ellas. Para ello se hace un análisis del crecimiento urbano de cada una de ellas y de sus diferentes áreas comerciales ubicándolas en el mapa y definiéndolas según los criterios descritos previamente.

Por último se realiza una comparativa entre los tres casos analizados, para poder apreciar las diferencias y similitudes existentes y obtener una conclusión sobre la relación entre los modelos de ciudad y las áreas comerciales que existen en su área de influencia.

“Los fenómenos urbanos en unos casos se repiten, en otros se distancian, se anticipan a su tiempo o se retardan; pero en todos los casos su valor depende de la posición relativa que ocupan en relación a otros fenómenos que se toman como referencia, lo que sitúa el análisis histórico urbano en la esfera metodológica de la comparación.”¹

MODELOS DE CIUDAD

1. Morris, A.E.J (1984),
*Historia de la forma
urbana desde sus
origenes hasta la re-
volucion industrial*,
Barcelona, Gustavo
Gili, pág 119

MODELOS DE CIUDAD HISTÓRICOS

CIUDAD MEDIEVAL

La ciudad medieval se caracteriza por una serie de elementos que se repiten en todas ellas, como es la muralla que rodea la ciudad, con sus torres y portones. También se identifican una serie de edificios emblemáticos dentro de la misma, como la iglesia o el mercado el cual podía ser un espacio abierto, un edificio cerrado o llevarse a cabo en las propias calles o plazas por toda la ciudad.

Además de estos componentes, la ciudad se constituye por una serie de edificios, normalmente con jardines privados, que se recogen dentro de la propia muralla. Debido a la existencia de este elemento el crecimiento se hacia dentro de la muralla siendo un tipo de ciudad muy compacta, además esta parte de la ciudad también dificultaba la expansión horizontal, por lo que para poder crecer se tenía que recurrir a la creación de una serie de murallas exteriores que iban abarcando el crecimiento.

La ciudad medieval tiene por lo general un trazado radiocéntrico, teniendo como punto central un elemento importante de la ciudad como podía ser un edificio emblemático, la iglesia o la plaza del mercado y un tejido de calles estrechas e irregulares alrededor de la cual se van desarrollando las diferentes viviendas.

“La ciudad medieval es el resultado de la interrelación de los seis factores; su estructura económica; su estructura social; su estructura física; su personalidad legal; su situación geográfica y su vitalidad política.... Si existía un clima económico favorable, los demás factores se dieran por añadidura, pero cuando no había comercio no podía haber ciudad”¹



Figura 1. Esquema ciudad medieval

CIUDAD LINEAL

La ciudad lineal es el legado que dejó Arturo Soria a principios de 1880, el cual alegaba que “El abandono, la indiferencia con que se mira, dado caso que alguien fije su atención, la instalación de las barriadas que empiezan a dibujarse a corta distancia del casco de la población, raya en lo increíble”¹ por lo que proponía un proyecto pensado para poder resolver los problemas de higiene y crecimiento informal de las ciudades, alojando a las distintas clases sociales juntas en un mismo barrio. Dicho proyecto se basaba en la eficiencia y la funcionalidad, y tenía como finalidad la unión de la ciudad con las zonas rurales próximas mediante un nuevo tejido que se apoyaba en la línea de transporte público como conexión campo-ciudad.

De esta manera se plantea un eje principal fuera del núcleo urbano, en el cual se ubicarían todas las infraestructuras, servicios, instalaciones, transporte público y el espacio público como jardines. Este eje de 40 metros se entrelazaba con una serie de calles transversales y paralelas que se iban extendiendo a lo largo del ferrocarril y conectando la ciudad con las áreas rurales que se desarrollaban en su proximidad. Así, la ciudad se plantea como una retícula que se va alargando ilimitadamente.

Las manzanas que se creaban alrededor de esta vía principal contenían parcelas de diferentes tamaños para las diferentes clases sociales, con una edificación aislada y una zona destinada al espacio público en el centro de cada una. Se podían distinguir las manzanas dependiendo de su uso, dividiéndose en residencial y equipamiento y otras que mezclaban los usos.

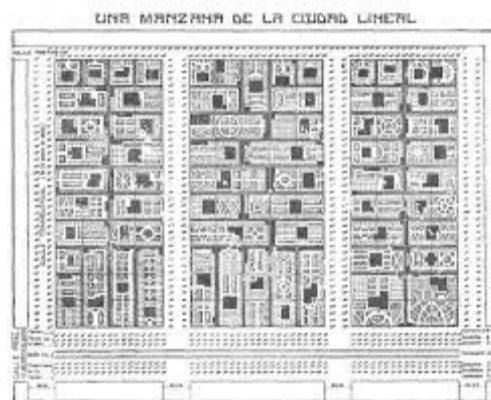


Figura 2. Manzano de la ciudad lineal

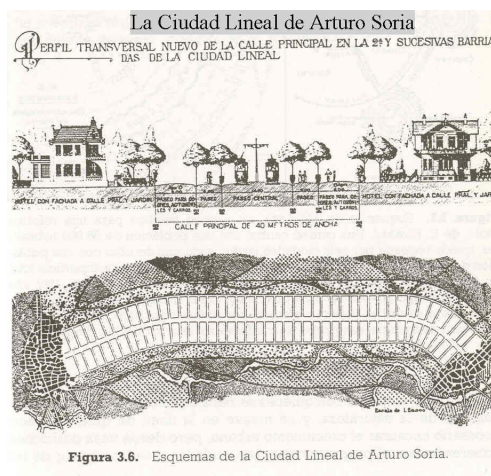


Figura 3.6. Esquemas de la Ciudad Lineal de Arturo Soria.

Figura 3. Planta y alzado general de la ciudad lineal

CIUDAD JARDÍN

La ciudad jardín fue un nuevo modelo de ciudad creado por Ebenezer Howard (1844-1928), el cual proponía una regeneración de las ciudades degradadas debido al aumento descontrolado de la población a causa del éxodo rural. Por ello su idea se centra en crear un equilibrio entre la ciudad y las zonas rurales. “Una ciudad jardín es una ciudad diseñada para una vida y una industria sanas; de un tamaño que permita una total vida social, pero no mayor; rodeada por un cinturón rural; siendo propiedad pública toda la tierra o guardada para la comunidad e depósito”¹. Para ello se desplazaba a la población fuera del núcleo urbano, creando seis núcleos de población alrededor de una ciudad central. Su idea era que estos núcleos fueran totalmente autosuficientes, combinando industria y agricultura, pero que a la vez estuvieran fuertemente vinculadas y conectadas con el núcleo central.

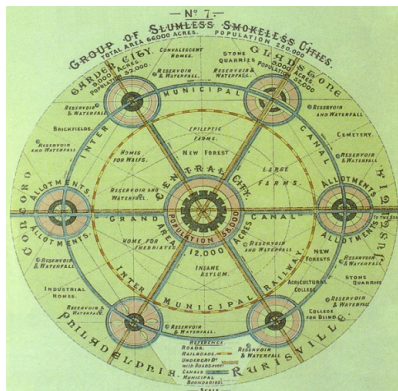


Figura 4. Esquema de la organización de ciudad jardín

La ciudad central estaría ordenada de manera radial, donde en el centro encontraríamos los edificios públicos, protegidos por un anillo de zona verde, y luego una serie de anillos donde se hallarían las edificaciones residenciales y demás equipamientos. En el último anillo se encontrarían los equipamientos industriales, situados en la periferia y rodeándole otro cinturón verde que protegiera y separase esta zona más industrial de las áreas rurales.

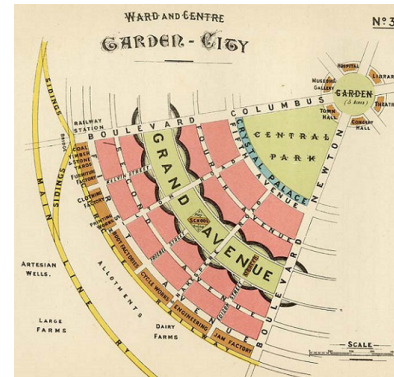


Figura 5. Esquema viario de la ciudad jardín

De esta forma tendríamos el modelo de la ciudad central que se irían repitiendo en los núcleos situados alrededor de ésta pero a una menor escala. La ciudad central se conecta con estas ciudades jardín mediante el transporte público y el canal que se prolongan de las 6 avenidas principales hasta llegar a ellos, consiguiendo así que cada barrio fuese independiente pero que estuviera vinculada a la zona central.

ENSANCHE

El ensanche nace de la necesidad de expansión de la ciudad industrial debido al incremento de la población por la migración del campo a la ciudad. Los ensanches son creados para la nueva clase social; la burguesía, que preferían estas nuevas zonas al centro de la ciudad con su tejido compacto de calles irregulares y estrechas.

Fue Idelfonso Cerdà en 1867 quien plantea este nuevo modelo de ciudad que permitía la expansión ordenada del espacio. Para la ordenación urbana se plantea la ciudad como una máquina, buscando la máxima eficiencia por lo que se utiliza para el ensanche un trazado claramente ortogonal en forma de retícula. Los ejemplos más significativos en España de ensanche son el de Barcelona y Madrid.

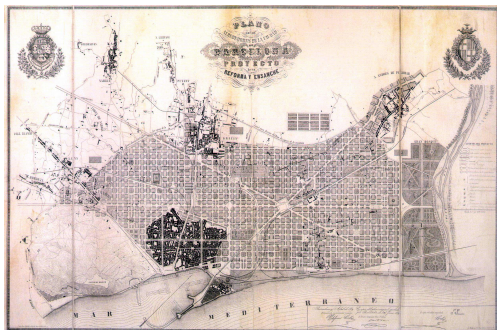


Figura 6. Plano del ensanche de Barcelona

La idea original eran grandes manzanas de viviendas que podían ser abiertas o cerradas, con espacios públicos o patios en su interior, de esta manera se podían crear viviendas interiores y exteriores. Pero debido a un interés por incrementar el número de viviendas estos espacios cada vez se fueron reduciendo, dejando al final un modelo de manzana cerrada con un patio privado para los vecinos en su interior.

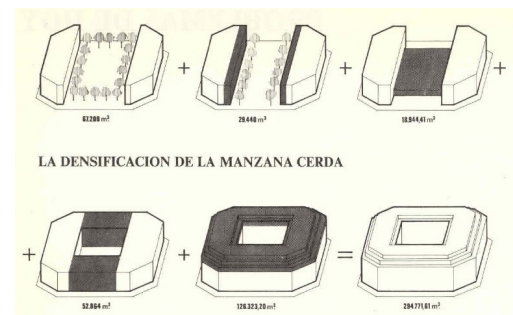


Figura 7. Esquema de la manzana tipo original diseñada por Cerdà y su densificación.

1 Cita obtenida de La carta de Atenas por el motivo del IV Congreso de Arquitectura Moderna [CIAM], publicada en 1942 por Le Corbusier y Josep Lluís Sert.

CIUDAD MODERNA

La morfología de la ciudad del movimiento moderno se aleja de los modelos tradicionales. Con este nuevo modelo se pretende solucionar los problemas de salubridad y abarcar la demanda de vivienda de grupos sociales menos favorecidos como la clase obrera. Para ello, Le Corbusier plantea una ciudad caracterizada por la zonificación.

Para Le Corbusier cada función debía estar asociada a un espacio totalmente independiente de las otras funciones. Teniendo cada función su zona diferenciada del resto pero homogénea dentro de la misma. Estas funciones son; El habitar, el trabajar, recreativo y actividad comercial y el circular que conectada las anteriores entre sí.

Las funciones principales de las ciudades por tanto son el habitar y el trabajar y ambas deben estar separadas. Así, las ciudades van creciendo en su periferia con barrios de viviendas a su alrededor dejando el centro de la ciudad la función del trabajar. Esto lleva a la problemática de tener que usar un transporte motorizado para llegar de una zona a otra.

Los principios de este nuevo modelo de ciudad se basan en los principios de la Carta de Atenas:

- “Los sectores industriales deben ser independientes de los sectores de habitación; unos y otros deben estar separados por una zona verde.”

- “Las claves del urbanismo se contienen en las cuatro funciones siguientes: habitar, trabajar, recrearse (en las horas libres), circular.”

- “El ciclo de las funciones cotidianas, habitar, trabajar y recrearse (recuperación), será regulado por el urbanismo dentro de la más estricta economía de tiempo. La vivienda será considerada como el centro mismo de las preocupaciones urbanísticas y como el punto de unión de todas las medidas.”

- “La peligrosa contradicción observada aquí plantea una de las cuestiones más peligrosas de nuestra época: la urgencia de regular, a través de un medio legal, la disposición de todo suelo útil para equilibrar las necesidades vitales del individuo en plena armonía con las necesidades colectivas.”¹

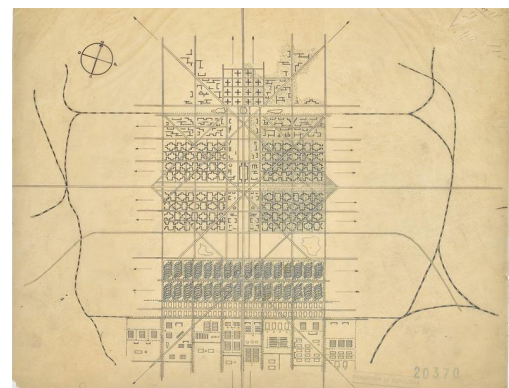


Figura 8. Plano ciudad formal Ville Radieuse, Le Corbusier

REFORMA INTERIOR

El plan de reforma interior nace del rechazo a la ciudad industrial y las condiciones de vida que ofrecía a sus habitantes. Se compara la forma de vida de estas ciudades con una idealización de la vida en ciudades de menor tamaño. Por lo que como solución al problema se plantea una nueva legislación que regule los diferentes inconvenientes que se planteaban.

Con esta reforma se pretendía resolver los problemas higiénicos y sanitarios que había en las ciudades y dotar de una mejor calidad de vida a los ciudadanos. Algunos de los aspectos que se llevaron a cabo fueron:

- Una mejora del sistema de circulación en la ciudad y una pavimentación adecuada en las calles.
- Mejora de aspectos sanitarios como la red de alcantarillado y la distribución de agua en las viviendas.
- Mayor preocupación sobre el cumplimiento de los requisitos higienistas y de seguridad.

Este tipo de intervenciones sin embargo no regulaba ni organizaba el crecimiento descontrolado que se generaba en la periferia de las ciudades, causado por el asentamiento de la clase obrera, sino que se limitaba a actuar en las zonas privilegiadas dentro de los límites de la ciudad, enfocándose en aspectos como con la revitalización de centros urbanos y zonas públicas.

Como se puede comprobar existen diferentes modelos históricos de ciudad con un esquema urbano totalmente diferente entre sí. Cada uno tiene sus propias características y se basan en unos principios diferentes, por lo que se plantean distintas formas de organizar la ciudad.

Dependiendo del momento de la historia en el que nace la ciudad o su necesidad de expansión para poder abarcar el crecimiento de la población va tomando un modelo u otro. Sin embargo los modelos de ciudad no son necesariamente incompatibles entre sí, ya que en una misma ciudad lo más natural es hallar varios modelos históricos conviviendo dentro de sus límites.

De esta manera se puede ver que en una misma ciudad un casco antiguo que correspondería con un modelo de ciudad, normalmente un modelo medieval, se encuentra yuxtapuesto a una ampliación que puede responder a otro modelo de ciudad como podría ser el modelo de ensanche.

Evidentemente la ciudad es un organismo vivo y complejo el cual no puede reducirse a un único esquema de organización, sino que cada ciudad es la combinación de varios tejidos que se relacionan entre sí.

ESQUEMAS DE DESARROLLO URBANO

Las ciudades se van desarrollando a lo largo del tiempo debido al avance comercial e industrial que se produce, lo que llevó a un éxodo rural. Con este aumento de la población las ciudades van creciendo al mismo tiempo de manera rápida y descontrolada. Las ciudades pueden expandirse de diferentes maneras, dependiendo del modelo histórico de la ciudad y de los criterios a seguir para poder dar alojamiento a todas las personas.

Existen diferentes tipos de formas de desarrollo urbano y en una misma ciudad puede haber más de un modelo, por lo que a continuación se comentan algunas de las formas de expansión básicas que pueden encontrarse de manera simplificada:

RADIOCÉNTRICA

El desarrollo urbano se hace entorno a un punto central, normalmente el casco histórico de la ciudad, desde donde nacen una serie de vías principales en forma radial hasta la periferia y que van conectando toda la ciudad. También existen una serie de vías circulares alrededor de este centro.

Es una tipología que nace de la ciudad medieval, ya que esta se organizaba de manera circular entorno a un edificio público relevante o espacio público dentro de la muralla.

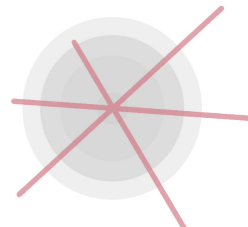


Figura 9. Esquema desarrollo radiocéntrico

LINEAL

En este tipo de desarrollo se pretendía que las ciudades crecieran linealmente, a lo largo de una vía principal por donde discurriría el transporte público, y que permitiría conectar la ciudad con los diferentes núcleos rurales situados en su entorno.

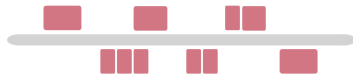


Figura 10. Esquema desarrollo lineal

RETÍCULA

Es un desarrollo basado en líneas rectas, creando una retícula yuxtapuesta al casco histórico y que va ordenando la ciudad de manera ortogonal. Es el modelo en el que se basan los ensanches, donde se utilizan calles paralelas y perpendiculares para la ordenación de la ciudad y su desarrollo.

Esta tipología tiene origen en la antigua Grecia, donde ya se utilizaba esta técnica para organizar el crecimiento de las ciudades.

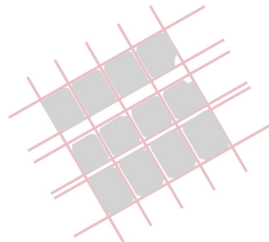


Figura 11. Esquema desarrollo reticular

ANULAR

Es un desarrollo en forma de anillos concéntricos entorno a un punto de referencia, el cual podría ser el casco antiguo de la ciudad. Es el modelo en el que se basa la ciudad jardín.

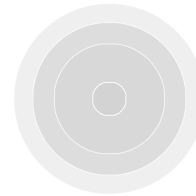


Figura 12. Esquema desarrollo anular

IRREGULAR

Es un desarrollo en el que no sigue ningún supuesto orden aparente debido a la inexistencia de planificación urbanística. Por ello nos encontramos recorridos irregulares, estrechos y con diferentes alturas en los edificios a lo largo de las calles. Ahora este tipo de desarrollo es problemático debido a la estrechez de las calles que a veces es demasiado pequeña para que puedan circular algunos vehículos, por lo que han tenido que ir adaptándose a estas nuevas necesidades.



Figura 13. Esquema desarrollo irregular

La coexistencia de las huellas de los modelos históricos y de los esquemas de desarrollo urbanos en la ciudad actual nos conducen a hacer otra clasificación que puede ayudar a interpretar la relación entre la forma urbana y la actividad comercial: Ciudad compacta y ciudad difusa.

COMPACTO - VERTICAL

Es un desarrollo basado en una estructura urbana compacta que crece dentro de los límites de la propia ciudad, utilizando todo lo posible el espacio que nos proporciona la misma. Para poder utilizar estos espacios de la manera más eficiente posible la ciudad crece en vertical, teniendo edificios de varias plantas en los que los usos están repartido, pudiendo de esta forma encontrar en una misma parcela distintos usos.

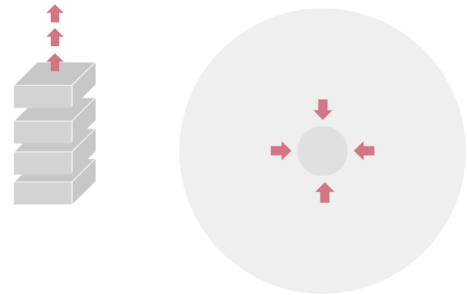


Figura 14. Esquema desarrollo compacto

DIFUSA- HORIZONTAL

Es un desarrollo basado en una estructura urbana dispersa, en la que se separan los diferentes usos del suelo. De esta manera tenemos los equipamientos comerciales, culturales y las zonas de trabajo en el centro de la ciudad y una gran periferia de zonas residenciales con viviendas normalmente unifamiliares con su propio espacio. Teniendo un crecimiento horizontal de la ciudad la expansión de ésta es mucho mayor, por lo que se extiende en una gran superficie de terreno.

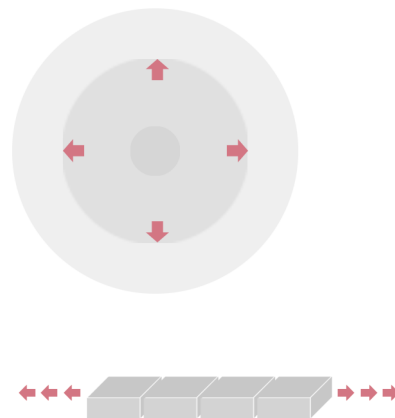


Figura 15. Esquema desarrollo disperso

ESQUEMAS DE DESARROLLO METROPOLITANO

El área metropolitana según la RAE es la “Unidad territorial dominada por una gran ciudad o metrópoli en cuyo entorno se integran otros núcleos de población, formando una unidad funcional, con frecuencia institucionalizada”¹

Como los núcleos urbanos son fuente de comercio, trabajo y desarrollo se van creando alrededor de éstos núcleos rurales. Las ciudades se van conectando con ellos por medio de transporte público o privado, generando todo un esquema en la periferia que puede ir variando de unas ciudades a otras.

Actualmente algunos de estos núcleos rurales han sido absorbidos por grandes ciudades a medida que se iban expandiendo, otros se han quedado en la periferia pero sigue habiendo una relación entre ellos.

Debido a este crecimiento podemos encontrar diferentes esquemas de desarrollo metropolitano. A continuación se describen algunos de los tipos de modelos que pueden formarse.

LINEAL

Este sistema lineal se basa en la disposición de los diferentes núcleos urbanos a lo largo de un eje determinado. Este eje puede ser algún tipo de infraestructura de transporte como un tren o también se pueden desarrollar entorno a un accidente geográfico como un río.



Figura 16. Esquema desarrollo lineal

ANULAR

Este sistema se desarrolla en torno a un punto central, que suele ser una región central. Alrededor de esta región se van concentrando los diferentes núcleos urbanos.

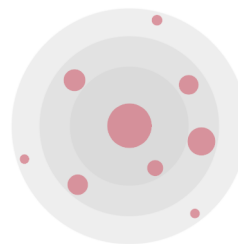
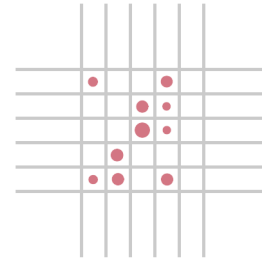


Figura 17. Esquema desarrollo anular

REGULAR

Es un sistema regular donde las ciudades se van distribuyendo de manera más homogénea, teniendo un uso del espacio más equilibrado en toda la superficie del terreno.



18. Esquema desarrollo regular

IRREGULAR

Los núcleos urbanos se disponen de manera aleatoria sin ningún tipo de orden apante, solo dependiendo de la morfología del terreno en la que se encuentran.



19. Esquema desarrollo irregular

SATELIZACIÓN

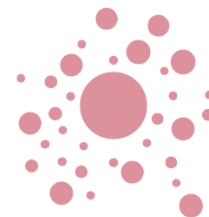
Este tipo de desarrollo se da lugar cuando un núcleo rural originalmente independiente comienza a depender de un núcleo urbano próximo. Es el caso de las pequeñas zonas rural que se van desarrollando cerca de algún núcleo urbano mayor.



20. Esquema desarrollo satelización

CIUDAD INFORMAL

No es realmente un modelo de ciudad, ya que está más relacionado con el crecimiento espontaneo y normalmente ilegal de una ciudad normalmente en la periferia de la misma. Suelen ser extensiones irregulares de viviendas en la zona periférica de la ciudad.



21. Esquema ciudad informal

Por esta razón se evidencia que existen tanto diferentes tipos de modelo de ciudad como de desarrollo. Por lo general cada ciudad, exceptuando ciudades de nueva planta, nace a partir de un modelo histórico y a medida que las necesidades lo van exigiendo va creciendo y expandiéndose en base a un modelo de desarrollo urbano. Al mismo tiempo la atracción que estas ciudades poseen se van creando núcleos rurales en su entorno que responden a uno de los esquemas de desarrollo metropolitano mencionados anteriormente.

Por tanto, cada ciudad se puede relacionar con uno de los modelos anteriormente descritos, pero una ciudad no responde a un único modelo, sino que es el conjunto de todas las transformaciones que ha sufrido a lo largo de la historia. Por ello se puede encontrar conviviendo en una misma ciudad diferentes tejidos y tipos de desarrollo urbano.

También vemos que el desarrollo metropolitano no está sujeto a ningún tipo de estructura concreta, sino que dependiendo de la localización, la proximidad al centro urbano y la geografía de la zona se va desarrollando de una forma u otra.

Estos crecimientos van asociados normalmente a un desarrollo de la industria y el comercio en el núcleo urbano, por lo que el aumento de la población y de la ciudad va fuertemente relacionado con estos tipos de actividad.

Debido a esto es necesario hacer un análisis de que tipos de comercio existen y cómo se relaciona con la ciudad para poder entender la importancia de estas actividades en la expansión de las ciudades y su desarrollo.

¹ Información obtenida en la página web del directorio de centros y parques comerciales.

MODELOS DE COMERCIO

Una zona comercial es un espacio dentro de la ciudad que se utiliza principalmente para el comercio. Estos espacios han existido desde hace siglos, como se comentaba anteriormente en las ciudades medievales se llevaba a cabo en el espacio público de la ciudad o en las propias calles como era el caso de la ciudad medieval. En otros modelos de ciudad históricos se crearon zonificaciones donde se separaba el comercio del trabajo y el habitar.

El comercio siempre ha sido una parte importante en el desarrollo de la ciudad, es el impulsor de su crecimiento a lo largo de la historia, un buen comercio en la ciudad significaba prosperidad, crecimiento y desarrollo. Por ello es importante saber cómo el comercio está integrado en las ciudades y cómo se relaciona con los distintos modelos de ciudad.

Actualmente las zonas comerciales que podemos encontrarnos en las ciudades son muchas y de diferentes tipos, por ello se procede a analizar y a clasificar los diferentes tipos de comercio en base a cuatro criterios básicos; escala, forma, ubicación y oferta.

ESCALA

El directorio de centros y parques comerciales¹ define la escala dependiendo de la superficie que ocupan las zonas comerciales y se hace la siguiente clasificación:

- Muy grande; superior a 79.999 m²
- Grande; entre 40.000 – 79.999 m²
- Mediano; entre 20.000 – 39.999m²
- Pequeño; entre 5.000 – 19.999 m²

1 Información obtenida en la página web del directorio de centros y parques comerciales.

OFERTA

El directorio de centros y parques comerciales¹ define la oferta dependiendo de los productos o servicios que ofrece, distinguiendo los siguientes tipos de zonas comerciales:

- Parque comercial; son espacios urbanizados que tienen distintas actividades comerciales y servicios. Normalmente son superficies medianas o grandes que pueden localizarse en diferentes zonas urbanas o metropolitanas.

- Centro de fabricantes; Normalmente se encuentran en las periferias de las ciudades o en zonas turísticas. Son tiendas de fabricantes o marcas que suelen vender sus propios productos a un precio más rebajado.

- Centro de ocio; Zonas comerciales que cuentan con diferentes servicios en sus instalaciones. Normalmente tiene un cine como atracción principal y ofrece diferentes servicios de ocio, restauración y tiempo libre.

Se añade a esta clasificación otro apartado que se considera necesario en para el estudio a realizar:

- Hipermercados; Centros comerciales cerrados basados principalmente en la venta de alimentos.

FORMA

Dependiendo de cómo está organizado el espacio de la zona comercial se hace una pequeña distinción entre los siguientes tipos de comercio:

- Agrupado; Edificio cerrado de gran superficie, que tiene su programa repartido entre las distintas plantas que lo componen.

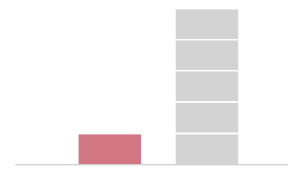


Figura 22 . Esquema forma agurlada

- Disperso; Grandes superficies abiertas, con un gran espacio público que va articulando las diferentes tiendas o servicios.



Figura 23 . Esquema forma dispersa

- Ocupación parcial; Ocupación de una planta o plantas bajas de un edificio destinado a otro uso. Como pueden ser los bajos comerciales de los edificios de viviendas.



Figura 24 . Esquema forma dispersa

UBICACIÓN

Se hace una clasificación dependiendo del lugar en donde se encuentran localizados, encontrando de esta manera los siguientes modelos:

- Central; Centro o área comercial ubicada dentro del núcleo urbano, es decir, los que se encuentran repartidos dentro de la propia ciudad.

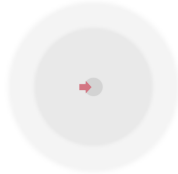


Figura 25 .
Esquema
ubicación
central

- Periférico; Centro o área comercial ubicada en la periferia del núcleo urbano, es decir en los límites de la ciudad pero dentro de ésta.



Figura 26 .
Esquema
ubicación
periférica

- Metropolitano; Centros o áreas comerciales que se encuentran fuera del núcleo urbano. Son los que pertenecen a los pueblos metropolitanos próximos a la ciudad, pero que le dan servicio a ésta.

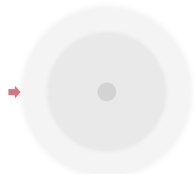


Figura 27 .
Esquema
ubicación
metropoli-
tana

De esta manera se pueden encontrar diferentes tipos de modelo de comercio atendiendo a cada uno de los criterios anteriores. Los actuales centros, zonas y parques comerciales pueden catalogarse con una combinación de las cuatro clasificaciones anteriores, por lo que se puede encontrar una gran variedad de tipologías.

Una vez hecha esta pequeña clasificación de los distintos modelos de zonas comerciales se pretende ver cómo los diferentes tipos de comercio se relacionan con los diferentes modelos que existen dentro de la ciudad y si hay una conexión directa entre ellos.

Para conseguirlo se analiza el modelo de ciudad y de desarrollo urbano y metropolitano de una serie de ciudades para posteriormente trabajar en el caso de Valencia. Se estudian las principales zonas comerciales dentro de las diferentes tipologías urbanas y la posible relación entre el modelo y trama urbana de ciudad con el tipo de comercio que se desarrolla dentro de las mismas.

RELACIÓN ENTRE MODELO DE CIUDAD Y COMERCIO

DESARROLLO URBANO, EL CASO DE MADRID

La ciudad de Madrid está localizada en un promontorio, una extensión de tierra plana y elevada, limitada por el río Manzanares al Oeste. Sus orígenes son árabes y ha sufrido diferentes cambios y transformaciones a lo largo de su historia. Para entender cómo ha evolucionado la capital se analiza partiendo de estos orígenes en el siglo IX.

Madrid es originalmente un asiento árabe, su localización fue estratégica, ya que la altura y el río les daba una ventaja defensiva. La ciudad se dividía en dos zonas; la fortaleza, situada al Oeste de la ciudad, rodeada por una muralla defensiva y la zona residencial, la cual se dividía en dos barrios, uno cristiano y otro musulmán. El trazado de la ciudad, al igual que en todas las ciudades medievales, tenía un trazado de calles estrechas e irregulares.



Figura 28. Esquema Madrid siglo X

Tras la conquista cristiana se crea una nueva muralla que recoge estos dos barrios residenciales. La población y la ciudad van creciendo de manera considerable, desbordando la muralla y creando barrios fuera de la misma, formándose de esta manera dos arrabales. Para poder tener un control sobre la higiene y el acceso a la ciudad se construye una cerca que recoge estos crecimientos fuera de la ciudad.



Figura 29. Esquema Madrid siglo XIII



Figura 30. Esquema Madrid siglo XIV



Figura 31. Esquema Madrid siglo V

A mediados del siglo XVI Felipe II convierte Madrid en la capital del reino, un hecho que marcó una gran diferencia en la ciudad. Tanto la población como la ciudad fue creciendo exponencialmente, como consecuencia la ciudad también fue expandiéndose generalmente hacia el Este de la ciudad, se edificaron más equipamientos entre los límites de la capital y los arrabales y una nueva cerca que recogiera todo el desarrollo que había sufrido la ciudad.

Lo mismo sucedió con Felipe IV durante siglo XVII, construyendo una segunda cerca que abarcase las 532 hectáreas de crecimiento anárquico de los arrabales de la ciudad.

Este crecimiento se forma entorno a las calles principales que salían de la ciudad siguiendo un esquema de ejes radiales.

Por lo que vemos que Madrid presenta en este momento un casco histórico con una forma irregular y compacta, una gran densidad de población y una zona de crecimiento que sigue los ejes marcados en el siglo anterior, con una densidad de población más baja formada por edificios de una planta y patio interior. Se construye el Palacio del Buen Retiro en el Paseo del Prado y la nobleza comienza a situarse en palacios con grandes zonas ajardinadas privadas situados en zonas próximas al Palacio Real.



Figura 32 . Plano Madrid de Pedro Teixeira (1656)

Esta segregación entre el centro de la ciudad y la periferia en el plano de Madrid se hace innegable en siglo XVIII donde se puede apreciar como existe una masificación en el centro, debido al crecimiento en altura de los edificios que permitía un mayor número de gente y por tanto un hacinamiento mayor. Esta división de la ciudad nace de la fuerte división social que existía en la época. La mala repartición del suelo dotaba a la nobleza y el clero con casi la mitad de las parcelas, quedando el resto para repartirse entre la burocracia, el comercio, finanzas y demás, por lo que existía una necesidad de hacinamiento y compactación.

Paralelamente se hacen una serie de reformas interiores en la capital para mejorar la calidad de vida y de los edificios que la componían. Se mejoran cuestiones tales como la pavimentación de las calles, las canalizaciones del río y el alcantarillado o el alumbrado. Se van tratando los límites de la ciudad, creando el Paseo del Prado en el este, el Paseo de Atocha en el oeste y el de Santa María en el Norte, intentando mejorar la periferia de la ciudad y revitalizarla para futuros crecimientos. A pesar de todas estas reformas que se llevan a cabo, el problema del hacinamiento sigue siendo insostenible por lo que se comienza a plantear la necesidad de un ensanche.



Figura 33
N.Chalmandrier Plano
geometrico
e historico
de Madrid
(1761)

Durante el siglo XIX también se llevaron a cabo una serie de reformas interiores, gracias a la desamortización se crearon una serie de zonas públicas muy necesarios por toda la ciudad, como plazas o mercados, ya que con su estructura compacta la ciudad carecía de este tipo de espacios públicos. Dos de las reformas más relevantes en este momento fueron: La puerta del Sol, que se había convertido en un punto focal dentro de la ciudad y por lo que en se consideró que había que reformarla para poder hacer una ampliación y de esta manera dotarla de la importancia que tenía.

La otra reforma relevante que se planteó en 1886 fue la intervención en la Gran vía aunque esta propuesta no se aceptó hasta 20 años después en 1904, pero que planteaba ensancharla para que pudiera abarcar todo el tráfico rodado que se congestionaba en esta vía. También se propusieron de la mano de Mesonero Romano en 1946 una serie de reformas puntuales en el viario del centro de la ciudad y una parcelación de las zonas vacías en intramuros.



Figura 35. Plano de la intervención en la Gran Vía

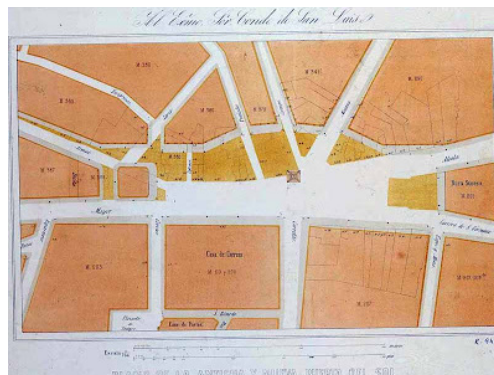


Figura 34. Plano antes y después de la intervención en la puerta del Sol



No fue hasta 1860 con el plan Castro que no se crearon los primeros ensanches hacia el norte y el noroeste, debido a un gran aumento de la población como consecuencia de la gran inmigración que había ya que Madrid al ser capital del reino constituía un importante foco de comercio y trabajo, tam-

bién su tejido viario y ferroviario radial permitía un mejor acceso a la ciudad. Otro motivo por el que se llevó a cabo este ensanche es la aparición de la nueva clase social, la burguesía, que consiguió la demolición de la cerca y la creación de una zona de ensanche.

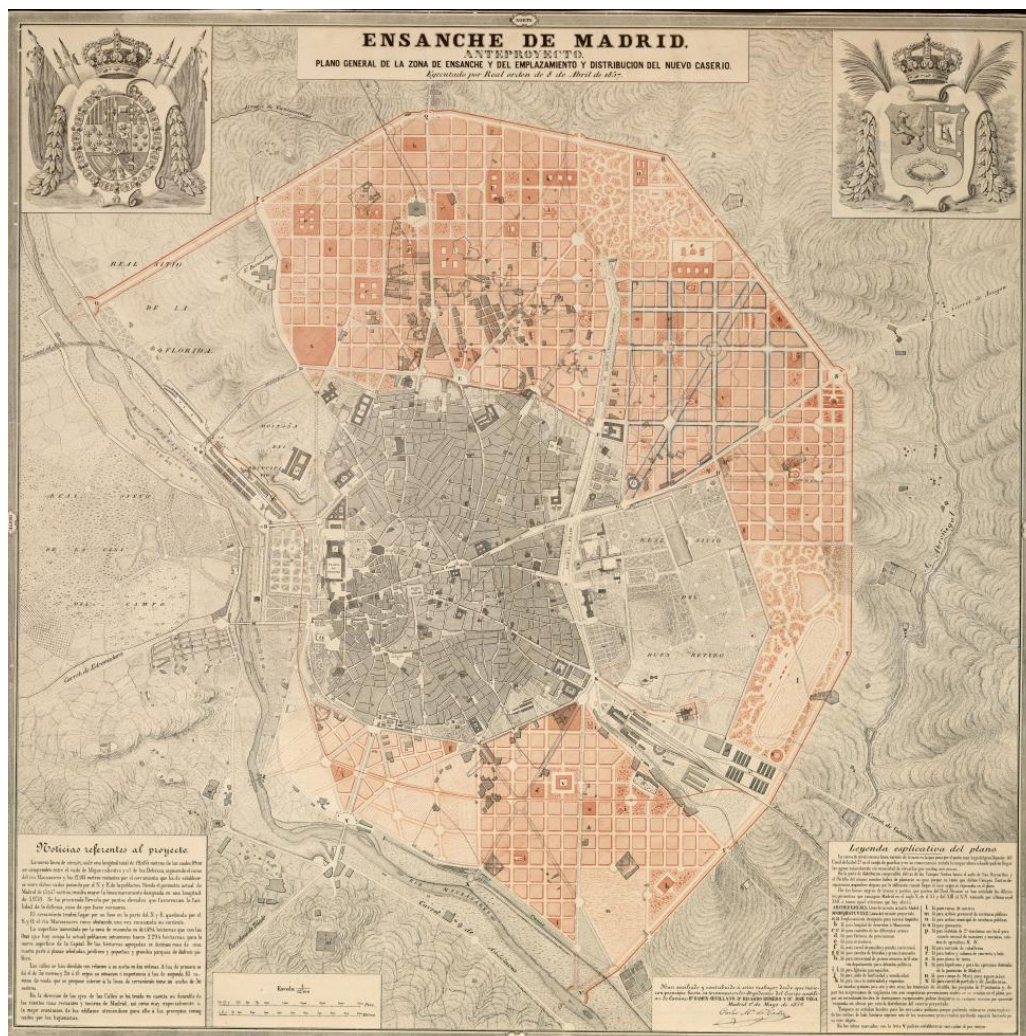


Figura 36. Plano del Plan de ensanche de Madrid 1860

1 Imágenes obtenidas del catálogo de la cartoteca del Instituto Geográfico Nacional

El ensanche tenía su tejido ortogonal característico de grandes manzanas regulares. Se crean una serie de planes de alineación para poder descongestionar la ciudad del tráfico, tanto en el interior del ensanche con la diagonal Gran Vía como en la periferia con la Ciudad Lineal de Arturo Soria, que tiene una tipología de vivienda y un esquema totalmente diferentes del Ensanche.

Sin embargo debido a su crecimiento lento se fueron creando arrabales a las afueras del mismo, apoyándose en las líneas de carreteras o del ferrocarril y recogiendo toda la población obrera en el extrarradio de la ciudad. Cuando el ensanche fue construido se repitió el mismo esquema, rebasando el límite del término municipal con la creación espontánea y desordenada de los arrabales.



Figura 37. Plano de la zona de ensanche (1929)¹



Figura 38. Plano del extrarradio (1929)¹

¹ Datos estadísticos tomados el 1 de Enero de 2018, obtenidos del portal web del ayuntamiento de Madrid

La industria va desarrollándose hacia el Sur creando polígonos apoyados en importantes carreteras, por la carretera de Andalucía y Toledo y hacia el este por la carretera de Zaragoza. El transporte tanto de personas como de productos se hace muy importante, ya que las distancias a cubrir son cada vez mayores dentro y fuera de la capital. Debido a su esquema viario radiocéntrico en la zona central de la ciudad se producen grandes congestiones de tráfico, por lo que se decide hacer una serie de circunvalaciones en la ciudad.

El primero (M-10) que rodea el casco antiguo de la ciudad. El segundo (M-20) pensado para que fuera continuo y recogiera los nuevos barrios que se habían ido desarrollando, pero como estos fueron creciendo de manera irregular presenta un trazado discontinuo. El tercer anillo se crea en 1946 y el cuarto se acaba en 1996 el cual recoge todos los nuevos barrios que se van construyendo y otras localidades próximas a la capital.

Madrid presenta un casco histórico medieval, con su característico trazado irregular y una serie de calles principales sobre las cuales se va desarrollando la ciudad. Su crecimiento urbano viene dado mediante un gran ensanche que van creciendo a su alrededor, siguiendo un esquema anular de anillos concéntricos entorno a este centro histórico. Se aprecia una serie de calles principales desde el centro hasta la periferia que ayudan a organizar y controla este crecimiento. Por lo que Madrid tiene un esquema de desarrollo urbano radiocéntrico, basado en el ensanche principalmente, con zonas de desarrollo lineal.

Actualmente Madrid tiene una superficie de 604,45 km²¹ y 3.221.824 habitantes¹. Solo en el interior de la ciudad se localizan un gran número de zonas comerciales, igualmente alrededor de la ciudad, en su área metropolitana, también encontramos diversos zonas comerciales. A continuación se procede a analizar según su zona los centros comerciales de mayor relevancia en la ciudad, ya sea por su localización, tamaño o afluencia de personas.

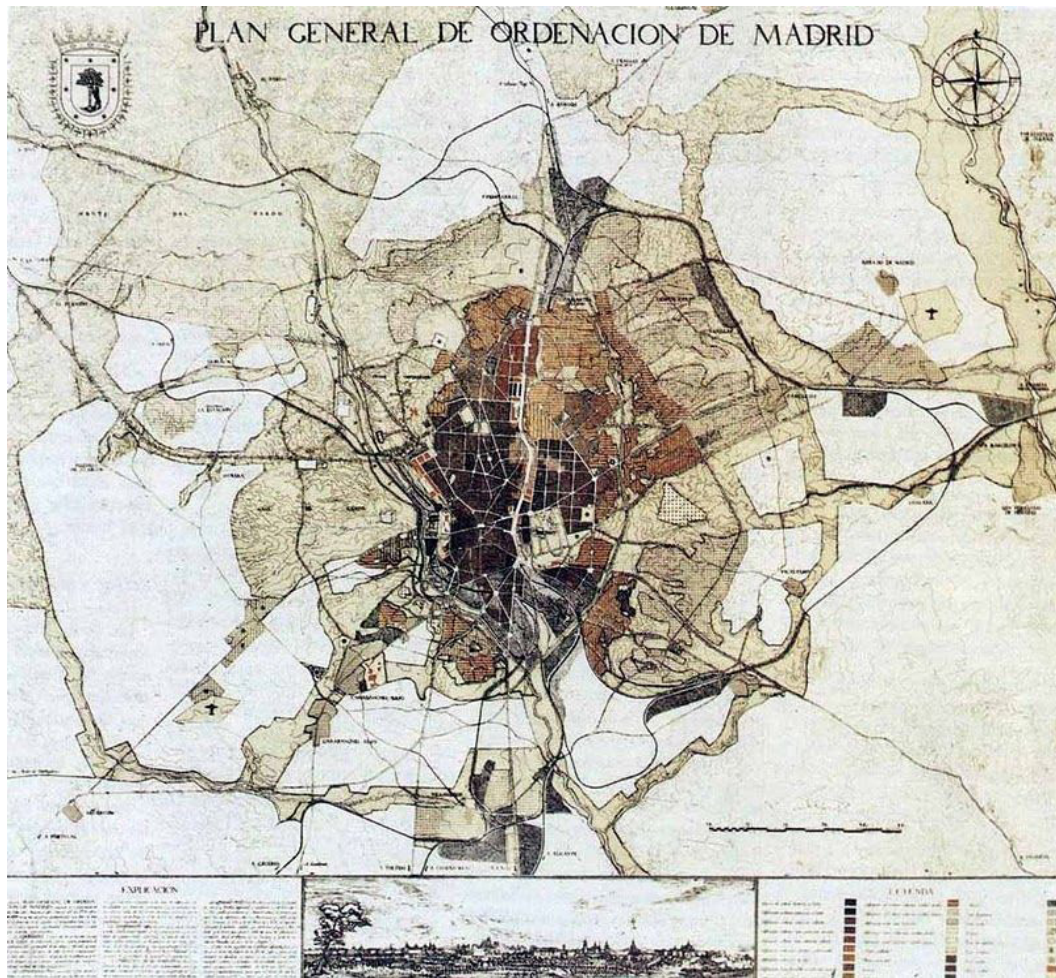


Figura 39. Plan General de Ordenación Urbana, Bidagor (1946), M:30

LEYENDA

- 1 Calle Gran Vía
- 2 Calle Preciados
- 3 Calle Fuencarral
- 4 Calle ribera de curtidores

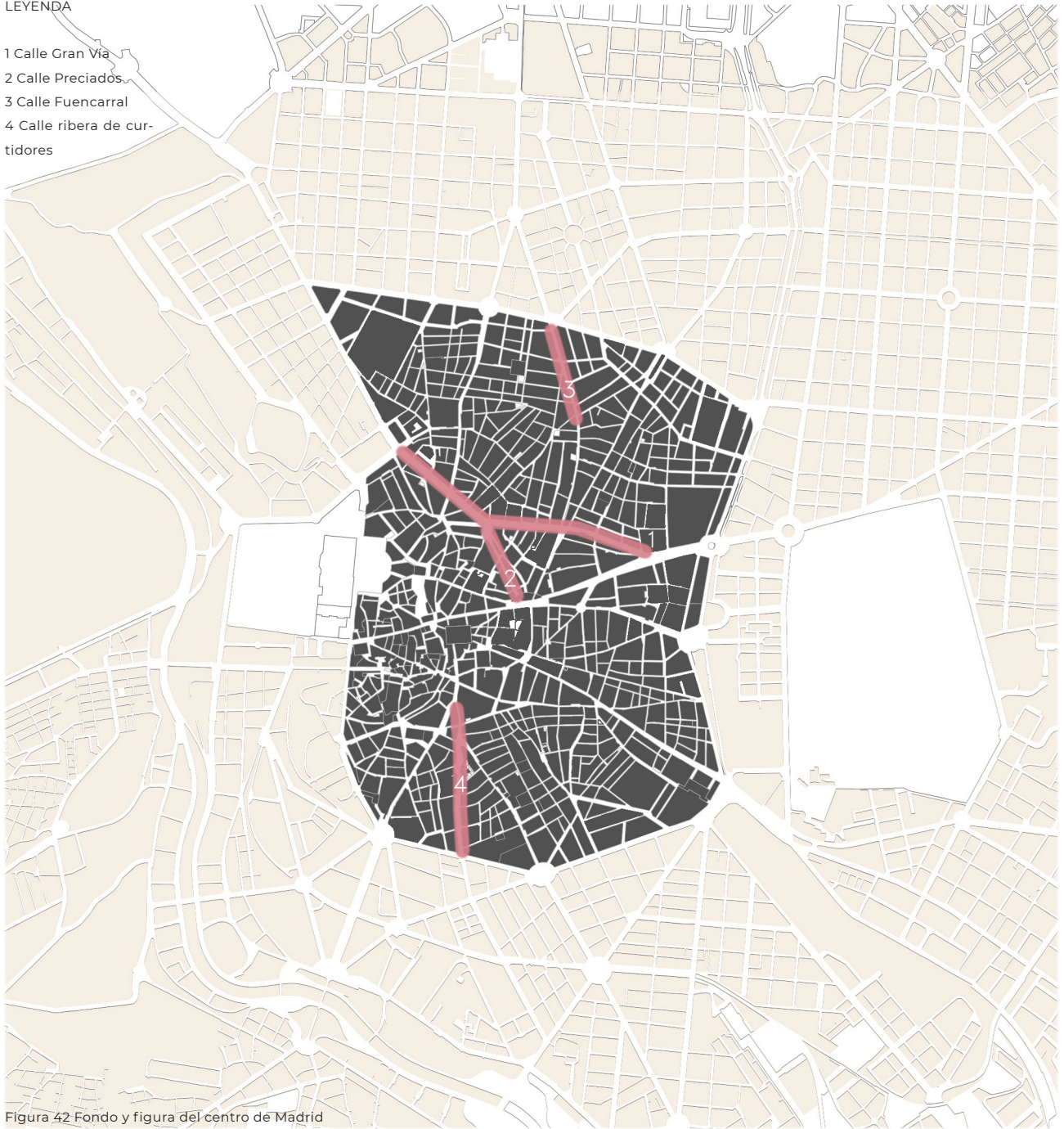


Figura 42 Fondo y figura del centro de Madrid

CASCO ANTIGUO

En el interior de la zona más antigua de la ciudad, con un trazado medieval de calles irregulares y estrechas, no existe ningún edificio propiamente dicho. Sin embargo, sí se pueden hallar varias calles cuyo objetivo principal es el comercial. Son calles que tienen comercios de ocupación parcial, es decir, ocupan la planta baja de los edificios existentes. Algunas de las calles más relevantes serían: La Gran Vía, donde se encuentran un gran número de tiendas y restaurantes. También se localizan cines y otros equipamientos para fomentar el ocio de los habitantes. Es una de las calles principales de Madrid, una calle concurrida llena de comercio y actividades.

Otra calle importante sería la Calle Preciados, donde además de encontrar un gran número de bajos comerciales existe un “Corte Inglés” que ofrece en sus distintas plantas una variedad de productos y servicios en la ciudad.

Por último mencionar la Calle Fuencarral, es una zona que destaca por su gran número de tiendas de moda alternativas y marcas menos conocidas y la Calle de la Ribera de Curtidores, donde se hace el mercado “el rastro” de gran magnitud y relevancia en Madrid.



Figura 40. Vista Gran Vía



Figura 41 Vista Calle Preciados

LEYENDA

- 1 Centro comercial
- ABC Serranos
- 2 Centro comercial
- Príncipe Pio 2

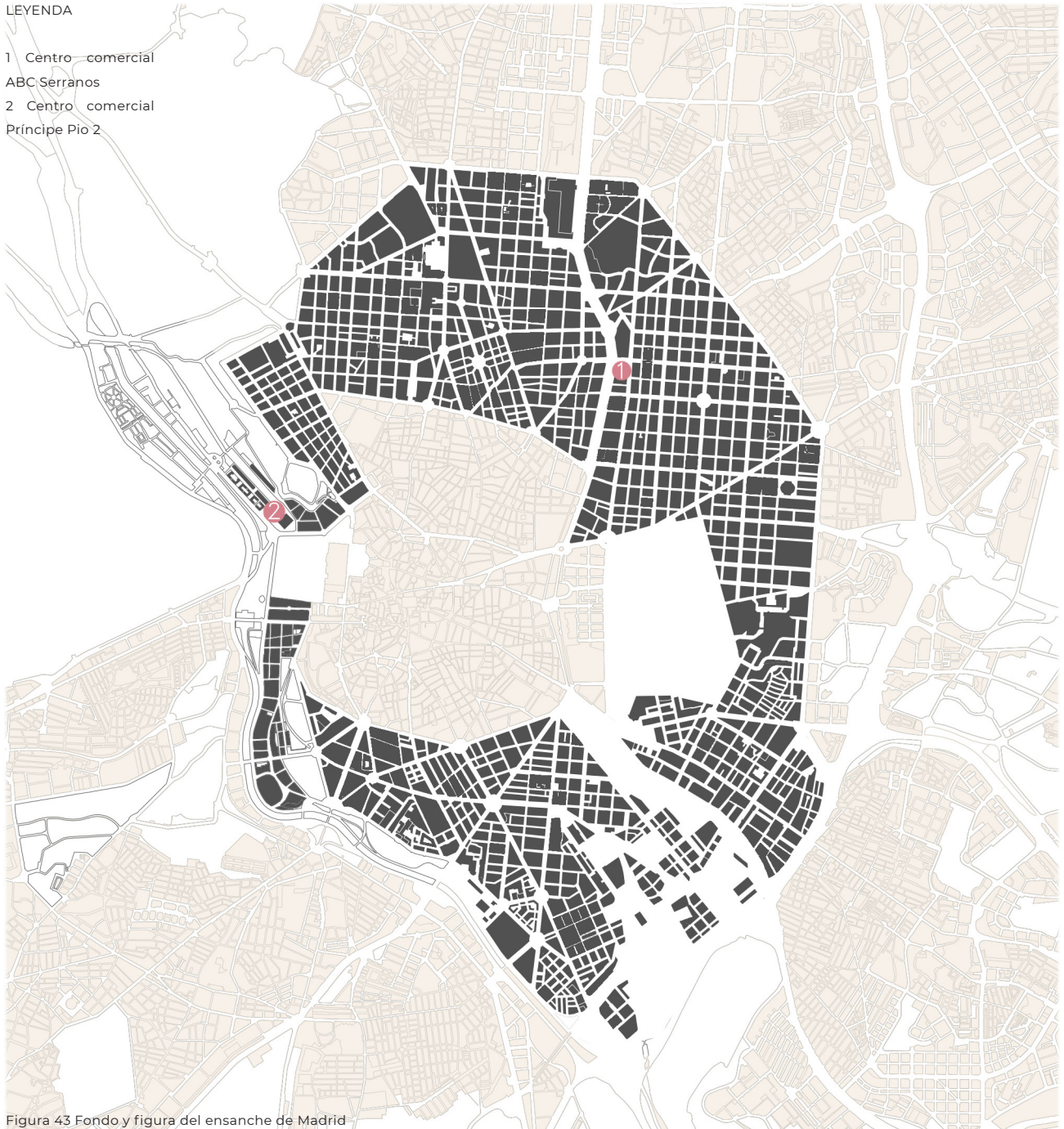


Figura 43 Fondo y figura del ensanche de Madrid

PRIMER CINTURÓN DE CIRCUNVALACIÓN

Esta zona de Madrid es una de las primeras de desarrollo urbano dentro de la ciudad, tiene un trazado ortogonal de calles paralelas y perpendiculares típicas del modelo de ensanche que permite crear grandes manzanas. En este espacio no existe un gran número de centros comerciales, los más destacados son ABC Serranos y el Príncipe Pío.

Situado en la Calle Serranos, una calle peatonal comercial de Madrid, donde se pueden encontrar diversos bajos comerciales con una gran variedad de oferta se ubica el “ABC Serranos” un edificio de unos 19.600 m² que ofrece en sus diversas plantas diferentes tiendas, servicios y restaurantes. Tratándose por lo tanto de un parque comercial de pequeña escala. Así mismo, con iguales características y oferta de productos pero con una escala mayor existe el Príncipe Pío, con una superficie de 28.676 m², el cual también se trata de un parque comercial, con una forma agrupada y una escala mediana.



Figura 44 Vista ABC Serranos



Figura 45 Vista centro comercial Principe Pio

LEYENDA

- 1 Centro comercial *Moda shopping*
- 2 Centro comercial la Esquina del Bernabeu
- 3 Centro comercial Castellana 200
- 4 Alcampo Rio XII
- 5 Centro comercial la Vaguada

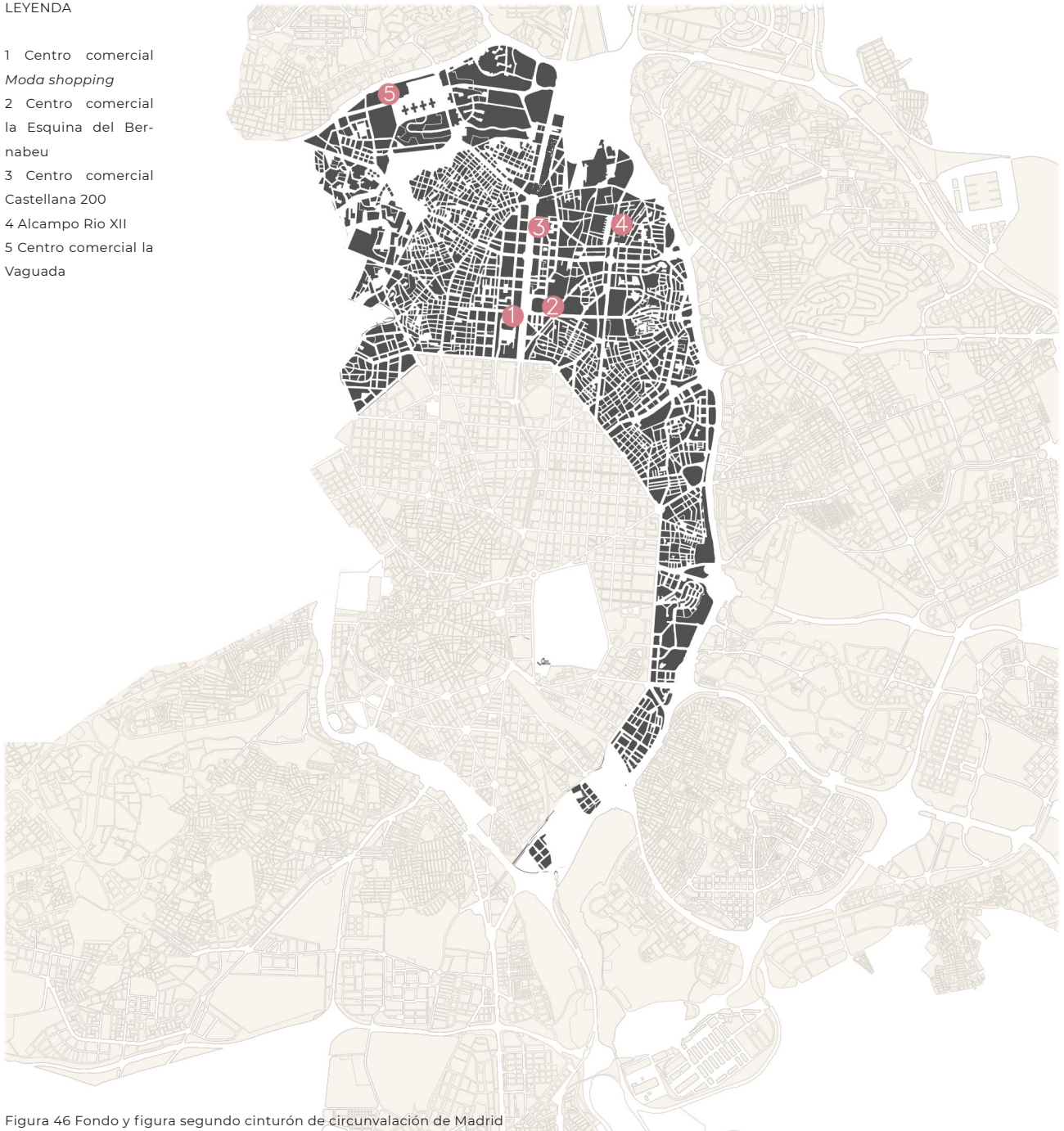


Figura 46 Fondo y figura segundo cinturón de circunvalación de Madrid

SEGUNDO CINTURÓN DE CIRCUNVALACIÓN

Dentro de este segundo cinturón, también encontramos un tejido que responde a un modelo de ensanche, por lo que presenta el mismo trazado ortogonal que en la zona anterior, dentro de él se pueden encontrar algunas áreas comerciales. Las más destacadas serían los edificios de “Moda Shopping” y “la esquina del Bernabeu”, dos parques comerciales de pequeña escala y forma agrupada, los cuales ofrecen diferentes productos y servicios, principalmente tiendas de ropa. Con las mismas características que los dos centros comerciales anteriores se encontraría “Castellana 200”, situado en el Paseo de la Castellana una zona comercial relevante dentro de la ciudad, también un parque comercial pero de menor escala ya que solo cuenta con una superficie de 8.500 m² por lo que sería una pequeña escala.

Otro centro comercial a tener en cuenta dentro de esta zona de la ciudad sería “Alcampo Pío XII” un edificio cerrado de 8.000 m² que ofrece la venta de diferentes productos, pero que principalmente se dedica a la venta de productos alimenticios. Se trata de un centro comercial basado en un hipermercado, de forma agrupada y con una pequeña escala.

Por último y dentro de los límites de esta zona se encuentra el centro comercial la Vaguada, un edificio cerrado de 85.500 m² que a parte de la venta de una serie de productos tiene en su interior un programa con diferentes actividades dedicadas al ocio como cines o recreativos, siendo de esta manera un centro de ocio, de forma cerrada y una gran escala.



Figura 47 Centro comercial Moda Shopping



Figura 48 Centro comercial la Vaguada

LEYENDA

- 1 Albufera Plaza
- 2 Alcampo Moratalaz
- 3 Madrid Sur
- 4 Dreams Palacio de Hielo
- 5 Alcalá Norte
- 6 las Rosas
- 7 Plaza Rio 2
- 8 la Ermita

- Periferia:
- 9 Carrefour Los Ángeles
- 10 Plaza Aluche 2
- 11 Valdebernardo
- 12 Islazul
- 13 la Gavia
- 14 Plenilunio

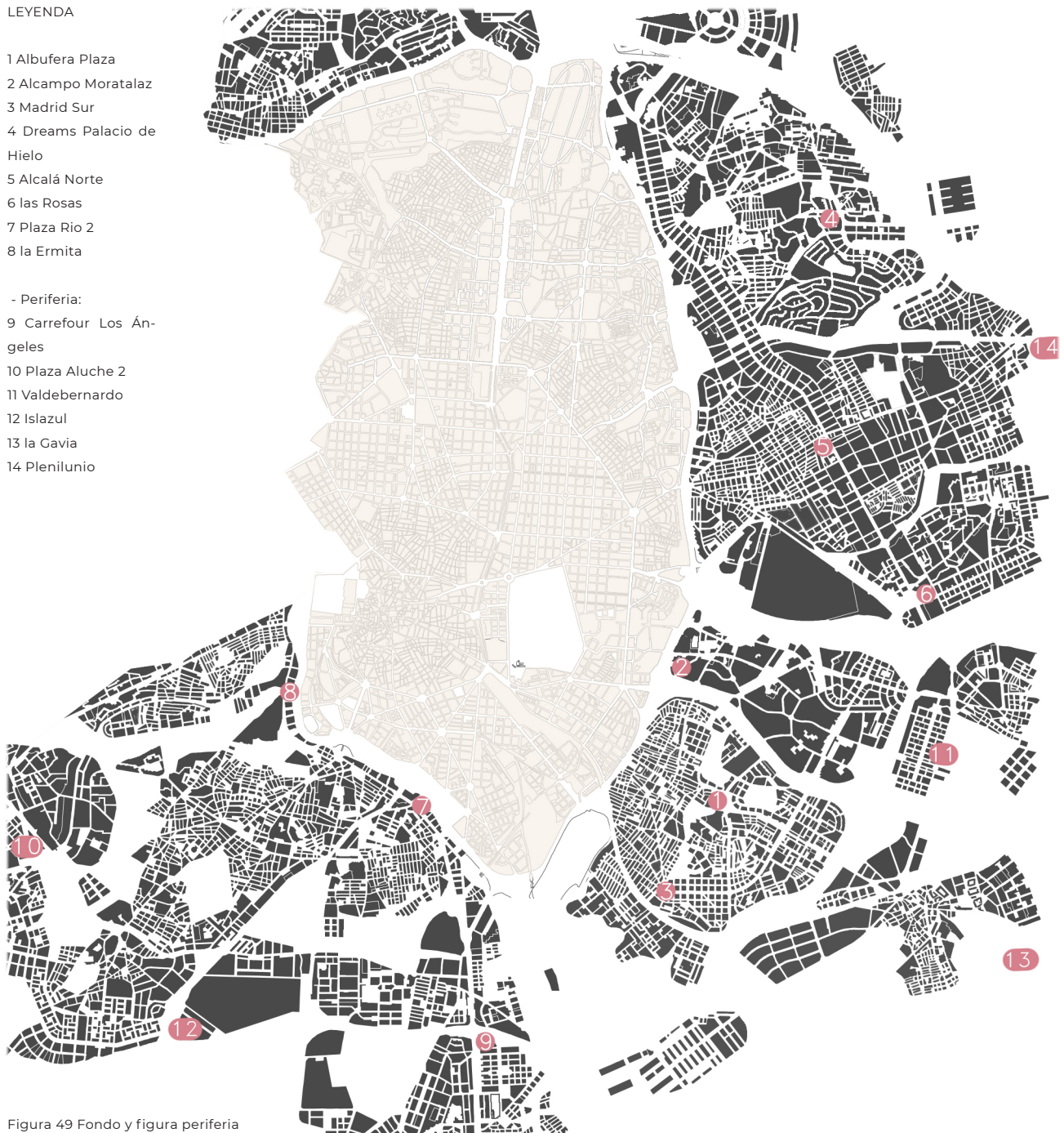


Figura 49 Fondo y figura periferia

TERCER CINTURÓN DE CIRCUNVALACIÓN

Esta zona de Madrid es el resultado de la anexión de los municipios cercanos a la capital, presenta una función principalmente residencial con una trama ortogonal. Dentro de esta zona existe un número más importante de centros comerciales con una gran variedad de tamaños y ofertas.

Se localizan dos centros comerciales cuya oferta está basada en la venta de productos alimenticios, es decir, basados en hipermercados, los cuales serían Alcampo Vallecas y Alcampo Moratalaz, dos edificios de forma agrupada de pequeña escala. También se encuentran Madrid Sur y Albufera Plaza, dos parques comerciales de forma agrupada con mediana y pequeña escala respectivamente, que ofrecen dentro de sus instalaciones diferentes productos y servicios.

Por último, se halla una serie de centros comerciales que tienen entre otros servicios de ocio un cine en su interior, que funciona como uno de sus motores principales. Compartirían las mismas características; un centro de ocio con una forma agrupada situada dentro del tercer cinturón de circunvalación, con una escala mediana se encuentran Dreams Palacio del Hielo con 36.000 m² en el interior del cual existe

una pista de hielo, Las Rosas, Plaza Rio 2 y La Ermita. Con una escala pequeña se encontrarían el centro comercial Alcalá Norte y Arturo Soria Plaza.

PERIFERIA

En esta zona de la ciudad encontramos algunos centros comerciales de pequeña escala, como lo es el Carrefour los Ángeles, se centra en la venta de alimentos por lo que está basado en un hipermercado, siendo el único de esta importancia que ofrece estos productos en la zona.

Así mismo se encuentra algunos centros comerciales de una escala algo mayor, que ofrecen diferentes productos, principalmente tiendas de moda y complementos. Sería los parques comerciales Plaza de Aluche y Valdebernardo los cuales comparten las características de mediana escala y forma agrupada.

En los límites de la periferia encontramos un mayor número de centros comerciales de gran tamaño que tienen dentro de su programa diferentes actividades dedicadas al ocio todos ellos son centros de ocio con forma agrupada y con una escala muy grande; Islazul, La gavia y Plenilunio.

LEYENDA

- 1 Montecarmelo
- 2 Las Rozas Village
- 3 Xanandú
- 4 Parque Sur
- 5 Nassica
- 6 X-Madrid
- 7 Alcalá Magna



Figura 50 Esquema área metropolitana Madrid

ÁREA METROPOLITANA

En el área metropolitana de la ciudad, se hallan un gran número de parques y centros comerciales de escalas muy dispares. Los de menor tamaño son los parques comerciales de Montecarmelo situado al norte de Valverde y la Sexta Avenida localizado en el Plantío, cuyo principal objetivo es la venta comercial de productos.

También podemos encontrar con una pequeña escala Las Rozas Village, situado en las Rozas se trata de un centro de fabricantes que tiene tiendas *outlet* con rebajas durante todo el año y que se organiza de manera dispersa entorno a un espacio público abierto que sirve e conexión entre las diferentes tiendas que alberga.

Por otro lado se encuentran varios centros comerciales de una escala mayor que tienen un gran abanico de actividades de ocio, el de mayor superficie sería Xanandú situado en Arroyomolinos y Parque Sur en Leganés superando ambos los 79.999 m² de superficie.

También encontraríamos el centro de ocio Nassica localizado en el sur de Getafe y con una superficie de 50.200 m² muy importante en la zona por todas las actividades que ofrece dentro de sus instalaciones.

Por último con una escala mediana existirían otros dos centros de ocio X-Madrid y Alcalá Magna, situados en Alcorcón y Alcalá de Henares respectivamente.



Figura 51 Centro comercial Xanandú



Figura 52 Centro comercial Nassica



Figura 53 Centro comercial Parque Sur

1 Superficie bruta alquilable (SBA), Datos obtenidos de la página web del Directorio de Centros Comerciales

2 Información obtenida en la web de cada uno de los centros comerciales.

NOMBRE	m2 ¹	Escala	Forma	Ubicación ²	Oferta ²
ABC SERRANO	19.600	Pequeño	Agrupado	1er Cinturón	Parque Comercial
PRINCIPE PÍO	28.676	Mediano	Agrupado	1er Cinturón	Parque Comercial
MODA SHOPPING	7.000	Pequeño	Agrupado	2do Cinturón	Parque Comercial
ESQUINA DEL BERNABEU	4.900	Pequeño	Agrupado	2do Cinturón	Parque Comercial
ALCAMPO PÍO XII	8.000	Pequeño	Agrupado	2do Cinturón	Hipermercado
CASTELLANA 200	8.500	Pequeño	Agrupado	2do Cinturón	Parque Comercial
LA VAGUADA	85.500	Muy Grande	Agrupado	2do Cinturón	Centro de Ocio
PLAZA RIO 2	39.118	Mediano	Agrupado	3er Cinturón	Centro de Ocio
MADRID SUR	23.400	Mediano	Agrupado	3er Cinturón	Parque Comercial
ALBUFERA PLAZA	7.700	Pequeño	Agrupado	3er Cinturón	Parque Comercial
LA ERMITA	27.000	Mediano	Agrupado	3er Cinturón	Centro de Ocio
ALCAMPO MORATALAZ	13.900	Pequeño	Agrupado	3er Cinturón	Hipermercado
LAS ROSAS	29.400	Mediano	Agrupado	3er Cinturón	Centro de Ocio
ALCALÁ NORTE	18.600	Pequeño	Agrupado	3er Cinturón	Centro de Ocio
ARTURO SORIA PLAZA	8.190	Pequeño	Agrupado	3er Cinturón	Centro de Ocio
PALACIO DE HIELO	36.000	Mediano	Agrupado	3er Cinturón	Centro de Ocio
PLAZA ALUCHE	23.800	Mediano	Agrupado	Periferia	Parque Comercial
ISLAZUL	90.700	Muy Grande	Agrupado	Periferia	Centro de Ocio
CARREFOUR LOS ÁNGELES	17.782	Pequeño	Agrupado	Periferia	Hipermercado
LA GAVIA	90.000	Muy Grande	Agrupado	Periferia	Centro de Ocio
VALEDEBERNARDO	14.800	Pequeño	Agrupado	Periferia	Parque Comercial
PLENILUNIO	85.500	Muy Grande	Agrupado	Periferia	Parque Comercial

TABLA 1. Ficha centros comerciales Madrid

MONTECARMELO	1.700	Pequeño	Agrupado	Metropolitana	Parque Comercial
LAS ROZAS VILLAGE	17.200	Pequeño	Disperso	Metropolitana	Centro de Fabricantes
ALCALÁ MAGNA	24.200	Mediano	Agrupado	Metropolitana	Centro de Ocio
XANADÚ	152.887	Muy Grande	Agrupado	Metropolitana	Centro de Ocio
SEXTA AVENIDA	16.000	Pequeño	Agrupado	Metropolitana	Parque Comercial
X-MADRID	40.000	Mediano	Agrupado	Metropolitana	Centro de Ocio
PARQUE SUR	151.200	Muy Grande	Agrupado	Metropolitana	Centro de Ocio
NASSICA	50.200	Grande	Disperso	Metropolitana	Centro de Ocio/Fabricantes

TABLA 2. Ficha centros comerciales Madrid

Como se puede comprobar existe una gran variedad de zonas comerciales en Madrid y que dependiendo del tejido predomina una tipología u otra de comercio. Se aprecia como en el centro debido a tu tejido no existen grandes infraestructura si no que se limita a comercio de ocupación parcial situado en calles comerciales. En el ensanche de la ciudad al tener una trama de manzanas más amplias y regulares permite la existencia de edificios comerciales como tal, los cuales están destinados únicamente a la venta de productos.

A medida que nos alejamos de la ciudad y entramos en el tejido principalmente residencial de la periferia de la ciudad se aprecia como el número de centros comerciales se incrementa notablemente, encontrando tres centros

destinados a la venta de productos alimenticios, cuatro parques comerciales y un gran número de centros de ocio, donde se pueden realizar diversas actividades de ocio como cines, boleras, recreativos, laser game y demás servicios, también suelen tener un amplio abanico de locales de restauración. Lo mismo ocurre con el área metropolitana de la ciudad, donde lo que más predomina son los centros de ocio.

Se aprecia que cuanto más nos alejamos del núcleo principal el tejido de las ciudades va adoptando formas de mayor tamaño, permitiendo unas infraestructuras mayores. También se hace evidente que al mismo tiempo que nos alejamos del centro y se hace más difícil la accesibilidad la oferta que proporcionan estas zonas comerciales es cada vez mayor.

DESARROLLO URBANO, EL CASO DE ÁMSTERDAM

La ciudad de Ámsterdam en los siglos XII XIII fue un pequeño pueblo de pescadores situado junto al río Amstel, debido a su geografía y su entorno pantanoso las viviendas se situaban sobre montículos y terraplenes que les protegieran del agua. Debido al crecimiento de la ciudad se construyó un dique que dividió el río en dos canales que constituyeron el nuevo límite de la ciudad medieval. Su trazado irregular se basaba en calles estrechas y canales que permitían la comunicación dentro de la ciudad, toda ella limitada por estas dos ramas en las que se dividió el río Amstel.

Ámsterdam fue tomando más relevancia en el siglo XV como ruta comercial en Europa y como consecuencia la ciudad fue creciendo. Debido a ello se creó una nueva muralla con un foso perimetral que protegía la ciudad. Se fue creando de esta manera un tejido de anillos concéntricos que iban creciendo entorno a la ciudad medieval en forma almendrada.

Entre los siglos XVI y XVII Ámsterdam se convierte en una de las ciudades-puerto más relevantes de Europa siendo su edad de oro y uno de los momentos más importantes para su desarrollo urbano, este momento de esplendor y auge económico llevó a un aumento de la población considerable. Para poder controlar el crecimiento que sufría la ciudad y que fuera lo más homogéneo posible se prolongaron los canales existentes fuera de la muralla y se creó una nueva que protegiera los nuevos límites de la ciudad, el crecimiento producido en la zona Noreste de la ciudad y el puerto.



Figura 54 Plano Ámsterdam S. XIII



Figura 55 Nueva murralla en la zona nordeste

La ciudad sigue progresando debido al comercio marítimo principalmente, lo que lleva a una gran aumento de la población y a una necesidad de ampliación de la ciudad, de esta manera se creó el Plan de los tres canales de 1607 que permitía triplicar la superficie de la ciudad. El proyecto se realizó en varias fases; en la primera fase se crearon una serie de canales de manera concéntrica a la muralla y se creó un tejido urbano a base de un sistema de

calles y pequeños canales secundarios transversales, creando así una zona de ensanche que estaba destinada a la nueva clase social, la aristocracia. Este tipo de tejido creaba unas manzanas importantes, que permitían formar en su interior grandes edificios con un patio interiores. Se levantó una nueva muralla con su respectivo foso que recogiese esta expansión de la ciudad, fijando la forma de media luna característica de Ámsterdam.



Figura 56. Plan de los Tres Canales de Ámsterdam (1607)

Entre la nueva muralla y el canal principal se fue urbanizando, dando lugar a una zona más modesta destinada a la clase obrera. En el plan de 1662 Jacob Bosch propone la construcción de una serie de viviendas y de comercios importantes a lo largo de estos tres canales.

En los siguientes siglos XVIII y XIX Ámsterdam sufre una decadencia debido a las guerras marítimas y el bloqueo de Napoleón por lo que no experimenta grandes cambios ni crecimiento durante esta época. No fue hasta la industrialización y el desarrollo del

comercio que la ciudad no sufre un aumento de su población, la cual era atraída por la prosperidad y que se vio reflejado en una necesidad de expansión. Es en este momento donde se propone el plan de 1875 de Kalff. Se centraba en seguir el patrón anular en el que se había basado el centro de la ciudad, por lo que se proponía un anillo que rodeara la ciudad que siguiera el patrón de las calles y canales que ya existían. A pesar de este planteamiento inicial al final se realizó una extensión ortogonal que respondía mejor a la necesidad de control y expansión de la ciudad.



Figura 57. Plan de expansión Kalff (1875)

En el siglo XX Berlage crea en Plan Zuid, el plan de ensanche de la zona Sur de la ciudad. Este plan proponía un crecimiento continuo y estructurado entendiendo la ciudad como un conjunto. Para conseguir esta continuidad en el tejido alarga varias de las vías existentes y crea un trazado ortogonal de manzanas cerradas de forma alargada y patio interior que estaban destinadas principalmente a viviendas sociales y se ubicaban apoyadas en la línea de transporte público, es decir el tranvía. Se tuvieron que hacer modificaciones el plan hasta que finalmente fue aprobado en 1915 ya que la densidad que proponía era insuficiente para todo el aumento de población que sufría la ciudad.



Figura 58 Plan Zuid, Berlage (1915)

Más adelante, en 1935 se propone otro Plan de Ampliación de Ámsterdam llevado por Van Eesteren que pretendía controlar el crecimiento de la ciudad y su higiene. En este momento de la historia se debate cuáles son los mejores modelos y herramientas para el urbanismo, por lo que se crea un debate entre las dos propuestas de ciudad; por un lado una ciudad descentralizada que siguiera el modelo de ciudad jardín y por otro lado una ciudad compacta. Al final se lleva a cabo un modelo intermedio en que se crea una ampliación de la ciudad pero en forma de ciudad jardín, es decir, barrios independientes pero fuertemente conectados con Ámsterdam.



Figura 59 Plan de ampliación de Ámsterdam Van Eesteren (1935)

Los barrios residenciales se situaban en el Oeste y Sur de la ciudad en la parte exterior del ferrocarril pero separados de éste gracias a un cinturón verde donde se alojaban los equipamientos. Debido a este modelo encontramos una disposición urbana menos o menos centrada donde se separaban las zonas según su uso; trabajo, vivienda y ocio, tal como se plantea en el modelo de ciudad moderna. El área de trabajo se sitúa en la zona del puerto y las zonas industriales cerca del Río o de la línea de transporte, mientras que la zona de residencial estaba más vinculada a los cinturones verdes de la ciudad. Los barrios estaban organizados por un tejido ortogonal que conectaban los diferentes barrios entre sí, dentro de cada manzana se encuentran diferentes tipologías de viviendas desde edificios unifamiliares hasta edificios de varias plantas, pero en general con una formación de bloque abierto con una disposición intercalada que permite crear un espacio privado en su interior.

La zona Sureste de la ciudad también fue creciendo entre 1962 y 1971 con el barrio de Bijlmermeer. Es un barrio con una trama urbana de grandes avenidas perimetrales y una formación de supermanzanas que albergaban en su interior bloques pasantes de viviendas organizados sobre una malla hexagonal que dejaban una gran zona

verde pública en las manzanas. Se trata de un “tapiz verde” donde el barrio se convierte en un gran espacio abierto. Esta zona sin embargo fue en decadencia hasta convertirse en uno de los *ghettos* de Ámsterdam por lo que ha sido modificado desde los años noventa.



Figura 60. Plano del barrio de Bijlmermeer (1966)

Tras el fracaso de este barrio se intenta recuperar la tradición del urbanismo de la ciudad pero con una serie de mejoras como una diferenciación clara entre el espacio público y el privado, el uso de la retícula para organizar el sistema viario o la creación de las tipologías de viviendas más demandadas: altos edificios torre en lugares de interés por sus vistas, bloques de viviendas pasantes alargadas con pocas alturas y viviendas unifamiliares adosadas con jardín.

1 Datos obtenidos en la web oficial del Ayuntamiento de Ámsterdam

Actualmente Ámsterdam posee una superficie de 219,49 Km² y cuenta con aproximadamente 862.897 habitantes¹. La ciudad cuenta con un marcado casco histórico que ha ido creciendo de manera anular, con un trazado de calles y canales en su interior.

Su crecimiento ha sido una combinación entre ciudad jardín y ciudad moderna, dando un modelo de crecimiento de barrios independientes pero fuertemente vinculados al centro de la ciudad por medio del transporte público y la prolongación de arterias de tráfico preexistentes. Tendiendo un modelo de crecimiento horizontal de baja densidad y funcionando el centro como ciudad satélite de los barrios que la rodean. En el interior de la ciudad se puede apreciar varias áreas comerciales por todas sus zonas.

LEYENDA

- 1 The 9 streets
- 2 Kalverpassage
- 3 Bijenkorf
- 4 Shopping center
- 5 Brazilie

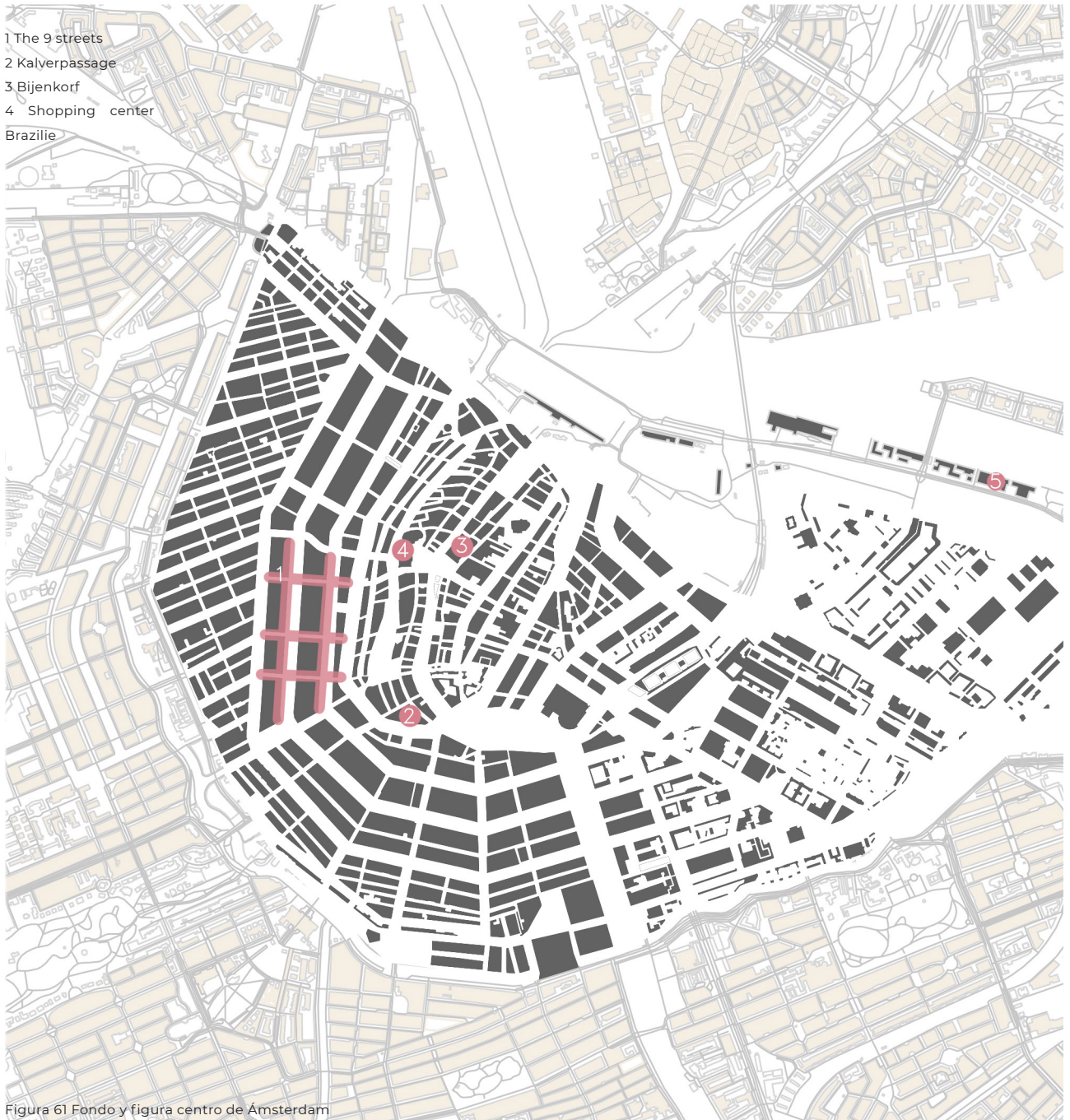


Figura 61 Fondo y figura centro de Amsterdam

CASCO ANTIGUO

El casco antiguo de la ciudad está muy vinculado al comercio, por ello nos encontramos una gran cantidad de calles comerciales, la más importante de ellas The 9 street, nueve calles paralelas y perpendiculares entre sí que forman un entramado de tiendas que ofrecen una gran variedad de productos en las plantas bajas de los edificios residenciales. Son pequeñas tiendas de ocupación parcial que forman una zona comercial de gran escala.

Además de este tipo de calles también podemos encontrar una serie de edificios comerciales dentro de esta zona de la ciudad. Todos ellos responden a una escala muy pequeña, ya que el entramado de la ciudad no permite crear grandes equipamientos, pero cada uno de ellos responde a una necesidad diferente.

Se localiza Shopping center Brazile un edificio comercial de una sola altura que se basa únicamente en la venta de productos alimenticios, siendo el único destacado en esta zona en particular de la ciudad.

También se encuentra Kalverpassage, un edificio cerrado rodeado de edificios residenciales que alberga en su interior una gran variedad de tiendas y servicios, también ofrece una serie de eventos sociales como desfiles de moda y firma de libros.

Así mismo, se localizan dos Parques comerciales, también edificios cerrados de pequeña escala; Bijenkorf que además de una gran variedad de productos de moda ofrece una zona *Outlette* donde se encuentran productos a menor precio. El otro parque comercial sería Magna plaza, un centro comercial muy conocido en Ámsterdam que nace de la rehabilitación y adaptación de la antigua oficina de correos.



Figura 62 Vista The 9 streets

LEYENDA

- 1 Oosrpoort
- 2 P.C hoofdstraat
- 3 Banne centrum
- 4 De Hallen



Figura 61 Fondo y figura ensanche de Amsterdam

ENSANCHE

Por el contrario, en la primera zona de expansión de la ciudad no encontramos un número importante de centros comerciales, los más destacados son los siguientes:

Oosrpoort, una manzana de viviendas la planta baja de las cual está destinada al comercio, donde se pueden encontrar una serie de calles peatonales con un gran número de tiendas que ofrecen una amplia gama de productos. También se localiza P.C hoofdstraat, una famosa calle de Ámsterdam por sus tiendas de lujo y marcas de moda que se sitúan en las plantas bajas de los edificios residenciales de la zona. Por otro lado se encuentra Banne centrum, un edificio comercial cerrado situado en planta baja que ofrece diferentes productos de moda. Sobre este bajo comercial aprovechando la manzana, encontramos diferentes torres de viviendas, por lo que no se trata de un edificio aislado destinado únicamente al comercio.

Por último encontramos de Hallen, un edificio comercial situado en una antigua estación de tren que actualmente es un foco de comercio y cultura. Además de una amplia gama de tiendas ofrece actividades de cultura y ocio como cines teatro y hasta servicios como un hotel, por lo que es un foco de atracción para los habitantes de los alrededores de esta zona.



Figura 64 Centro comercial de Hallen

PERIFERIA

En la periferia de la ciudad encontramos un mayor número de centros comerciales, todos ellos responden a una tipología similar, suelen ser plantas bajas que ocupan toda o parte de una manzana y que forman parte de uno o varios bloques de viviendas que no ocupan la totalidad del bajo comercial. Con esta tipología encontramos por un lado los parques comerciales de Gelderlandplein, Diemerplein Winkelcentrum y Winkelcentrum Plein '40-'45, con una escala mediana y pequeña éste último, todos ellos ofrecen una amplia gama de productos y servicios, como productos de moda, complementos, papelerías y otros productos de diferente índole.

Con la misma morfología se encuentra el Shopping center Reigersbos, cuya principal oferta es la de productos alimenticios, siendo de esta forma un centro comercial basado en un hipermercado.

Por otro lado encontramos el centro de ocio World Fashion Center, una gran superficie comercial que a pesar de tener la misma forma de ocupación parcial con viviendas residenciales, también ofrece una gama de actividades de ocio, contiene en su interior una zona destinada eventos, en el cual se realizan frecuentemente pasarelas

moda entre otros. Otro centro de ocio que podemos encontrar es Arena Poort, donde también se realizan eventos sociales como conciertos, pero al contrario que el anterior se trata de un edificio cerrado de gran escala destinado a la venta de productos y servicios.

Como edificio propiamente dicho se encuentra Akerpoort, un edificio aislado que ofrece una gran variedad de productos a un precio menor, teniendo ofertas todo el año y siendo ese su principal atractivo. Por último se localiza Amsterdam Poort, una manzana cuyas plantas bajas están destinada a la venta de productos, se trata de una galería comercial que tiene una gran variedad de oferta, situada en el interior de una manzana la cual se accede por una serie de calles peatonales.

ÁREA METROPOLITANA

En los pueblos próximos a la ciudad de Ámsterdam también encontramos una serie de centros comerciales de distinta naturaleza. Principalmente encontramos centros comerciales basados en hipermercados, como es el caso de Shopping Toolenburg, Shopping Mall Kostverlorenhof y Winkelcentrum Westwijk. Son centros comerciales de pequeña escala cuya oferta es principalmente alimenticia. Forman la planta baja de una manzana donde podemos encontrar algunos bloques de viviendas, exceptuando el último que se trata de un edificio cerrado y exento.

También se localiza el centro comercial Winkelcentrum nieuw west osdorp de mediana escala, que ofrece una gran variedad de tiendas con una amplia gama de productos, textil, complementos, joyería, papelería entre otros.

Por último también se encuentran dos centros de ocio de mayor escala, Stadshart Amstelveen y Hoofddorp winkelstad con una escala muy grande y grande respectivamente. Ambos centros comerciales además de ofrecer una amplia gama de tiendas y servicios, tienen otras actividades de ocio como un cine en su interior, teatro o exposiciones de arte.



Figura 65 Centro comercial Hoofddorp winkelstad



Figura 66 Centro comercial Stadshart Amstelveen

LEYENDA

- 1 Gelderlandplein
- 2 Diemerplein
- Winkelcentrum
- 3 Winkelcentrum
- Plein '40-'45
- 4 World Fashion center
- 5 Arena Poort
- 6 Amsterdam port
- 7 Akerpoort
- 8 Shopping Center Reigersbos

- Área metropolitana:

- 9 Stadshart Amstelveen
- 10 Hoofddorp winkelstad
- 11 Winkelcentrum nieuw west osdorp
- 12 Winkelcentrum Westwijk
- 13 Shopping Mall Kostverlorenhof
- 14 Shopping Toolenburg

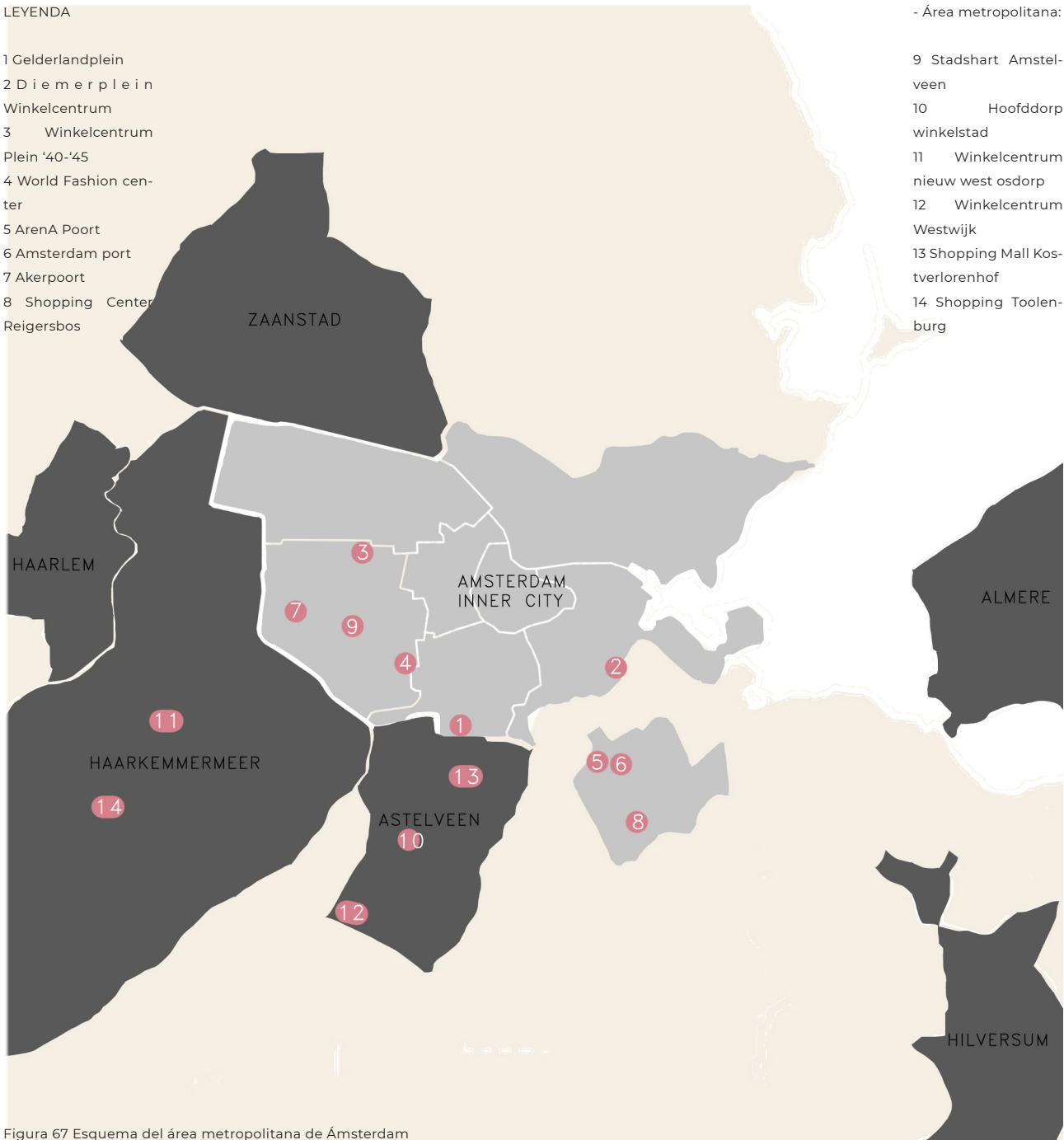


Figura 67 Esquema del área metropolitana de Ámsterdam

1 Debido a la inaccesibilidad de la información las superficies siguientes son una aproximación de las mismas.

2 Información obtenida en la web de cada uno de los centros comerciales.

NOMBRE	m ² ¹	Escala	Forma	Ubicación ²	Oferta ²
Kalverpassage	13.000	Pequeño	Cerrado	Central	Centro de Ocio
Bijenkorf	18.000	Pequeño	Cerrado	Central	Parque Comercial
Magna Plaza	5.589	Pequeño	Cerrado	Central	Parque Comercial
SHOPPING CENTER BRAZILIE	7.378	Pequeño	Cerrado	Central	Hipermercado
The 9 STREETS	136.500	Muy Grande	Parcial	Central	Galería Comercial
OOSRPOORT	42.500	Grande	Parcial	Ensanche	Galería Comercial
PC HOOFTSTRAAT	17.325	Pequeño	Parcial	Ensanche	Parque Comercial
BANNE CENTRUM	12.625	Pequeño	Cerrado	Ensanche	Parque Comercial
DE HALLEN	10.600	Pequeño	Cerrado	Ensanche	Centro de Ocio
GELDERLANDPLEIN	20.000	Mediano	Cerrado	Periferia	Parque Comercial
DIEMERPLEIN WINKELCENTRUM	22.000	Mediano	Cerrado	Periferia	Parque Comercial
WINKELCENTRUM PLEIN '40-'45	16.300	Pequeño	Cerrado	Periferia	Parque Comercial
WORLD FASHION CENTER	80.000	Muy Grande	Cerrado	Periferia	Centro de Ocio
ARENA POORT	75.000	Grande	Cerrado	Periferia	Centro de Ocio
AKERPOORT	1.000	Pequeño	Cerrado	Periferia	Centro de Fabricantes
SHOPPING CENTER REIGERSBOS	17.100	Pequeño	Parcial	Periferia	Hipermercado
AMSTERDAM PORT	114.950	Muy Grande	Cerrado	Periferia	Galería Comercial

TABLA 3. Ficha centros comerciales Ámsterdam

NOMBRE	m2	Escala	Forma	Ubicación	Oferta
STADSHART AMSTELVEEN	83.500	Muy Grande	Parcial	Metropolitana	Centro de Ocio
HOOFDDORP WINKELSTAD	74.000	Grande	Parcial	Metropolitana	Centro de Ocio
WINKELCENTRUM NIEUW WEST OSDORP	28.200	Mediano	Cerrado	Metropolitana	Parque Comercial
WINKELCENTRUM WESTWIJK	15.000	Pequeño	Cerrado	Metropolitana	Hipermercado
SHOPPING MALL KOSTVERLORENHOF	5.400	Pequeño	Parcial	Metropolitana	Hipermercado
SHOPPING TOOLENBURG	4.100	Pequeño	Parcial	Metropolitana	Hipermercado

TABLA 4. Ficha centros comerciales Ámsterdam

Se puede apreciar cómo a grandes rasgos la forma de comercio de Ámsterdam se realiza a través de calles peatonales y plantas bajas. En el centro de la ciudad, a pesar de existir algún edificio comercial propiamente dicho destinado a la venta de productos y actividades de ocio, las principales zonas de comercio son las propias calles de la ciudad, las cuales mediante las plantas bajas crean grandes galerías comerciales muy concurridas por todo el casco antiguo.

En el ensanche de la ciudad vemos como existen zonas comerciales principalmente abiertas que ofrecen una gran variedad de productos. En la zona de la periferia de la ciudad, la cual tiene un tejido principalmente residencial, encontramos una tipología que

podría describirse como similar a la del centro, ya que son manzanas que en su interior crean unos recorridos peatonales que dan acceso a una serie de bajos comerciales. Estas manzanas también contienen bloques de edificios con una función principalmente residencial, por lo que se puede apreciar como crean pequeñas calles comerciales en el interior de estas manzanas.

Por último en el área metropolitana se aprecia como principalmente encontramos una oferta de productos alimenticios entendiéndose que al ser áreas principalmente residenciales es la necesidad básica más importante a cubrir.

DESARROLLO URBANO, EL CASO DE VALENCIA

El crecimiento de la ciudad de Valencia viene limitado por la geografía que presenta su entorno. Se localiza en una zona plana con el Río Turia como antiguo límite de la ciudad medieval. La ciudad se desarrolló como una simbiosis entre la ciudad y la huerta que le rodeaba, con una extensión limitada hacia el sur debido a la existencia de l'Albufera y un crecimiento en función del transporte se fue creando un modelo de desarrollo urbano radiocéntrico en la ciudad.

Para entender como se ha ido expandiendo la ciudad y como ha ido evolucionando su trama urbana partimos del trazado irregular de la ciudad musulmana del siglo XVIII. La ciudad se desarrollaba dentro de los límites de la muralla con un tejido de calles estrechas e irregulares, con espacios públicos como plazas públicas, jardines vinculados a los distintos conventos de la ciudad o la plaza del mercado entorno a las cuales se creaba la vida social.

Las intervenciones llevadas a cabo en este momento, es decir, entre el año 1756 y 1763, al estar la ciudad limitada por la muralla se centraban en una serie de reformas interiores, donde se resolvían cuestiones relativas a la dotación de las necesidades mínimas en la ciudad, como lo era una pavimentación adecuada y un servicio de alumbrado público.

La ciudad fue cambiando, se abrieron nuevas calles y plazas debido a la necesidad de espacio público dentro de una ciudad compacta que carecía del mismo al haber crecido dentro de los límites de la muralla.

La ciudad se sigue desarrollando dentro de estos límites, pero debido al crecimiento demográfico esta situación se vuelve insostenible, haciéndose necesario el derribo de la muralla para posibilitar su expansión horizontal. Con esta necesidad latente se crea un Plan de Ensanche que se basaba en una propuesta de expansión realizada en 1777.

Figura 68. Plano de Valencia del padre Tosca



En 1865 se derriba la muralla definitivamente, posibilitando la expansión horizontal de la ciudad y su anexión a los barrios de Ruzafa, Patraix, Benimaclet, Benimamet y Campanar. También se realizan varias reformas interiores, que se basaban en el derribo de una serie de conventos para dotar a la ciudad de más espacios verdes públicos, ya que en ese momento Valencia carecía de este tipo de zonas.

En 1887 se lleva a cabo el primer ensanche inspirado en el plan Cerdà en las zonas sur y sudoeste de Valencia, más adelante se alargaría hasta la Calle Peris y Valero originando el segundo cinturón de ronda. Esta zona de ensanche se caracterizaba por su trama regular, con un eje principal de 16 metros y una serie de calles paralelas y perpendiculares formando grandes manzanas achaflanadas que formaban grandes edificios con patios interiores que dotaban a los vecinos de un espacio privado.



Más adelante, en 1898 se realiza el Camino del Puerto, el cual sería la futura conexión de Valencia con el mar y los pueblos marítimos, se intentaba promover el modelo de ciudad jardín para conseguir ese vínculo con el litoral, a pesar de que finalmente esta propuesta no tuvo éxito y no se llevó a cabo. Paralelamente se realiza una reforma de ensanche interior, ampliando San Vicente para una descongestión de la ciudad y se hace una prolongación de varias calles fuera del cinturón para favorecer la comunicación entre la ciudad y las nuevas zonas de expansión situadas en la periferia.

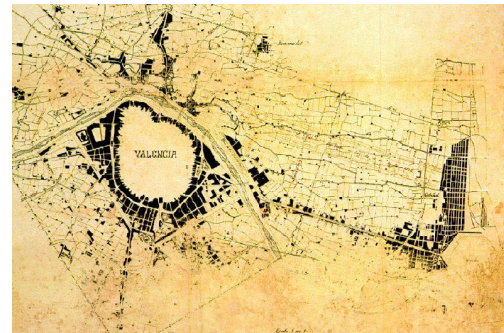


Figura 70. Plano Camino del Puerto (1899)

Figura 69. Plano Topográfico Ciudad de Valencia del Cid (1887)

Desde la desamortización se van realizando una serie de reformas interiores en el casco histórico de la ciudad, tanto cambios puntuales como en planteamientos más generales, aunque algunos de los proyectos no se llevaron a cabo debido a que no eran viables económicamente. De las intervenciones a destacar hay algunas asociadas a las calles de manera individual, es

decir, se actuaba solamente en ese espacio como puede ser el caso de la calle de la Paz. Otras intervenciones eran sobre áreas de la ciudad que estaban deterioradas o no cumplían con las condiciones mínimas de higiene como podía ser el barrio de los Pescadores que se pretendía convertir a una zona de más calidad.



Figura 71. Reforma Interior de Valencia. Plan General (1911)

En 1907 se realiza el segundo ensanche como ampliación del primero, el Plan de Ensanche de Francesc Mora y Vicent Pichó, el cual se extendía hasta Camí de Transits siendo éste el límite y la unión entre la ciudad y la huerta y creando un tercer anillo de ronda. La zona de ensanche se caracterizaba por su tejido reticular con una diagonal en la zona sureste que servía de distribución rápida. Tenía dos ejes principales que conectaba el ensanche con la actual plaza del Ayuntamiento y con el barrio de Ruzafa, ordenando toda la nueva zona de expansión.

Valencia se caracteriza en este momento como centro de comercio y servicios, por lo que su actividad industrial va aumentando y con ello un crecimiento de la población por la necesidad de mano de obra. Debido a ello se empiezan a desarrollar en la periferia de la ciudad y en la zona del puerto barriadas para dar cabida al incremento de la población. Para poder organizar y controlar este crecimiento se lleva a cabo el Plan General de Valencia y su Cintura de 1946, con un carácter comarcal propone un desarrollo de zonas residenciales en torno a dos ejes; un eje hacia el Noroeste, donde se sitúa Burjassot, Godella, Paterna, Benimàmet y Alfafar; y otro eje hacia la zona Suroeste de Valencia, donde se hallaría Torrente.

De la misma manera se plantean unos ejes industriales que siguen las carreteras que conectan Valencia con otras ciudades, cada uno se especializa en una industria diferente, teniendo así tres ejes industriales; hacia el Norte, en la carretera de Barcelona, textil y química; hacia el Oeste, por la carretera de Madrid, cerámica y hacia el Sur, por la carretera de Alicante, una industria dedicada a la madera. También se crean unas zonas industriales importantes dentro de la ciudad, que se situarían en la Zona franca y la costa Norte, y la Avenida de Francia y el cauce del Río Turia.



Figura 72. Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Cintura (1946)

Más adelante, con motivo de la riada de 1957, se hace la propuesta de desviar el cauce del Río, por lo que se plantea el Plan Sur, que consistía en una adaptación del plan de 1946 pero incluyendo dicha desviación del cauce por el Sur de la ciudad con autovías en sus márgenes creando de esta manera un cinturón de ronda, cosa que conllevaba un cambio en el tejido urbano de Valencia.

En una primera propuesta se decide crear en el cauce original una autovía que conectara el aeropuerto de Manises con el Mar y dejando a la ciudad el Sureste como dirección de crecimiento, después de varias protestas por parte de los ciudadanos de la ciudad no se lleva a cabo esta conexión rodada, si no que se plantea un gran espacio verde lineal diseñado por Ricardo Bofill, el cual se convertirá en el principal espacio verde de la ciudad.

Se plantea la ciudad de Valencia según las corrientes europeas del momento, concibiéndola como una ciudad central rodeada de los 49 pequeños municipios que son independientes pero están fuertemente vinculados a ella, tal como plantea el modelo de ciudad jardín.



Figura 73. Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca (1966)

En la década de los 80 90 se con el Plan General de 1988 hacen una serie de intervenciones con la intención de generar un desarrollo de la ciudad hacia el mar y crear una conexión con el litoral. Dichos proyectos serian el ajardinamiento del antiguo cauce del río y creación del Parque de Cabecera, creando un espacio verde peatonal que sirviera de articulación, la construcción de un paseo marítimo y la rehabilitación de la Ciutat Vella. También se lleva a cabo la creación de varias infraestructuras y equipamientos como el campus universitario de Tarongers, el Palau de la

1 Datos obtenidos en la web oficial del Ayuntamiento de Valencia

Música, se comienzan las obras de la ciudad de las artes y la red de transporte público de gran capacidad.

En las últimas décadas las actuaciones que se han llevado en Valencia se han basado principalmente en la rehabilitación del centro histórico de la ciudad mediante intervenciones puntuales y en el desarrollo de los proyectos anteriormente mencionados propuestos en el Plan de 1988.

Actualmente Valencia cuenta con una población de 798.538 habitantes y una superficie de 134,65 km² ¹. En los planos se aprecia como la ciudad tiene como su principal zona verde el antiguo cauce del río, transformado ahora en un parque lineal y la existencia de diver-

sos equipamientos de carácter comercial repartidos por toda la ciudad.

La ciudad presenta un esquema de desarrollo metropolitano de satelización donde los municipios que le rodean están vinculados con la ciudad y a la vez son independientes de la misma y un desarrollo urbano radiocéntrico, con una serie de vías radiales que nacen de la ciudad medieval y con los tres anillos de ronda entorno al centro de la ciudad que crean tres espacios claramente diferenciados dentro de la misma; el casco antiguo, el ensanche y la periferia. Por lo tanto a continuación se analizará qué tipo de comercio existe en cada una de las diferentes zonas de la ciudad de Valencia y su área metropolitana.



Figura 74 Plan General de Ordenación Urbana (1988)

LEYENDA

- 1 Mercado Central
- 2 Corte Inglés
- 3 Calle Colón



Figura 75 Fondo y figura del centro de Valencia

CASCO ANTIGUO

Dentro de la zona medieval de la ciudad, se puede apreciar un tejido de calles irregulares y estrechas, se trata de una zona muy compacta donde en general no existen edificios de gran tamaño por lo que no se encuentran grandes superficies comerciales.

Encontramos como punto comercial importante el Mercado Central, situado en una zona céntrica del casco antiguo, se trata de un edificio de 6.800 m² con una altura en el interior del cual se venden distintos productos alimenticios, por lo que tiene una escala pequeña, una forma agrupada, una oferta de hipermercado y una ubicación central.

También encontramos por toda esta zona una serie de bajos comerciales, que venden tanto productos alimenticios, como toda clase productos de necesidad básica. Se trata de un comercio de proximidad, de pequeñas tiendas situadas en las plantas bajas de los edificios residenciales que abastecen a los habitantes del centro de Valencia. Este tipo de comercios son de pequeña escala, con una forma de ocupación parcial y una ubicación central.

A medida se deja atrás el centro, en una zona más próxima al ensanche, se hallan parcelas más grandes, donde existen galerías comerciales que ofertan distintos productos, principalmente textiles, de ropa y calzado, también son de ocupación parcial, ya que generalmente ocupan las plantas bajas de los edificios de viviendas de estas zonas.

En el límite entre el centro y el ensanche de la ciudad encontramos la calle Colón. Esta calle es un foco de comercio, ya que ofrece un gran número de tiendas en las plantas bajas de los edificios, siendo uno de los puntos de venta de productos textiles de más afluencia en la ciudad. Además de esta ocupación parcial existen edificios dedicados enteramente al comercio, como lo el Corte Inglés un edificio de varias plantas que ofrece una gran variedad de productos, es un centros comercial de una superficie más considerable, ya que en planta ocupa 7.630 m² por los que aproximadamente tendría más de 60.000 m² útiles, siendo por lo tanto es un centro comercial de gran escala, con forma agrupada. También existen otros ejemplos como el Media Mark dedicado a la venta de electrodomésticos y productos electrónicos o el Primark dedicado a la venta de ropa.

LEYENDA

- 1 Centro Comercial Campanar
- 2 Mercado de Campanar
- 3 Nuevo Centro
- 4 Mercado de Colón



Figura 76 Fondo y figura del ensanche de Valencia

ENSANCHE

En la primera ampliación de la ciudad, en la parte Sur de Valencia, encontramos una zona principalmente residencial, con un tejido regular de calles paralelas y perpendiculares que forman grandes manzanas. En la zona Sur no existe ningún tipo de centro comercial o zona comercial importante, solo pequeños comercios situados en las plantas bajas de los edificios.

La estructura más a tener en cuenta es el Mercado de Colón, que al igual que el Mercado Central, es un gran edificio de 3.500 m² y forma agrupada con varias plantas que tiene como oferta principal la alimenticia, pero también ofrece otra variedad de productos. Así, al igual que el otro gran mercado de Valencia, encontramos un edificio con una pequeña escala, una forma agrupada, una oferta de hipermercado y una ubicación central. Está situado en una zona con una alta actividad comercial, donde existen una gran cantidad de bajos comerciales que ofrecen productos principalmente de alta gama, siendo por lo tanto un zona del ensanche a tener en cuenta en este punto.

En la zona Norte de la ciudad, en el barrio de Campanar situado cruzado el antiguo cauce del río, sí que se pueden encontrar dos centros comerciales

de más importancia, Nuevo centro y Campanar. Nuevo centro es un centro comercial de 206.400 m² de los cuales 112.800 m² son de superficie comercial, situado cerca del antiguo cauce del río, ofrece diferentes actividades comerciales y servicios. Se trata de un gran edificio en el cual podemos encontrar diferentes tiendas y locales de restauración. Se trata por tanto de un parque comercial, de escala muy grande, con forma agrupada y con una ubicación central en Valencia.

También se encuentra el Centro comercial de Campanar, situado cerca del antiguo cauce del río cuenta con una superficie de 16.000m² aproximadamente. Es un centro que se basa en un hipermercado, es decir, en la venta de productos alimenticios, aunque también ofrece otra variedad de productos. Encontramos por tanto un edificio de forma agrupada, de pequeña escala, con una oferta basada en un hipermercado y una ubicación central.

Por último se encuentra en la misma zona el mercado de Campanar, un edificio de casi 14.000 m² cerrado, que tiene como locomotora principal los cines situados en su interior. Además tiene diversos locales destinado a la venta de productos y restauración. Es un centro de ocio, de forma agrupada, pequeña escala y ubicación central.



Figura 77 Fondo y figura de la periferia de Valencia

PERIFERIA

En la periferia de la ciudad existe un mayor número de zonas comerciales de un tamaño más importante, ya que el tejido de esta zona permite crear superficies mayores. Todas estas zonas comerciales responden a una tipología similar, ya que en esta localización más alejadas del centro se da una oferta tanto de servicios y productos como de ocio.

Situado en el barrio de la Fuensanta, cerca del nuevo cauce del río se ubica el Gran Turia, un edificio de aproximadamente 60.000 m² cuya principal dotación es el cine situado en su interior y la venta de productos alimenticios en su Carrefour. Se trata de un centro de ocio, de gran escala, con forma agrupada y ubicación periférica

Así mismo, tanto el centro comercial Aqua (36.000 m²) como el centro comercial el Saler (47.000 m²), situados en Cuatre Carrers y el Camí del Grau respectivamente, responden a la misma tipología descrita anteriormente de un edificio cerrado situado en la periferia, con diferentes tiendas y servicios, que tiene como atracción principal su cine. Siendo dos centros de ocio, de mediana y gran escala, con una forma agrupada que se sitúan en la periferia de la ciudad.

Por último se localiza el Arena situado en el barrio de Rascaña que cuenta con una superficie de aproximadamente 30.000 m², es un edificio cerrado que ofrece distintas actividades comerciales y servicios. Por lo tanto, consiste en un parque comercial de mediana escala, forma agrupada y situado en la periferia de la ciudad.



Figura 78 Vista centro comercial Aqua



Figura 79 Vista centro comercial el Saler

ÁREA METROPOLITANA

En las zonas próximas a Valencia pero fuera de la misma existe también cierto número de áreas comerciales relevantes, al no estar integradas en la ciudad la ubicación de todas ellas es metropolitana y también comparten una serie de características comunes. Las más destacables son los siguientes:

El centro comercial Bonaire, es el de mayor flujo de clientes, situado a las afueras de Aldaia aproximadamente a 10 Km del centro de Valencia. Esta zona comercial cuenta 250.000 m² divididos en dos espacios diferenciados. La zona principal se trata de una zona comercial que cuenta con un gran número de tiendas y restaurantes, además de un cine y otras actividades de ocio, todos estos servicios se distribuyen en una zona abierta urbanizada, que cuenta con distintos espacios públicos al aire libre.



Figura 80 Vista centro comercial Bonaire

La zona comercial secundaria “Factory Bonaire” sigue el mismo esquema que la zona principal a una menor escala, pero la venta se centra en productos a un precio más rebajado. Las dos zonas están conectadas y separadas por medio de un gran parking situado en la superficie y por una serie de restaurantes de comida rápida que en general se sitúan fuera del complejo principal. De este modo Bonaire presenta una forma dispersa con gran espacio público que va conectado las diferentes zonas y una gran escala. La zona principal se podría definir como centro de ocio, mientras que la secundaria, Factory Bonaire, sería un centro de fabricantes.

Otra zona comercial importante sería la situada en Sedaví, donde se encuentra el parque de Alfafar, con el centro comercial MN4, un gran Ikea que atrae un gran número de clientes y otra serie de servicios. El centro comercial MN4 de aproximadamente 24.000 m² tiene como motor principal sus cines y otros servicios de ocio como una bolera o un *Hype station*, por lo que está enfocando principalmente al ocio. Se organiza mediante zonas públicas que van conectado los diferentes servicios y comercios de los que está dotado. Por lo que es un centro de ocio de mediana escala con forma dispersa.

En Burjassot se ubica el Parque de Ademuz, una zona comercial de 27.000 m² distribuidos en un edificio cerrado de diferentes plantas que tiene un gran número de maxi tiendas principalmente enfocadas al deporte, la decoración para el hogar, juguetes o el bricolaje. Se trata de un parque comercial de mediana escala y forma agrupada.

Por último, el Heron city, situado en Paterna, que cuenta con 150.000 m² de los cuales 38.000 m² son de superficie comercial. Cuenta con una gran variedad de tiendas y productos, además de servicios de ocio como una sala de cine, bolera, *lasergame* e incluso un gimnasio, todo ello distribuido mediante zonas de espacio público rodeadas de una gran variedad de restaurantes. Se trata por tanto de un centro de ocio de mediana escala y forma dispersa.



Figura 81 Vista centro comercial MN4



Figura 82 Vista centro comercial Heron city

LEYENDA

- 1 Bonaire
- 2 Parque de Ademuz
- 3 Centro comercial
- Heron City
- 4 Centro Comercial MN4



Figura 83 Esquema del área metropolitana de Valencia

¹ Información obtenida en la web de cada uno de los centros comerciales.

NOMBRE	m2 ¹	Escala	Forma ¹	Ubicación ¹	Oferta ¹
MERCADO CENTRAL	6.800	Pequeño	Agrupado	Central	Hipermercado
CORTE INGLÉS	60.000	Grande	Agrupado	Central	Parque Comercial
MERCADO COLÓN	35.000	Pequeño	Agrupado	Central	Hipermercado
NUEVO CENTRO	112.800	Muy Grande	Agrupado	Central	Parque Comercial
CC CAMPANAR	16.000	Pequeño	Agrupado	Central	Parque Comercial
MERCADO DE CAMPANAR	14.000	Grande	Agrupado	Central	Centro de Ocio
GRAN TURIA	60.000	Mediano	Agrupado	Periferia	Centro de Ocio
AQUA	36.000	Grande	Agrupado	Periferia	Centro de Ocio
EL SALER	47.000	Grande	Agrupado	Periferia	Centro de Ocio
ARENA	36.000	Mediano	Agrupado	Periferia	Parque Comercial
BONAIRE	135.000	Muy Grande	Disperso	Metropolitana	Centro de Ocio
BONAIRE FACTORY	14.000	Pequeño	Disperso	Metropolitana	Centro de Fabricante
MN4	24.000	Mediano	Disperso	Metropolitana	Centro de Ocio
PARQUE ADEMUZ	27.000	Mediano	Agrupado	Metropolitana	Parque Comercial
HERON CITY	38.000	Mediano	Disperso	Metropolitana	Centro de Ocio

TABLA 5. Ficha centros comerciales Valencia

Dentro del análisis expuesto se aprecia que Valencia tiene un gran número de centros comerciales por toda su área urbana y metropolitana, los cuales presentan diferentes tipologías. Dentro del casco histórico solo se encuentran algún parque comercial cerrado, pero a grandes rasgos son todos pequeños comercio de ocupación parcial o galerías comerciales las que abastecen esta zona de la ciudad.

A medida que nos acercamos a la zona de ensanche los edificios que se hallan son de una escala mayor y su función principal es de parque comercial. Son zonas donde puedes adquirir diferentes productos y se encuentran en una zona relativamente céntrica de la ciudad, a la cual puedes acceder fácilmente a través del transporte público o privado ya que todos ellos están dotados de parking.

Una vez entramos en la periferia, igual que ocurría en el ensanche, las zonas comerciales van aumentando su escala y su función pasa a centro de ocio. Siguen siendo edificios cerrados donde además de realizar comprar se pueden realizar diferentes actividades, como zonas de juegos o recreativos, cine o similar. Al estar más alejados del centro de la ciudad su función ya no es solo la venta de diferentes productos, si no que en su interior se pueden realizar diversas actividades sociales.

Para finalizar, se aprecia como en al área metropolitana de valencia aparecen una serie de centros de ocio, de una escala mediana en general, con una estructura de organización diferente. No se tratan de edificios cerrados sino que este tipo de centros tienen un gran espacio público y abierto entorno al cual se van conectado las diferentes tiendas y servicios. Están enfocados no solo a la venta de productos si no que tienen un carácter más social.

Por lo analizado anteriormente se puede llegar a la conclusión que dentro de la ciudad las zonas comerciales que se encuentran son principalmente cerradas y que su escala y sus servicios van aumentando a medida que nos acercamos a la periferia de la ciudad. Una vez fuera del núcleo urbano, vemos como se reparten los centros de ocio alrededor de Valencia y como estos ofrecen grandes espacios públicos así como diversas actividades, ampliando de esta manera su oferta para ejercer una mayor atracción sobre los consumidores.

COMPARATIVA Y CONCLUSIONES

A lo largo de la historia el crecimiento urbano de las ciudades ha estado fuertemente vinculado al desarrollo comercial e industrial de las mismas. Madrid, Ámsterdam y Valencia han tenido un modelo de desarrollo urbano bien diferenciado sin embargo se aprecian similitudes entre los modelos comerciales que se desarrollan.

Se pueden percibir varias semejanzas entre los cascos históricos de Madrid y Valencia, tanto en el tamaño como en el tejido irregular de calles estrechas que conforman un trazado compacto dentro de la ciudad, mientras que en Ámsterdam encontramos un centro mucho mayor con trazado claramente anular, más regular con grandes manzanas abiertas con zonas verdes en su interior. Sin embargo las tres responden a una misma tipología comercial basada principalmente en calles y galerías comerciales que se insertan dentro del trazado del centro de las ciudades. En el caso concreto de Ámsterdam y Valencia además se puede encontrar algún edificio comercial cerrado en el interior de su trama. Se entiende que la similitud entre la tipo-

logía comercial es consecuencia de la propia trama de la ciudad y a como se desarrollaba el comercio históricamente dentro de la misma que ha continuado hasta la actualidad desarrollándose de la misma forma mediante bajos comerciales.

En los ensanches de Madrid y Valencia se observan claras similitudes, a pesar de tener una extensión diferente, como consecuencia de estar inspirados en el Plan Cerdà y responden a una misma tipología de grandes manzanas cerradas con pequeños patios interiores que conforman una trama ortogonal dentro de la ciudad. Sin embargo esta tipología de manzanas dista mucho de las que forman el ensanche de Ámsterdam que también son grandes pero con edificios estrechos que conforman un gran patio abierto y verde en su interior. El tejido de Madrid y Valencia está mucho más densificado debido a una necesidad de dar cobijo al aumento de población que sufrieron estas ciudades y desvirtuando en gran manera lo que en un principio fue la idea de manzana original que respondería más a la tipología existente en Ámsterdam.

Dentro de esta zona existe en los tres casos un tejido principalmente residencial donde la tipología de comercio mayormente es la de parque comercial, tanto en Ámsterdam como en Valencia no se encuentra un gran número de centros comerciales, sin embargo en Madrid se pueden apreciar multitud de los mismos de una escala importante debido a la gran extensión de su ensanche, a pesar de que también responden principalmente a la tipología de parque comercial a medida que se aleja de esta zona van aumentando los servicios que ofrecen, equipando estos centros comerciales con actividades destinadas al ocio para aumentar su atractivo.

Sin embargo la principal diferencia que existe entre los centros comerciales de los tres casos es su morfología, encontrando una misma tipología de centro comercial cerrado tanto en Valencia como en Madrid pero siendo una tipología totalmente diferente en el caso de Ámsterdam. Es en este último donde se aprecian dos tipologías diferentes que nada tiene que ver con las de los casos de Valencia y Madrid. Por un lado se encuentra una tipología de manzana donde en su interior se generan una serie de calles peatonales que dan acceso a varios bajos comerciales situados debajo de edificios residenciales. Y por otro lado una tipología de un gran bajo comercial que

conforma un gran bajo comercial que conforma una gran manzana y que tiene en zonas puntuales de la misma bloques de viviendas.

Llegados a la zona periférica de estas ciudades se puede apreciar como las tres comparten un tejido principalmente residencial, en el caso de todas ellas es difícil dictaminar cuando empieza una zona y acaba otra ya que existe una continuidad entre la trama de ensanche y la periferia. En el caso concreto de Ámsterdam la trama sigue el modelo de manzana abierta de baja altura con espacio verde en el interior encontrando una gran homogeneidad en el tejido. Algo similar ocurre con Madrid y Valencia que a pesar de encontrar en sus tramas los pueblos que han ido embebiendo estas ciudades y algunas zonas con torres de edificios de mayor altura, se puede apreciar también cierta continuidad en su tejido, continuando con una tipología de manzana similar a la del ensanche.

Dentro de esta trama se puede apreciar tanto en Valencia como en Madrid una mayor cantidad de áreas comerciales, sobre todo en Madrid, todas ellas edificios cerrados con una función no solamente comercial sino también de ocio. No es el caso de Ámsterdam, el cual a pesar de existir también un gran número de centros comerciales, estos tienen una función de parque comer-

cial basada principalmente en la venta de productos y respondiendo a las dos morfologías descritas anteriormente. Se entiende que al estar tan densificada la trama en el centro y ensanche tanto de Valencia como de Madrid estas actividades de ocio han sido retiradas hasta la periferia de las ciudades, además de la necesidad de incluir una gama más variada en la oferta para poder ejercer una mayor influencia de atracción, compensando la lejanía de las zonas más céntricas de la ciudad.

Por último, al analizar el área metropolitana de cada una de ellas se puede observar como las tres responden a un modelo de desarrollo radial, donde los núcleos urbanos crecieron alrededor de vías de conexión (carreteras y ferrocarril) con la ciudad principal, estando fuertemente vinculada a la misma.

Se pueden observar varias zonas comerciales repartidas por estas áreas metropolitanas apreciándose varias similitudes y diferencias entre ellas. En el caso de Valencia y Madrid ofrecen gran variedad de centros de ocio en ambos casos, se puede entender que es debido a que estas zonas próximas pero alejadas de la ciudad fueron concebidas como áreas residenciales para una clase más trabajadora y que a medida que se ha ido saturando el centro de la ciudad ha habido un éxodo a estos municipios, incrementando

su población y aumentando una necesidad de equipamiento comercial y de ocio, por lo que se encuentran varios centros de ocio y centros de fabricantes dentro de estas zonas. Sin embargo aunque Madrid sigue manteniendo su forma de edificio cerrado Valencia opta por un modelo disperso, donde las tiendas y servicios están conectados mediante un espacio público abierto y central que las une. De manera totalmente contraria en el caso de Ámsterdam la tipología más común en estas zonas no es la de centro de ocio, si no la de zonas comerciales abiertas basadas en hipermercados, que abastecen a todo el área residencial que componen estas ciudades.

Por lo tanto se puede deducir que a pesar de que los tres casos de estudio ofrecen un desarrollo urbano tipológicamente similar las tramas y tejidos de cada uno de ellos son diferentes. Se encuentra sin embargo un desarrollo comercial dentro de los mismos similar, por lo que se entiende que la tipología comercial no solo está vinculado al tejido en el que se inserta si no que es el resultado de las diferentes influencias recibidas.

CONCLUSIONES

Estas ciudades se han desarrollado en las últimas décadas según un modelo disperso de ocupación de suelo, dejando atrás la ciudad compacta y experimentando un crecimiento horizontal que les permite expandirse. Este hecho conlleva a un modelo que se acerca más al modelo de ciudad americana, donde existe un modelo de ciudad dispersa con un núcleo y una gran extensión de zona residencial, en el cual nace una proliferación de los centros comerciales para dar respuesta a estas grandes zonas.

En modelo de comercio de proximidad basando en bajos y galerías comerciales que existe en el centro de los núcleos urbanos y que se desarrolla hasta el ensanche entra en crisis con el actual desarrollo disperso de las ciudades. De esta forma se han creado nuevas tipologías de comercio que se desarrollan en la periferia y el área metropolitana de estas ciudades, donde se crean grandes superficies comerciales en las cuales se hace necesario el transporte, tanto público como privado, para su uso, no siendo accesible de esta manera para todos los ciudadanos.

Cada vez existen más grandes equipamientos comerciales en las áreas de influencia de las ciudades, llegando incluso a entrar en competencia unas con otras por ser el foco de atracción. Valencia, una ciudad compacta, ha desarrollado en su área metropolitana una gran superficie comercial, que al no estar dentro del tejido de la ciudad se produce una desvinculación entre ésta y su entorno, en donde se siguen proyectando cada vez más áreas comerciales cuyo futuro es incierto. Podemos pensar que se trata de un área ya saturada en donde los nuevos proyectos tienen muchas probabilidades de fracasar, mas cuando la emergencia climática está poniendo en juicio las formas de movilidad asociadas a estos modelos de desarrollo comercial y habitacional.

Sería necesario por tanto que las administraciones públicas aplicaran procedimientos tales que la libre competencia no deje sin servicio a amplias áreas urbanas, ya que el comercio de proximidad a duras penas sobrevive, debido a la escasez de horario que pueden presentar y la gran densidad urbana necesaria para su correcto desarrollo, totalmente incompatible con la feroz competencia impuesta por las grandes superficies.

BIBLIOGRAFÍA

Alcorta, C. et al. ,(s.f), Atlas histórico de las ciudades europeas, Barcelona, Salvat

Alonso Pereira, J.R (1988), La ciudad lineal de Madrid, Barcelona, Fundación caja de arquitectos

Bayley, S. (1981), La ciudad jardín, Madrid, ADIR ediciones

Benevolo, L. (1979), Los orígenes del urbanismo moderno, Madrid, Blume Ediciones

Benevolo, L. (1982), Diseño de la ciudad- 3 el arte y la ciudad medieval, Barcelona, Gustavo Gili S.A

Benevolo, L. (1982), Diseño de la ciudad- 4 el arte y la ciudad moderna del siglo XV al XVIII, Barcelona, Gustavo Gili S.A

Benevolo, L. (1982), Diseño de la ciudad- 5 el arte y la ciudad contemporánea, Barcelona, Gustavo Gili S.A

Benevolo, L. , Melograni, C , Giura Longo, T (2000), La proyectación de la ciudad moderna, Barcelona, Gustavo Gili

Colegio Oficial de Arquitectos (2002), Historia de la ciudad, Vol. 2, Territorio, sociedad y patrimonio:una visión arquitectónica de la historia de la ciudad de Valencia, Valencia, Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana: UV: Ayuntamiento de Valencia

De Solà-Morales i Rubió, M (1997), Las formas de crecimiento urbano, Barcelona, Edicions UPC

De Terán Troyano, F. (1996), Evolución del planeamiento urbanístico (1846-1996) "Ciudad y territorio:estudios territoriales" (n 107/10); pp 167-184 (artículo)

De Terán, F (1999), Historia del urbanismo en España. III. Siglos XIX y XX, Madrid, Cátedra, D.L

Fernández Herráez, C et al. , (1998), Urbanismo y Arquitectura en el Madrid actual, Madrid, Consejería de Educación y Cultura. Dirección General de Centros Docentes

Galindo González, J. (2003), Cornelis van Eesteren: la experiencia de Ámsterdam, Barcelona, Fundación Caja de Arquitectos

López Guallar, M. (2010), Cerdà y Barcelona: la primera metròpoli, 1853-1897, Barcelona, Museu d'Història de Barcelona.

López de Lucio, R. (1993), Ciudad y urbanismo a finales del siglo XX, Valencia, Servei de Publicacions UV

Maure Rubio, M.A (1991), La ciudad lineal de Arturo Soria, Madrid, Colegio oficial de arquitectos de Madrid

Morris, A.E.J (1984), Historia de la forma urbana desde sus orígenes hasta la revolución industrial, Barcelona, Gustavo Gili

Peñin, A. (1982), La ordenación del territorio en la Comunidad Valenciana: La planificación urbana, Valencia, Instituto de Estudios de Administración Local

Piñón, J.L (1997), La Valencia marítima del 2000: estudio del frente marítimo desde Sagunt hasta Cullera, Valencia, Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia.

Teixidor de Otto, M.J. (1982) , València, la construcció d'una ciutat, Valencia, Institució d'Alfons el Magnànim, D.L

Unwin, R (1984), La práctica del urbanismo: Una introducción al arte de proyectar ciudades y barrios, Barcelona, Gustavo Gili, D.L

OTRAS FUENTES

Arquitectura y diseño: Ciudad Lineal, la utopía de Arturo Soria. (s.f) Obtenida el 8 de Junio en: <http://arqui-2.blogspot.com/2014/07/ciudad-lineal-la-utopia-construida-de.html>

Ayuntamiento de Valencia (2008), Revisión simplificada del plan general de Valencia, obtenido el 21 de Septiembre de: https://www.accioecologista-agro.org/IMG/pdf/VP-DOCUMENTO_SINTE-SIS.pdf

Ayuntamiento de Valencia, (s.f), Homologación sectorial del planeamiento vigente en el ámbito del suelo de la ciutat central, obtenido el 21 de Septiembre de: [http://www.valencia.es/AYUNTAMIENTO/URBANISMO2.NSF/0/3975372D85FEC75FC-12583D8003C5D54/\\$FILE/Homologaci%C3%B3n%20Ciutat%20Central.pdf?OpenElement](http://www.valencia.es/AYUNTAMIENTO/URBANISMO2.NSF/0/3975372D85FEC75FC-12583D8003C5D54/$FILE/Homologaci%C3%B3n%20Ciutat%20Central.pdf?OpenElement)

Blasco, J.A (2014). Cómo se forjó la vieja Amsterdam (y sus canales), Obtenido el 8 de Septiembre en:<http://urban-networks.blogspot.com/2014/10/como-se-forjo-la-vieja-amsterdam-y-sus.html>

Carta de Atenas, obtenida el 18 de Junio en:<http://www-etsav.upc.es/personals/monclus/cursos/CartaAtenas.htm>

Catálogo de la cartoteca del instituto Geográfico Nacional (s.f). Obtenida el 6 de Octubre de 2019 en : <https://www.ign.es/web/catalogo-cartoteca/resources/webmaps/parcelario1929.html#map=16/-409744.14/4929339.24/0>

Ciudad Lineal de Arturo Soria, (s.f), n/a, obtenida el 18 de Junio en: <https://urbancidades.wordpress.com/2008/10/18/ciudad-lineal-de-arturo-soria/>

Datos de superficie y población, obtenidos de la página web del ayuntamiento: <https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/El-Ayuntamiento/Estadistica/Distritos-en-cifras/Distritos-en-cifras-Informacion-de-Barrios-/?vgnnextfmt=default&vgnnextoid=0e9bcc2419cdd-410VgnVCM2000000c205a0aRCRD&vgnnextchannel=27002d05cb71b310VgnVCM1000000b205a0aRCRD>

Datos de superficie y población, obtenidos de la página web del ayuntamiento: <https://www.ois.amsterdam.nl/feiten-en-cijfers/amsterdam/?20050>

Datos de superficie y población, página web del ayuntamiento: <https://www.valencia.es/ayuntamiento/laciudad.nsf?OpenDatabase&lang=1>

Datos sobre centros comerciales; Asociación española de centros y parques comerciales, obtenido el 15 de Septiembre en: <http://directoriocentroscomerciales.aedecc.com/#mapahome>

Directorio de centros y parques comerciales en España (Asociación Española de centros y parques comerciales). Obtenida el 6 de Octubre de 2019 en: <http://directoriocentroscomerciales.aedecc.com/terminologia>

Directorio de Centros Comerciales. Obtenida el 6 de Octubre de 2019 en: <https://www.centro-comercial.org/>

Forma y estructura urbana (s,f) obtenido el 15 de Junio de: <https://www.hiru.eus/es/geografia/forma-y-estructura-urbanas>

Gaja Diaz, F. (s.f), La transformación de Valencia, obtenido el 20 de Septiembre de: <https://www.coam.org/media/Default%20Files/fundacion/biblioteca/revista-urbanismo/docs-2/revista-urbanismo-n28-pag78-85.pdf>
Helinga, H. (s.f), El plan general de expansión de Amsterdam, obtenido el 8 de Septiembre de: [file:///C:/Users/usuario/Downloads/788-2733-1-PB%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/usuario/Downloads/788-2733-1-PB%20(1).pdf)

López de Lucio, R. , (s.f), Los tejidos residenciales en Ámsterdam a lo largo del siglo XXI: La modernidad de una tradición reinterpretada, obtenida el 7 de Septiembre en; http://oa.upm.es/45539/1/Lucio_Amsterdam.pdf

López-Goyburu, (s.f) Miradas innovadoras sobre la interfaz urbano-rural: el plan de Extensión de Ámsterdam, los planes del Condado de Londres y del Gran Londres, y el plan Dedos de Copenhague, obtenida el 14 de Septiembre en: <http://www.redalyc.org/jatsRepo/196/19649429010/html/index.html>

Martinez, J (2009) El urbanismo histórico de la Ciudad de Madrid, obtenido el 20 de Julio en: <http://juanjosociales.blogspot.com/2009/02/la-ciudad-de-madrid.html>

Monclús, J. (2013), Aprendiendo de Ámsterdam: del Plan Zuid al Zuidas Plan. Obtenida el 8 de Septiembre en: <http://urbanismouz.blogspot.com/2013/12/aprendiendo-de-amsterdam-del-plan-zuid.html>

Ponce Herrero, G (s.f), Estrategias de metropolización de la ciudad de Valencia en la etapa autonómica: la centralidad cuestionada en el modelo pstchristaller de ordenación del territorio, obtenida el 30 de Septiembre de: [file:///C:/Users/usuario/Downloads/Dialnet-EstrategiasDe-MetropolizacionDeLaCiudadDeValenciaEn-4258342_1%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/usuario/Downloads/Dialnet-EstrategiasDe-MetropolizacionDeLaCiudadDeValenciaEn-4258342_1%20(1).pdf)

Portal web del ayuntamiento de Madrid. Obtenida el 6 de Octubre de 2019 en: <https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/El-Ayuntamiento/Estadistica/Distritos-en-cifras/Distritos-en-cifras-Informacion-de-Barrios-/?vgnnextfmt=default&vgnnextoid=0e9bcc2419cdd-410VgnVCM2000000c205a0aRCRD&vgnnextchannel=27002d05cb71b310VgnVCM1000000b205a0aRCRD>

Prieto, G (2016), El plano de Madrid a través de la historia, obtenido el 15 de Julio en: <https://www.geografiainfinita.com/2016/01/historia-del-plano-de-madrid/>

Puncel Chornet, A. (1999), Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales; Valencia: opciones, desorden y modernidad, o la ciudad que se devora a sí misma, obtenido el 20 de Septiembre de: <http://www.ub.edu/geocrit/sn-47.htm>

Tobio, C (1995) Estructura urbana, movilidad y género en la ciudad moderna. Obtenido el 10 de Septiembre de: <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n13/actob.html>

Van Nes, A. ,(s.f), Typology of shopping areas in Amsterdam, obtenido el 7 de Septiembre en: <http://spacesyntax.tu-delft.nl/media/Long%20papers%20/akkelies.pdf>

Vidal Climent, V (1994), Tesis doctoral: La planificación estratégica urbana: innovación y comunicación para renovar la ciudad. Obtenido el 30 de Septiembre de: file:///C:/Users/usuario/Downloads/La%20planificaci%C3%B3n%20estrat%C3%A9gica%20urbana_innovaci%C3%B3n%20y%20comunicaci%C3%B3n%20para%20renovar%20la%20ciudad_estudio%20de%20caso_el%20primer%20Plan%20Estrat%C3%A9gico%20de%20Valencia_Tesis_Vicente%20Vidal%20Climent.pdf

FUENTES DE LAS ILUSTRACIONES

Figura 1. <https://earthlymission.com/maps-of-medieval-cities/>

Figura 2 https://www.ateneodemadrid.com/biblioteca_digital/folletos/Folletos-0195.pdf

Figura 3 <http://luz-historia-arte.blogspot.com/2014/04/la-arquitectura-del-siglo-xix.html>

Figura 4 y 5 <http://elauladehistoria.blogspot.com/2018/01/la-ciudad-jardin-en-las-ciudades.html>

Figura 6 <https://linahernandezpei2010.wordpress.com/2010/07/23/conferencia-ensanche-bcn-arq-carlos-hernandez/ensanche-manzanas/>

Figura 7 <https://www.greatauckland.org.nz/2016/10/17/do-government-powers-of-compulsory-purchase-help-or-hinder-urban-development/>

Figura 8 http://www.fondationlecorbusier.fr/corbuweb/morpheus.aspx?sysId=13&IrisObjectId=6437&sysLanguage=en-en&itemPos=7&itemSort=en-en_sort_string1%20&itemCount=7&sysParentName=Home&sysParentId=65

Figura 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, y 32 Elaboración propia

Figura 33 <https://ungatopormadrid.com/2016/12/09/madrid-desaparecido-donde-vivio-pedro-de-texeira/>

Figura 34 <http://historias-matritenses.blogspot.com/2011/06/la-puerta-del-sol-y-la-primera-foto-de.html>

Figura 35 <http://granvia.memoriademadrid.es/buscador.php?accion=VerFicha&id=39790>

Figura 36 http://www.memoriademadrid.es/buscador.php?accion=VerFicha&id=28227&num_id=2&num_total=25

Figura 37 y 38 Imágenes obtenidas del catálogo de la cartoteca del Instituto Geográfico Nacional

Figura 39 <https://www.geografiainfinita.com/2016/01/historia-del-plano-de-madrid/>

Figura 40 <https://madridando.com/gran-via/>

Figura 41 https://es.wikipedia.org/wiki/Calle_de_Preciados

Figura 42, 43, 46, 49, 50 Elaboración propia

Figura 44 <https://www.minube.com/rincon/centro-comercial-abc-serrano-a24884>

Figura 45 <https://www.gomadrid.com/shopping/centro-comercial-principe-pio.html>

Figura 47 <https://www.esmadrid.com/en/shopping/moda-shopping-mall>

Figura 48 <https://www.dolcecity.com/madrid/2012/10/centro-comercial-la-vaguada-el-corazon-de-madrid.asp>

Figura 51 https://www.abc.es/economia/inmobiliario/abci-locales-comerciales-acaparan-escaparate-inversion-inmobiliaria-201706300146_noticia.html

Figura 52 <https://www.madridactual.es/697339-media-markt-abrira-una-nueva-tienda-en-nassica-getafe-a-finales-de-ano>

Figura 53 <https://www.portalparados.es/actualidad/un-nuevo-parque-comercial-creara-mas-de-100-empleos-en-alcorcon-madrid/>

Figura 54 <http://urban-networks.blogspot.com/2014/10/como-se-forjo-la-vieja-amsterdam-y-sus.html>

Figura 55 <https://www.wdl.org/en/item/14389/view/1/1/>

Figura 56X <http://urbanismouz.blogspot.com/2013/12/aprendiendo-de-amsterdam-del-plan-zuid.html>

Figura 57 <http://www.vidiani.com/large-detailed-old-map-of-amsterdam-city-1385-1875/>

Figura 58 https://1.bp.blogspot.com/-EIUsBEPWqcw/UBTz8Axza-JI/AAAAAAAAAcU/YcuQHrKGTJw/s1600/120728_VanEesteren_AUP_VistaAereaS.jpg

Figura 59 <http://urbanismouz.blogspot.com/2013/12/aprendiendo-de-amsterdam-del-plan-zuid.html>

Figura 60 <http://urbanismouz.blogspot.com/2013/12/aprendiendo-de-amsterdam-del-plan-zuid.html>

Figura 61, 63 y 67 elaboración propia

Figura 62 <https://www.travelandleisure.com/travel-guide/amsterdam/things-to-do/the-nine-streets>

Figura 64 <https://www.gebouwvanhetjaar.nl/entry/de-hallen-amsterdam/>

Figura 65 <https://www.hoofddorpwinkelstad.nl/winkelstad/details/155/>

Figura 66 <https://www.retailbooking.com/winkelcentrum/stadshart-amstelveen/>

Figura 68 <http://www.jdiezarnal.com/valenciahistoriadelaciudad.html>

Figura 69. https://www.gifex.com/detail/2011-03-30-13399/Plano_Topografico_de_la_Ciudad_de_Valencia.html

Figura 70 <https://www.plancabanyal.es/planos.php>

Figura 71 <https://valenciablancoynegro.blogspot.com/2014/01/>

Figura 72 <https://www.plancabanyal.es/planos.php>

Figura 73 <https://www.plancabanyal.es/planos.php>

Figura 74 <http://antonioboveda.blogspot.com/2015/05/comentar-los-siguientes-planos-urbanos.html>

Figura 75, 76, 77 y 83 Elaboración propia

Figura 78 <https://www.lovevalencia.com/centro-comercial-aqua.html>

Figura 79 <https://www.impactmedia.es/el-saler-refuerza-la-confianza-con-impactmedia/>

Figura 80 <https://www.bonaire.es/>

Figura 81 <https://ocio.levante-emv.com/agenda/noticias/nws-243306-aniversario-mn4-te-atreves.html>

Figura 82 <https://www.lovevalencia.com/heron-city-paterna.html>

Tablas 1, 2, 3, 4 y 5 Elaboración propia .