

Resumen

Las ciudades aglutinan buena parte de la población en todo el planeta, son grandes consumidoras de suelo y energías pasivas y las urbes en España no son una excepción. Hoy afrontan el cambio hacia un modelo *inteligente* de ciudad basado en la gestión integradora y el consumo responsable, modelo al que los centros comerciales pueden contribuir mediante cambios en sus estrategias locacionales, con las consiguientes mejoras para sí mismos y para la calidad ambiental, social y económica. La oportunidad requiere incardinar el potencial innovador del tejido comercial y el marco normativo en un nuevo modelo de consumo del tiempo y el espacio como ya se prueba en algunos ámbitos autonómicos de nuestro país.

Palabras clave: urbanismo, ciudad inteligente, establecimientos comerciales, planificación integradora.

Abstract

Consuming Spanish cities have been soil and passive powers huge consumers and they try at present to face a challenge for performing to different patterns. It is today encouraged the *intelligent city*, model based definition about management and responsible consumption of resources, what an opportunity to major functional centres, malls among others, take an active role in a sustainable urban model and cohesive through changes in its emplacement guidelines. Changes would thus report medium to long term benefits for them and especially to the social and economic structure of cities.

Key words: urbanism, smart cities, shopping centres, joint planning.

JEL classification: R11, R58.

GRANDES EQUIPAMIENTOS COMERCIALES: NUEVAS OPORTUNIDADES PARA EL DESARROLLO URBANO (*)

Amalia VAHÍ SERRANO

Universidad Pablo de Olavide

I. INTRODUCCIÓN, REFERENTES Y CLAVES EXPLICATIVAS

Comercio y ciudad suscitan interés y preocupación en tanto que realidades muy dinámicas y cambiantes que condicionan la cotidianidad de individuos y estructuras socioeconómicas. Si desde el ámbito específico de la economía se abordan convencionalmente aspectos sectoriales, algunos otros parámetros (como la dimensión urbana y relacional) se han ido explorando más recientemente desde los campos de la geografía, la antropología, la sociología, la psicología y/o las TIC.

El comercio, como otras actividades en nuestro país, afrontó las particularidades de la historia política reciente y sus efectos socioeconómicos. En lo que atañe a las estrategias para su propio desarrollo, convencionalmente hizo frente a contingencias derivadas del tamaño y emplazamiento, y descubrió nuevas opciones en el crecimiento urbano, junto con otras estrategias sectoriales de carácter interno (relaciones contractuales, financiación, *know how*...) que emergieron y fueron canalizándose en la Unión Europea (Comisión Europea, 1999). Así se incorporaron algunos cambios forzados por la tensión entre la determinación y la flexibilidad funcional y

espacial, acorde con una sociedad cuyas pautas varían en tiempo y escala (Sassen, 2004)

En esta nueva ciudad, los grandes centros de actividad industrial, logística, tecnológica o comercial son artífices y protagonistas de desarrollos urbanos que a su vez emergen y actúan como nodos estructurantes de nuevas bolsas de suelo residencial. Junto a las grandes infraestructuras viarias, elementos lineales del artefacto urbano, todos contribuyen a articular las aglomeraciones y áreas metropolitanas. Más allá de la ciudad histórica, estos nodos de centralidad reproducen una suerte de juego escalar de otros procesos de acumulación de alcance macrorregional y mundial (Sassen, 2004) y permiten reconocer centralidades asociadas a elevados flujos de individuos que se desplazan para la adquisición de bienes y/o servicios, aun cuando la modalidad *online* y el comercio electrónico están creciendo a un ritmo trepidante. Las nuevas ciudades, en consonancia con los cambios sociales en cada país y región, son la expresión de procesos madurativos que acusan ritmos y discursos diferentes.

En España el fenómeno metropolitano arranca en las capitales provinciales con modificaciones que permiten reconocer procesos de agregación/dispersión, según los casos (por ej. la «Y» asturiana, reconocible en

el ámbito de Gijón, Avilés y Oviedo, o las áreas de ambas bahías gaditanas, la bahía de Cádiz-Jerez y la bahía de Algeciras,...). Estos nuevos sistemas urbanos se sustentan en un sector inmobiliario dinamizado por los mercados de vivienda y trabajo (1). La delimitación metropolitana más rigurosa que conocemos y aplicamos nace de la concepción de los distritos censales en Estados Unidos desde el último cuarto del siglo XX, aunque una serie de apreciaciones acerca de las particularidades en nuestro país nos conduce a acotar la formulación que finalmente nos lleva a reconocer hoy día 44 áreas metropolitanas, tras contrastar los comportamientos de los últimos censos de población (1991, 2001 y 2011) y cotejar los cambios asociados a los usos del suelo y el planeamiento urbanístico (Feria y Martínez-Bernabeu, 2016) (2). A partir de estas tareas se ha profundizado en las dinámicas de los citados mercados de trabajo (tendencias, flujos de entrada y salida de trabajadores de unos municipios a otros) y residencial (tendencias, cambios residenciales dentro de las áreas delimitadas), incorporando la dimensión de los grandes centros de actividad como inductores de movilidad en las áreas y de estas con el exterior. Es ahí donde radica nuestro análisis sobre el comportamiento de los grandes centros comerciales (3), en adelante denominados GEC (Vahí y Hurtado, 2015).

La configuración del sistema urbano en nuestro país ha facilitado la expansión de los GEC no solo en número de emplazamientos sino en dimensiones, dando respuestas a la demanda de una población en transición, cuyo modelo demográfico ha mantenido hasta fines de los años setenta una abultada base,

expresión gráfica de una estructura poblacional joven. Las ciudades se hicieron eco del crecimiento vegetativo generándose nuevas necesidades inmobiliarias para dar cobertura a la demanda residencial y de servicios (Azagra y Choren, 2007). La estereotipada ciudad de corte mediterráneo, compacta y primacial, fue abriéndose a nuevos espacios sobre el territorio más allá de la ciudad construida. La artificialización de suelos no ordenados y sin tradición urbana conectó los desarrollos expansivos de los núcleos centrales con los municipios circundantes donde también se habían emprendido procesos de crecimiento. Finalmente se ha producido una transformación escalar del ámbito urbano, que en diferentes fases y dinámicas (urbanización, suburbanización, contraurbanización, reurbanización) han desencadenado nuevos modos de relación (Dematteis, 2004) así como la diversificación del consumo espacio/temporal. Es justamente en las periferias y territorios urbanos y metropolitanos donde grandes centros de actividad como los GEC establecen su cometido contribuyendo a la construcción de ciudad de crecimiento rápido.

En lo referente a la introducción europea de los GEC a lo largo del siglo XX, el estado de la cuestión se centra en torno a dos aspectos fundamentales: las pautas de intervención público-administrativas y la distribución de competencias de dichas instancias al respecto (Guy, 2007a). C. Guy constituye nuestro principal referente como experto en ordenación comercial urbanística que, aun centrando su trabajo sobre la realidad (urbanístico-comercial) en el Reino Unido, no cesa en su exploración sobre la cuestión en otros países europeos. Guy no ciñe sus aná-

lisis a los grandes establecimientos, pero pone de relieve los criterios a considerar en las propuestas de nuevas aperturas. De acuerdo con este autor, los criterios clave a considerar en los procesos de implantación son: la *necesidad* (del establecimiento como servicio que es), la *escala* (del establecimiento y su proyección sobre el mercado potencial del sector urbano, barrio, zona), el *emplazamiento*, el *impacto* en centros preexistentes y la *accesibilidad* (Guy, 2007b). Estos cinco criterios guían y racionalizan el proceso de localización de una actividad económica, y en todo caso requiere siempre la intervención no solamente de los inversores, sino de las administraciones y la sociedad misma, siendo los condicionantes (socioeconómicos, políticos, culturales, ideológicos,) los que matizan las diferencias en la consideración de tales criterios.

La mayor parte de los países europeos occidentales han promovido desde hace décadas la planificación conducente a la armonización de la actividad comercial con los desarrollos urbanos y, salvo matices, se pueden diferenciar: 1) países cuya planificación sectorial (comercial) propende a un remarcado control desde las administraciones regionales y locales (ej. Francia, Italia, España, Austria); 2) países cuyos gobiernos centrales determinan con sus propios instrumentos toda la política relativa al comercio (Holanda, Dinamarca, Irlanda); 3) países cuya ordenación del territorio se administra bajo la dimensión del desarrollo regional y por tanto el comercio, como el resto de sectores, está subsumido en la planificación territorial y urbana (Gran Bretaña, Alemania, Portugal, Suecia,) (Žitkienė y Seckliuckienė, 2004; Tamini, 2007). Una revisión bi-

bliográfica permite concluir que la preocupación por armonizar relaciones urbanístico ambientales y comerciales es una constante, y la evolución socioeconómica lleva implícita la adecuación de los instrumentos que garantice el equilibrio en tales relaciones. De ahí las revisiones conceptuales sobre los criterios antes mencionados, y de modo especial en lo tocante a la *necesidad, emplazamiento, impacto y accesibilidad* (Guy, 2007b) a los que cabe apelar para fundamentar nuestra propuesta como se verá más adelante.

Pese a las diferencias históricas y coyunturales entre regiones, el fenómeno se generalizó en España a lo largo de los años setenta y continúa hasta nuestros días. Nuestro análisis aborda los comportamientos de los GEC frente al medio urbano, concluyendo en la validez de una premisa aún por contrastar, y que no es otra que la potestad de estos centros para contribuir a la mejora de la calidad ambiental de nuestras ciudades. La propuesta del presente artículo es justamente plantear una perspectiva diferente, otorgando a los GEC un papel activo como factores de desarrollo en el nuevo modelo de ciudad. Del mismo modo que otras actividades productivas con grandes necesidades espaciales han ido adaptándose a nuevos emplazamientos (requerimientos sociales y ambientales) el GEC puede invertir la imagen proyectada, matizando las preferencias locacionales y contribuyendo así a una estructura urbana más coherente y equilibrada (Alfonso, 2016). Lejos de plantear fórmulas *ex novo*, se trata de innovar aplicando cambios razonables en el ritmo y vida urbana, en este caso a instancias de los GEC. Si bien es cierto que resaltamos el papel significativo y estructuran-

te de otros centros de actividad (4), los GEC representan el grupo más abundante, diverso y cambiante de todos, con los consiguientes efectos en entornos y sistemas. Es fundamental dejar sentado que está justificada la elección de los GEC dado el alto potencial transformador sobre el espacio y el tejido social.

II. LA DIMENSIÓN URBANA Y TERRITORIAL DE LOS GEC EN ESPAÑA

1. Marco de referencia. Ciudad y comercio en transformación

En el último cuarto del siglo XX el comercio minorista en España se sumergió en un proceso de cambios fuertemente ligados a las transformaciones sociales y urbanísticas. Hasta entonces el comercio urbano se desarrollaba de modo homogéneo en grandes, medias y pequeñas ciudades que, salvo excepciones, se abrieron súbitamente para acoger un sector servicios creciente. En lo concerniente al comercio, salvo las galerías y grandes almacenes, ensayados con anterioridad, el grueso de la distribución al por menor se hacía desde establecimientos pequeños, explotaciones familiares volcadas al barrio o abiertas a mercados mayores cuando se ubicaban en los centros históricos y otros ámbitos de referencia sobre ensanches (todo en función del tipo de bienes). En las grandes ciudades primero, y a continuación en otras de rango intermedio, el pequeño comercio entró en competición (en lo relativo sobre todo a tareas de contabilidad, empleo, suministros, almacenamiento,...) con grandes superficies comerciales con holgura financiera para adquirir suelos, afrontar plazos

de distribución, almacenaje... así como con solvencia para afrontar estructuras organizativas y de empleo sujetas a márgenes salariales muy flexibles.

2. El papel de los GEC en el proceso metropolitano

Cuando la gran urbe acusa problemas de carácter funcional asociados al comercio o al colapso cotidiano provocado por la movilidad suelen repetirse los mismos ecos señalando a las grandes superficies comerciales como causantes, en parte o en la totalidad, de las tensiones desencadenadas. De modo recurrente vino siendo así desde la implantación de los primeros centros comerciales en España, sin embargo –aun cuando los episodios se han ido diluyendo– es preciso abundar con firmeza sobre la relación causa-efecto que se desprende de las disfunciones explicadas e interpretadas en ocasiones de modo erróneo.

Aun cuando progresivamente van apareciendo instrumentos y prácticas de planificación que trascienden a dicha escala para abordar problemas y funciones supralocales, el planeamiento se ha centrado históricamente en el municipio, pero la realidad urbanística iba poniendo en evidencia que los nuevos suelos urbanizados iban «manchando» y colmatando/regenerando los vacíos entre unos núcleos urbanos y otros. Veamos algunos casos con mayor detalle con el propósito de resaltar que también en estos procesos de ocupación de suelos el territorio no es homogéneo y no responde del mismo modo ante causalidades semejantes.

El mapa 1 refleja la información de una ingente base de

datos construida desde hace más de una década con información de los grandes centros de actividad asentados en las áreas metropolitanas donde se aprecia el vigor de los GEC entre la totalidad de otras centralidades funcionales de carácter puntual como los que se reflejan.

La información procedente de directorios profesionales y especializados, pero también el correspondiente cotejo con las coberturas cartográficas institucionales u otras herramientas de georreferenciación (allá donde

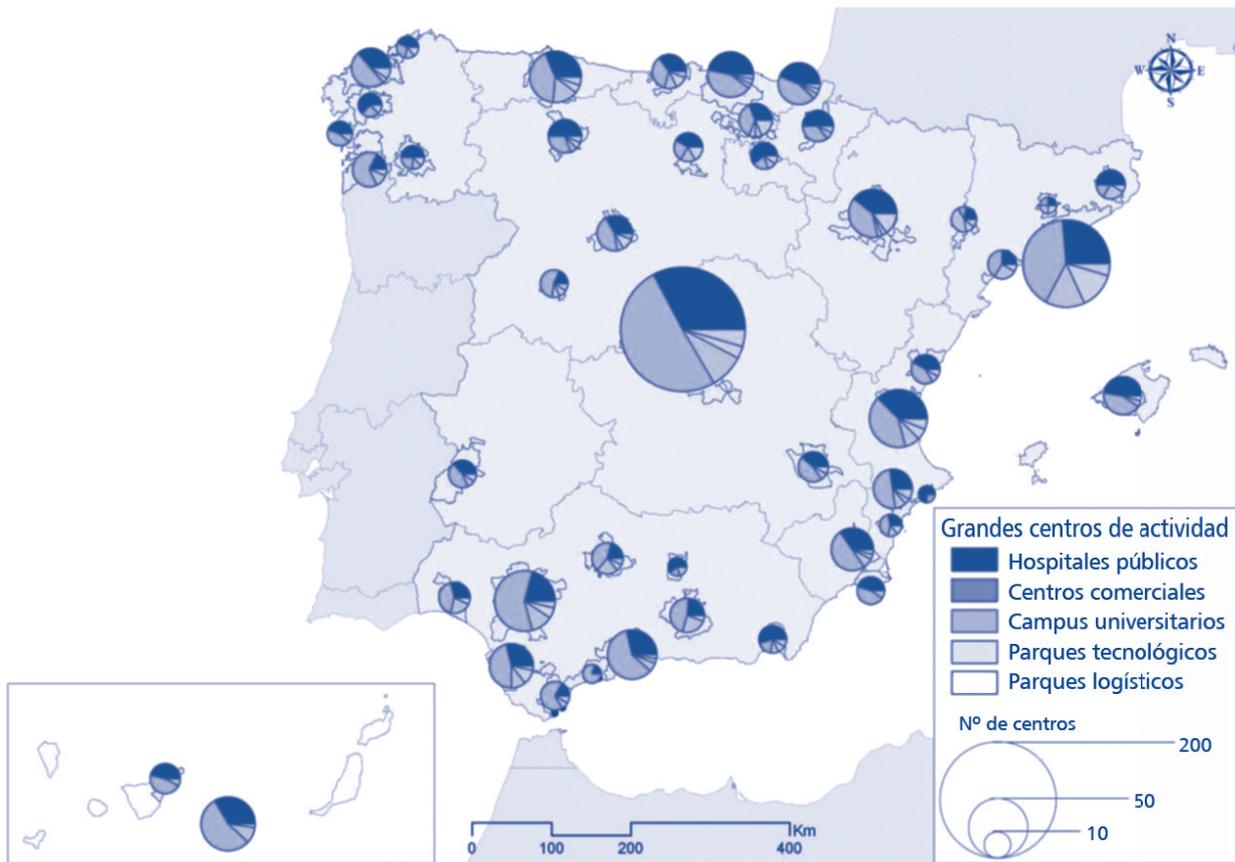
ha sido posible contar con ellas) y la que se desprende de las propias tareas de campo, ha permitido concluir algunas cuestiones relevantes para nuestro propósito. Trabajamos sobre la premisa de que las diferentes tipologías (centros sanitarios, comerciales, logísticos, investigación/estudios/tecnológicos) contribuyen a la proyección de los fenómenos metropolitanos, destacando los GEC frente al resto.

En otros foros hemos sintetizado la evolución de estos GEC en cuatro grandes fases: 1)

Afianzamiento (años sesenta y setenta), 2) *Transición, reajustes y expansión* (1975-1990), 3) *Explosión de los equipamientos* (década de los noventa), 4) *Madurez, GEC como instrumento urbanístico* (2000-2010) (Vahí, 2007). Si bien 2008 fue el punto de inflexión a partir del cual la crisis golpeó fuertemente en los cimientos económicos y sociales del país, puede decirse que los procesos de implantación masiva de los GEC iniciados en España concluyen prácticamente hacia 2010, sumiéndose a partir de entonces en un período de laten-

MAPA 1

TIPOLOGÍAS DE GRANDES CENTROS DE ACTIVIDAD EN LAS ÁREAS METROPOLITANAS ESPAÑOLAS. AÑO 2015



Fuentes: Mapa base de España del IGN (fondo cartográfico), Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad (2016), AECC (2012), Universia (2015), APTE, Asociación de Centros de Transporte de España (2016).- Elabor. C. Hurtado.

CUADRO N.º 1

EVOLUCIÓN DE LA APARICIÓN DE LOS GEC EN ESPAÑA (HASTA 2012) SEGÚN TAMAÑO, EXPRESADA EN NÚMEROS, SUPERFICIE BRUTA ALQUILABLE Y PORCENTAJES

TAMAÑO ↓	ETAPAS →	Nº CENTROS COMERCIALES			SBA TOTAL (M ²)			% SOBRE TOTAL DE CENTROS		
		h. 1990	1991-2000	2001-2012	h. 1990	1991-2000	2001-2012	h. 1990	1991-2000	2001-2012
5.000 - 20.000		111	107	75	1.147.882	1.223.840	887.183	78%	56%	39%
20.000 - 40.000		20	50	64	535.823	1.420.752	1.872.308	14%	26%	33%
> 40.000		12	35	55	867.690	2.382.350	3.871.703	8%	18%	28%
TOTAL CC		143	192	194	2.551.395	5.026.942	6.631.194	100	100	100

Fuentes: AECC (2012), directorios institucionales y corporativos (no socios de AECC). Elaboración propia.

cia y recuperación generalizada. En 2017 estamos en condiciones de considerar una nueva etapa de *reformulación del sector*, o al menos del ritmo de implantación de los GEC (Vahí, Rodríguez y Hurtado, 2015).

Así se explica la aparición de nuevas combinaciones en lo concerniente a la titularidad de los suelos, la promoción/ desarrollo de proyectos, comercialización de los establecimientos, etc; esta fórmula por la que se diversifican inversiones y riesgos permitió en un momento determinado abrir nuevas opciones a las compañías como distribuidoras o bien únicamente como propietarios de suelos, incluidas nuevas estrategias como reconducir la localización con las tiendas de proximidad de determinadas enseñanzas en cascos urbanos (centros históricos, ensanches o en el interior de urbanizaciones) Los datos de síntesis sobre la fecha de apertura de los GEC nos advierten de la progresión mantenida. Reparando en los porcentajes por clase (en este caso, el tamaño), vemos que la mayoría de establecimientos, cerca de 300 (sobre 529 total registrados en 2012 en las áreas metropoli-

tanás) pertenecen al rango de 5.000 - 20.000 m², abiertos la mayor parte antes del 2000. La dotación de suelos dotacionales en las periferias urbanas hace que estos centros aparezcan exentos o agrupados en parques comerciales, figura esta (la de parque comercial) que con el tiempo proporcionará una identidad conjunta para la totalidad de establecimientos abiertos en dichas bolsas de suelos. Este hecho nos advierte de que en algunos casos, tras esas cifras más reducidas en la categoría >40.000 m² hay ocasionalmente varios establecimientos con una superficie bruta arrendable (SBA) algo más pequeños.

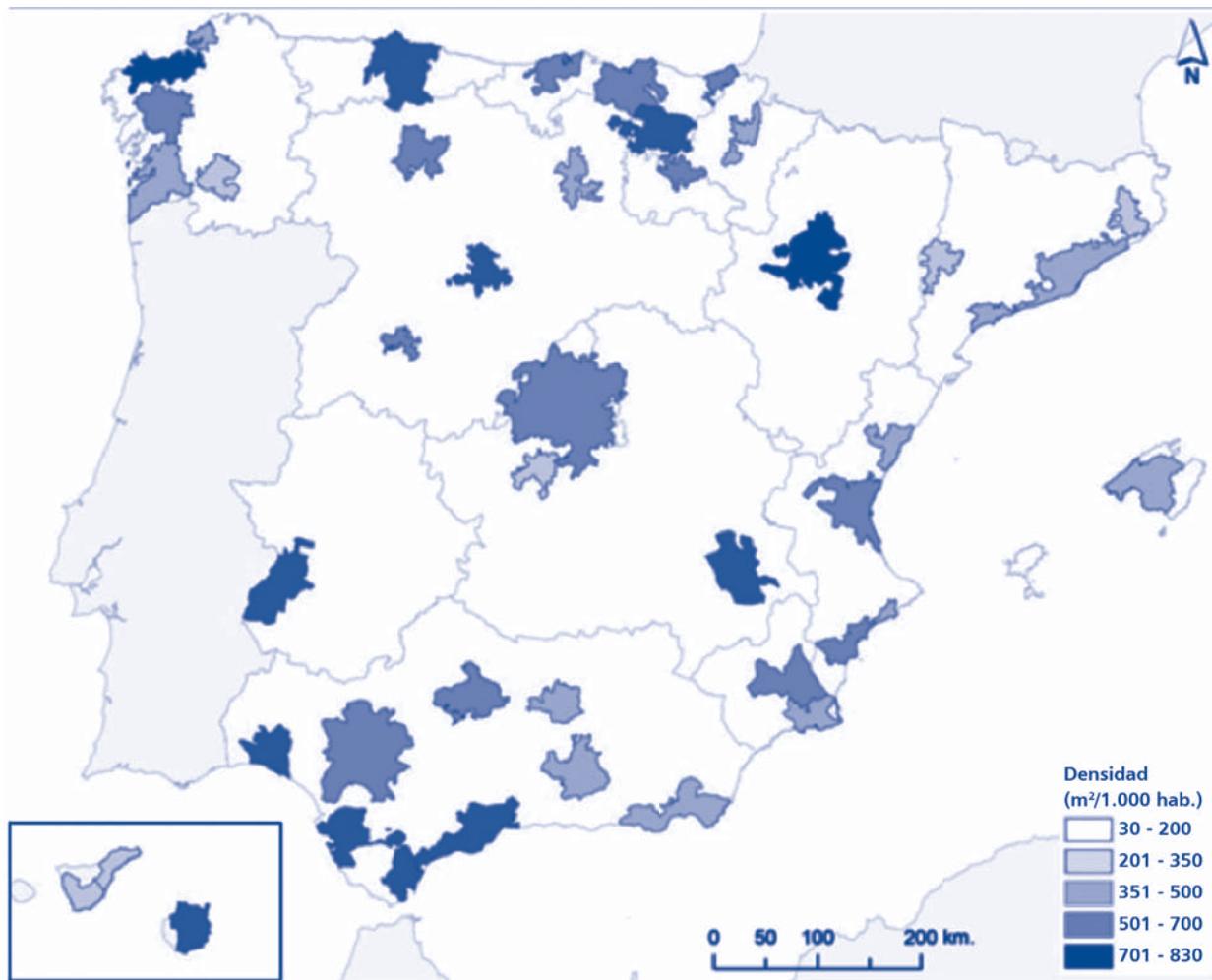
En el ámbito puramente sectorial, la Directiva 123/2006/CE de Servicios que ha afectado, entre otros, al comercio tras su trasposición (a nivel autonómico en nuestro país), ha proporcionado herramientas para facilitar el desenvolvimiento de la actividad (simplificación de procedimientos administrativos, atención a los derechos de los consumidores y fomento de la cooperación entre los países de la Unión Europea). Es preciso, por todo lo dicho, implementar medidas para

la mejora ambiental derivada del desarrollo de las actividades, en nuestro caso, centrándonos en la actividad y presencia de los GEC.

Si bien los establecimientos y parques comerciales han encontrado también otros nichos de oportunidad en las ciudades medias españolas fuera de estos ámbitos de aglomeración, la apreciación sobre las tensiones funcionales invita a pensar que estas son menores en cuanto a la articulación y dinámicas urbanas, aunque está por realizarse un trabajo de estas características que ponga de manifiesto las repercusiones reales de los GEC sobre el conjunto de los sistemas territoriales en este rango de ciudades.

La información relativa a la superficie de los GEC denota cambios propios de una evolución rápida pero intensa, acorde a las pautas en el consumo de bienes y de suelos. En no pocos casos, la SBA de GEC supera la suma del pequeño y mediano comercio dentro de los cascos urbanos, aunque la afirmación solo se sustentaría en tanto que superficie exclusiva para un municipio, cuando realmente los

MAPA 2
DENSIDAD DE SBA DE GEC EN LAS ÁREAS METROPOLITANAS ESPAÑOLAS EN 2015



Fuentes: Mapa base de España del IGN (fondo cartográfico). Censo de población 2011 (I.N.E.), directorio AECC 2012 y directorios corporativos no asociados.- Elabor. C. Hurtado.

GEC concitan generalmente un mercado potencial más allá de la escala local. En todo caso, queda de manifiesto el potencial de los GEC, tanto en su relación con el propio sector del comercio como en su inserción en el tejido urbano, progresivamente en expansión asociada a una dirección centrífuga respecto al núcleo central. La ocupación de solares en los cascos históricos dio lugar rápidamente a la opción de los ensanches y –sin solución de

continuidad– las periferias y el resto del territorio metropolitano, sobre municipios de las primeras o segundas coronas según los casos.

Durante las décadas de los 80 y 90, los centros comerciales aparecían a menudo como locomotoras inmobiliarias para el resto de nuevos desarrollos urbanísticos, y desde luego en respuesta a las necesidades sobrevenidas del crecimiento residencial subur-

bano. En tales circunstancias, las grandes arterias de comunicación pronto se convirtieron en corredores interurbanos que proporcionaron nuevas oportunidades de expansión y reactivación urbana. Actualmente la aproximación al número absoluto de GEC en España no difiere sustancialmente de las de otros países europeos, ni en superficie ni en número de establecimientos. Sin embargo, las cifras globales dejan entrever diferencias entre unos casos y

otros. La relación con el mercado potencial nos da una medida más ajustada a la realidad del fenómeno y la presencia de estos centros, de ahí la consideración de la densidad de SBA respecto a la población. El mapa 2 nos muestra los resultados de análisis aplicados a las 44 áreas metropolitanas identificadas en nuestro país.

La mayoría de las áreas españolas superan en 2015 los 350 m² de SBA por cada 1000 habitantes, y la casuística es grande a la hora de correlacionar diversidad, tamaño o forma de los conjuntos metropolitanos. Los casos del litoral meridional y todo el frente mediterráneo encuentran parte de su explicación en determinados comportamientos urbanísticos detectados desde los años setenta a nuestros días. El carácter balneario y turístico ha trascendido al factor estacional en la mayoría de las aglomeraciones urbanas y ese sentido de permanencia funcional ha garantizado sobre todo desde la década de los noventa el afianzamiento de un mercado inmobiliario residencial y terciario, específicamente de carácter comercial y lúdico. Como resultado, hallamos un mapa metropolitano en el que los GEC se encuentran asociados a procesos urbanos potentes que penden en buena medida de la articulación territorial más allá de la escala urbana.

En la mitad septentrional, incluso considerando los casos más resaltados (Zaragoza y A Coruña), es preciso poner de relieve otro indicio de atracción para los GEC, en este caso apoyado en elementos lineales y articuladores. La potencia territorial de determinados ejes sobre el mapa metropolitano de España se manifiesta en casos como la ya citada «Y» asturiana (Avilés, Oviedo,

Gijón), que actúa como una sola área y concentra una fuerte presencia de GEC no solo en número de centros sino también en SBA, apoyándose en el viario interurbano que presta servicio al área. Otro ejemplo lo encontramos en A Coruña-Santiago-Pontevedra-Vigo, también con un importante carácter de litoralidad aunque de orientación e intensidad diferente a los áreas de fachada mediterránea. Puede decirse que arranca en Ferrol y no cabe duda de que el concepto de corredor se sustenta en el trazado viario de primer nivel, en sentido meridiano, que ha conseguido articular la comunidad de Galicia en su sector occidental (E1-AP9). Por último, la contigüidad metropolitana identificada desde Bilbao a Vitoria y Logroño, representa un caso similar de conexiones funcionales que van más allá de la escala local, podríamos aventurar, autonómica. La similitud de los casos comentados no procede de la uniformidad de los sistemas territoriales (físico, urbano, económico) ni siquiera de comportamientos homogéneos del sector. La estructura del parque residencial influye en una u otra medida, pero sobre todo se impone la condición indispensable del contingente usuario, que habrá de asumir, así ha sido hasta ahora, la afluencia por sus propios medios y condicionando los desplazamientos.

Un análisis contrastado de las áreas metropolitanas españolas nos acerca aún más a la relación entre los GEC y la estructura urbana, con posibilidad de consignar algunas diferencias y coincidencias a tenor de la morfología y estructura urbana. Las cuarenta y cuatro áreas metropolitanas, identificadas como se ha explicado con anterioridad, acusan una mayor presencia en los ámbitos de litoral, al calor

de las capitales provinciales y los municipios próximos han aprovechado la corriente abierta por la dinamización del turismo y el ocio. Junto a ellas, la macrocefalia madrileña, más allá de los límites de la propia comunidad autónoma, constituyen las oportunidades más claras de asentamiento de los GEC en todo el tiempo transcurrido desde las primeras aperturas. En todo caso, utilizando en nuestros análisis una fuente como Corine Land Cover para la representación cartográfica, la escala 1:100.000 resulta suficiente para evidenciar la relación que las transformaciones de las macroformas urbanas guardan con la presencia de los grandes centros de actividad en los entornos analizados. Los mapas que aparecen a continuación conjugan la red principal de carretera, el tejido urbano, independientemente de la funcionalidad o naturaleza del mismo (residencial, industrial, comercial, etc.) y la selección de grandes superficies comerciales entre el conjunto de centros funcionales de actividad compilados ya referidos. La secuencia se repite regularmente en los criterios locacionales, y si bien en principio se asentaron en centros y ensanches de las ciudades mayores, a continuación se ha asistido a un despliegue por el territorio metropolitano en consonancia con proyectos y desarrollos inmobiliarios de diferente índole. Los corredores que conforman el viario de primer nivel tienen un atractivo especial para los grandes establecimientos por la superficie disponible, y ello acaba promoviendo una vecindad no del todo bien resuelta con otros usos, como suele ocurrir con los polos químicos y de industrias pesadas.

En áreas maduras y con larga trayectoria, como Barcelona (mapa 3) las intersecciones de

desarrollos urbanos y la linealidad del viario (que vehiculan el crecimiento) se solapan a menudo (por ej. suroeste de Barcelona y municipios surorientales del Llobregat).

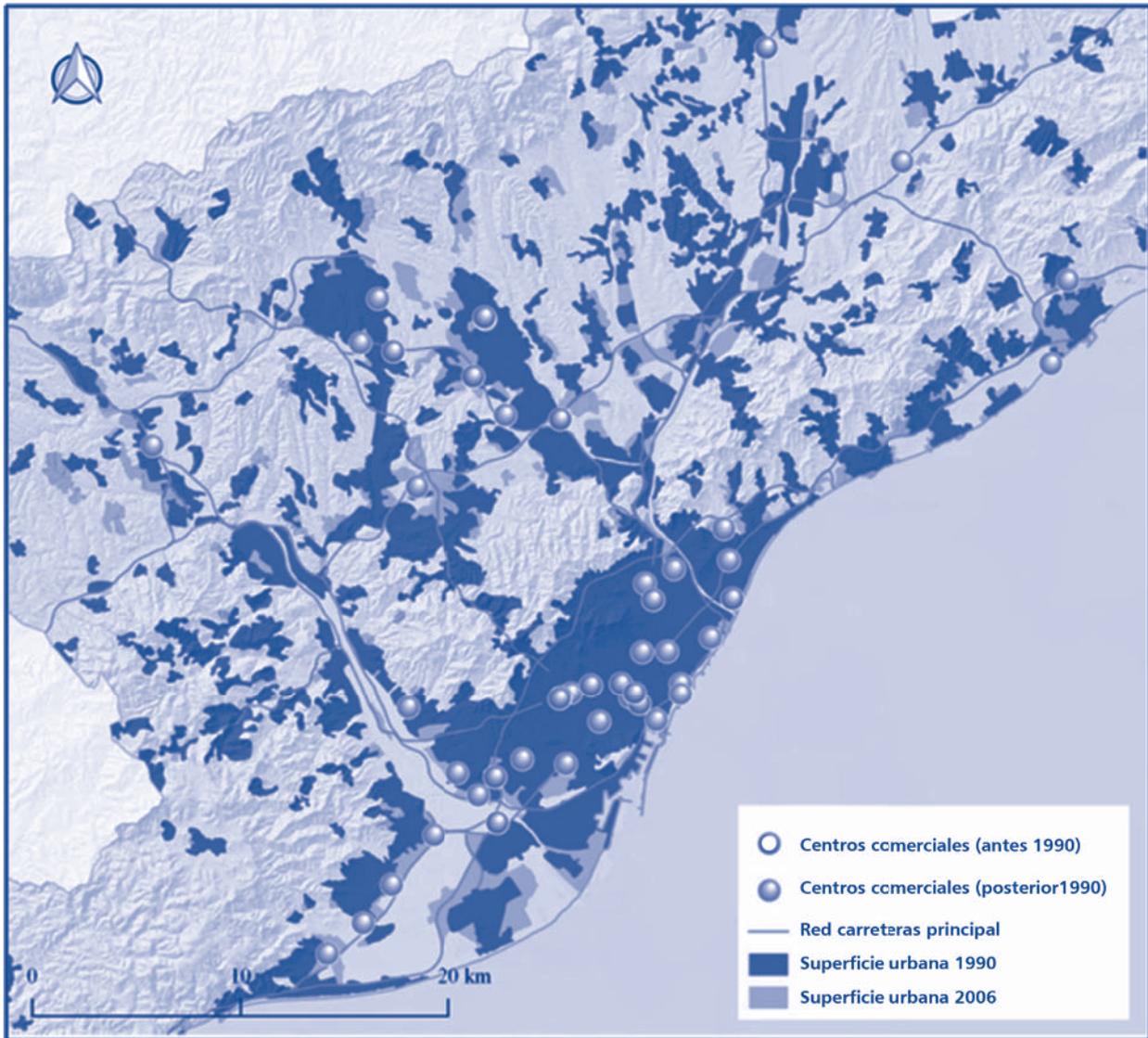
Una buena práctica se aprecia en los resultados de planificación en el bajo Llobregat, en torno

al principal aeropuerto (El Prat), y otros nodos logísticos, que refuerzan el carácter terciario de la zona al haber sido planificada como un único ámbito funcional. La cooperación intermunicipal ha podido incidir en el resultado, habida cuenta de que se trata de una zona cuyos principales

referentes son equipamientos e infraestructuras de los sistemas generales, al servicio del área e incluso más allá de ella. Los centros comerciales en la zona adoptan los criterios marcados por el conjunto y la distribución funcional de un nivel/alcance superior.

MAPA 3

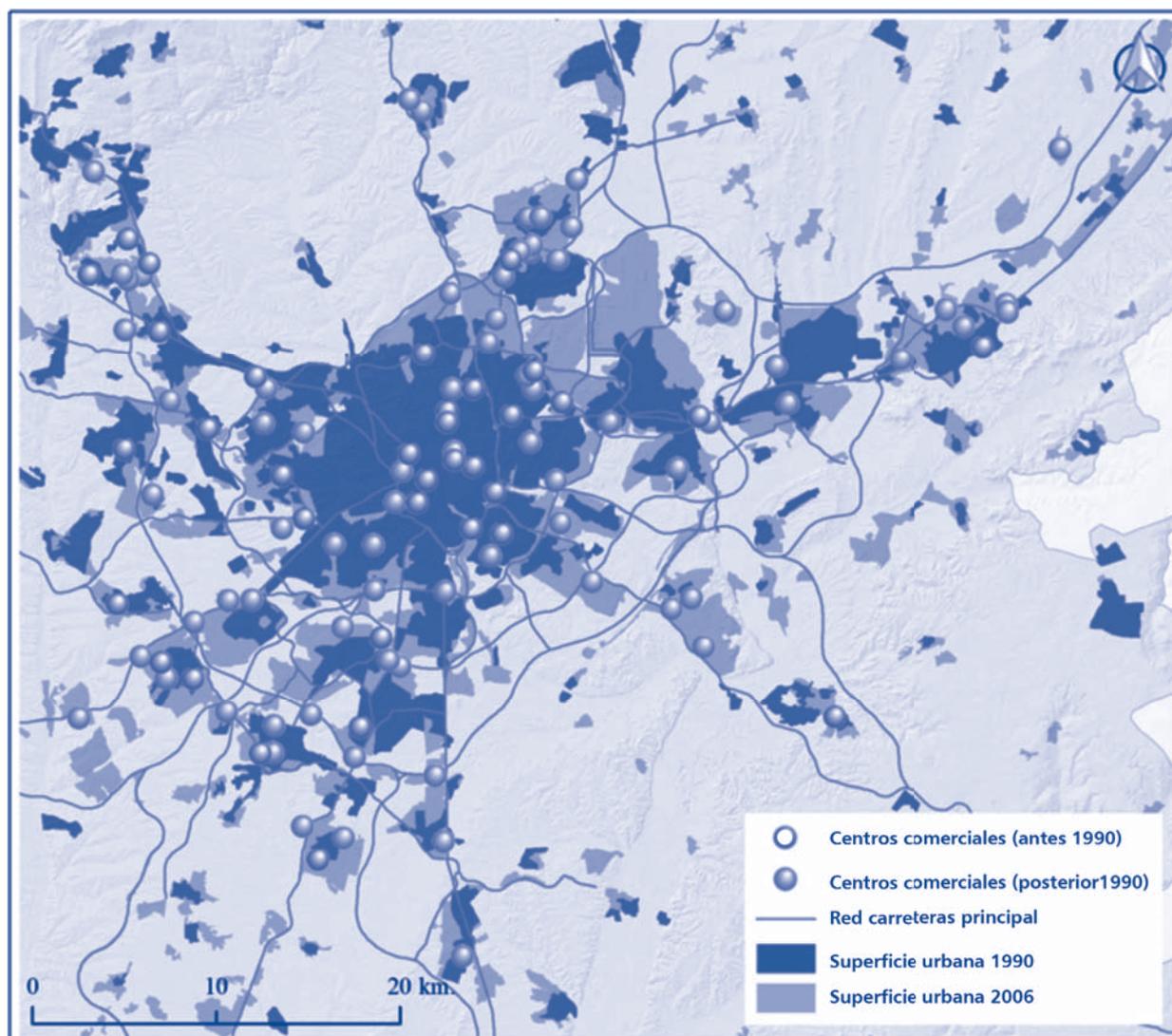
ÁREA METROPOLITANA DE BARCELONA. GEC Y PRINCIPALES REFERENTES URBANÍSTICOS-TERRITORIALES



Fuentes: Base cartográfica Corine Land Cover 2000, 2006. Directorio AECC 2012 y directorios corporativos no asociados.-
Elabor. C. Hurtado.

MAPA 4

ÁREA METROPOLITANA DE MADRID. GEC Y PRINCIPALES REFERENTES URBANÍSTICOS-TERRITORIALES



Fuentes: Base cartográfica Corine Land Cover 2000, 2006. Directorio AECC 2012 y directorios corporativos no asociados.-
Elabor. C. Hurtado.

Siempre acorde con los factores ambientales e históricos propios, Madrid mantiene un carácter primacial (de la ciudad central) frente a otros casos. Madrid (mapa 4) presenta una distribución radiocéntrica de los GEC, sectorizada por la prolongación de los ejes radiales nacidos en la capital, y vinculada a esta tanto como al viario de alta

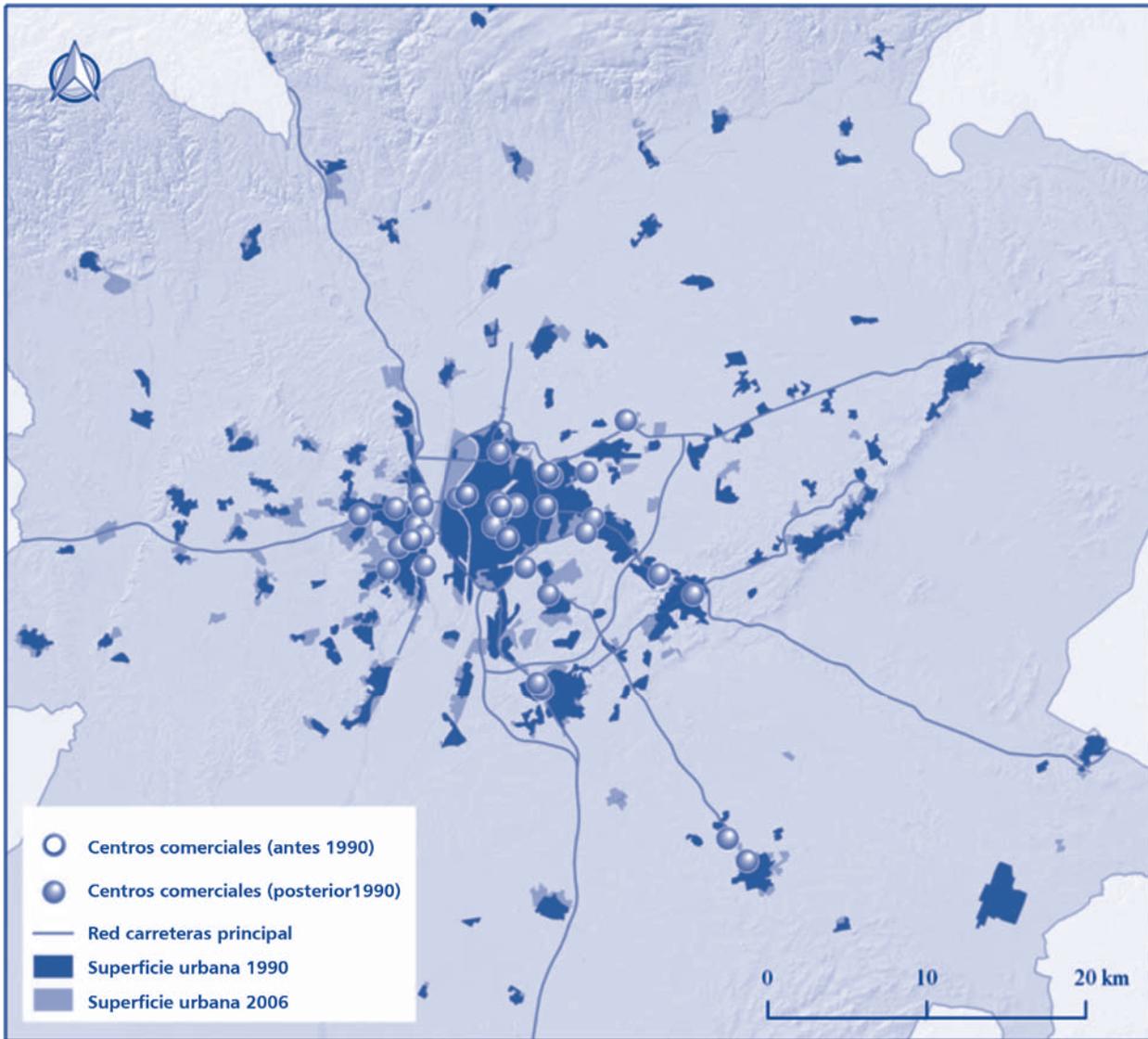
capacidad (M-30, M-40, M-50) en torno al cual se organizan las coronas metropolitanas.

La conurbación más densa de la primera corona se debe a la mayor ocupación residencial y los centros comerciales/ocio contribuyen a la densificación. Si bien algunas áreas han superado ese monocentrismo

con la construcción de un ámbito supramunicipal funcionalmente más coherente (por ej. el caso de Bilbao), la mayoría de casos continúa haciendo descansar el peso sobre la ciudad central. Sevilla es un ejemplo en este sentido (mapa 5), aun cuando desde los noventa se asiste a nuevos desarrollos urbanísticos en la primera corona,

MAPA 5

ÁREA METROPOLITANA DE SEVILLA. GEC Y PRINCIPALES REFERENTES URBANÍSTICOS-TERRITORIALES



Fuentes: Base cartográfica Corine Land Cover 2000, 2006. Directorio AECC 2012 y directorios corporativos no asociados.-
Elabor. C. Hurtado.

fundamentalmente sobre la meseta del Aljarafe (sector occidental) y hacia el sur y sureste (Dos Hermanas, Alcalá de Guadaíra), justamente donde los GEC han encontrado espacio fuera del núcleo principal.

En la vega del Guadalquivir, al igual que los anteriores, los

cascos consolidados se han flanqueado durante los años noventa, algo más tardíamente que en el Aljarafe, urbanizando y poniendo en marcha proyectos al calor de una planificación subregional (recogida en el Plan de Ordenación del territorio de Andalucía, POTA) que instaure las *Áreas de oportunidad*.

Sobre esta gráfica diseñada en la planificación territorial hay todo un debate, siendo preciso ahondar en torno a las bondades (¿o no lo son?) de dichas zonas. En Sevilla, como en el resto de áreas andaluzas se han implantado nuevos GEC al calor de estas áreas (y es previsible que lo sigan haciendo), que en todos

los casos penden del viario de alta capacidad.

A fuerza de continuar colmatando los espacios urbanos e intersticios entre los núcleos, los efectos producidos y no deseados de una ciudad insostenible conduce a la urgente llamada de atención en torno al cambio necesario y consideramos que no puede posponerse ya el trabajo que corrija la trayectoria hacia procesos menos agresivos.

Si las grandes áreas metropolitanas españolas sufren colapsos y síntomas de agotamiento, no parece afortunado seguir administrando estos ámbitos y los sistemas en que se apoyan del modo que se ha venido haciendo. Sobre todo el momento actual se presenta como una oportunidad –ya emprendida desde otros sectores y protagonistas urbanos– para activar un modelo diferente, interiorizarlo por parte de entidades y ciudadanos, marcar como objetivo prioritario la inclusión de líneas estratégicas y programas/proyectos de intervención que instauren o repongan mínimos de equilibrio espacial, y que se hagan visibles de modo perdurable tanto en la estructura como en la dinámica de la ciudad.

III. CIUDAD INTELIGENTE, NUEVAS OPORTUNIDADES PARA LOS GEC

Con el estado de las autonomías, una vez transferidas las competencias en materia de comercio interior, la Ley 7/1996 sirvió como referente para la organización y gestión de la actividad a nivel interno de cada comunidad autónoma, sin menoscabo del papel que siempre han venido jugando los mu-

nicipios a la hora de conceder las licencias de obras y proyectos. La implantación de los GEC en España vino condicionada casi desde el principio por el carácter diferenciador entre autonomías.

Las cuestiones urbanas o ambientales derivadas de la implantación de grandes establecimientos no fueron usualmente incorporadas a la administración sectorial en tanto se consideraban bajo la responsabilidad de la ordenación del territorio. Una aparente contradicción, sin embargo, se ha cernido sobre las instancias públicas responsables en materia de comercio ya que, en lógica con el marco competencial se abstienen de intervenir en todo lo concerniente a urbanismo y medio ambiente, convencionalmente a cargo de las oficinas/gerencias municipales de urbanismo (y las correspondientes en el nivel autonómico/regional). Sin embargo, a menudo han liderado activamente la salvaguarda de los actores más vulnerables (pymes) en la defensa y potenciación del dinamismo comercial en los cascos urbanos. Entiéndase que la intención a la hora de poner de relieve esta aparente contradicción no se dirige a agraviar al pequeño comercio sino a reforzar la argumentación planteada desde las primeras páginas de este documento. Y es que si *sensu stricto*, es lícito intervenir desde las administraciones con medidas y programas favorables a un segmento de actividad, ha de ser posible que dicha intervención se amplíe si con ello contribuyen a mejorar las condiciones de vida de la comunidad urbana. Si uno de los principios objetivos del desempeño de la actividad comercial es la libertad de establecimiento, y aun así se considera lícita la intervención en favor y protección del pequeño comercio, es preciso implementar otras medidas dirigidas a la salvaguarda –igualmente– del

bien colectivo. Un cambio político administrativo se justifica en tanto que se hace visible la protección de recursos, como el suelo o el aire, y la inducción a buenas prácticas en materia de movilidad urbana y equilibrio con otras actividades.

Aspectos tan diversos como los horarios, transportes, peatonalización, ornato, se han venido regulando a través de medidas y programas de promoción del pequeño comercio con el compromiso –cuando no el protagonismo– de ayuntamientos, cámaras de comercio y entidades autonómicas. La financiación, ayudas, formación, conducentes a la modernización y adecuación a nuevas pautas de consumo y mercado, el fomento y promoción de productos propios, el estímulo de la compra en los cascos históricos, la creación de centros comerciales abiertos y la dotación de campañas promocionales, entre otras, han contribuido a reforzar la presencia de las tiendas en esta parte de la ciudad. A todo ello hay que añadir que junto a la buena salud del pequeño comercio, el uso residencial también marca el pulso de los cascos históricos y el resto de barrios, de ahí que se requieran análisis completos que incorporen la realidad en toda su complejidad. De cualquier modo, volviendo sobre la divergencia de trato y tutela administrativa/institucional, queda constancia de la evolución seguida por los GEC y sus relaciones intrasectoriales, así como con las espaciales, urbanas y territoriales.

Los grandes nodos han contribuido a la creación de la ciudad metropolitana, y hoy pueden (deben) cooperar en la revisión del modelo creado. Algunas propuestas pueden parecer irreales, inviables o inoperantes pero en

otros países ya se ensayan sobre sectores urbanos que necesitan revitalizarse (tras constatar una resiliencia ambiental muy mermada). Con todo, se requiere cautela para no elegir soluciones inadecuadas o fórmulas que nos alejen de nuestro propósito. Algunos foros de urbanistas, economistas, sociólogos, han ensayado propuestas que no siempre son extrapolables e incluso se han convertido en focos de debate y discusión. Las referencias conocidas del modelo de *Nuevo Urbanismo* (corriente nacida en Estados Unidos) están, en nuestra opinión, ciertamente alejadas de nuestra tesis (5) ya que aun propiciando una nueva escena urbana que facilita el desenvolvimiento cotidiano y lo hace todo más confortable, a escala del individuo, etc. contemplamos cómo algunos resultados han acabado fragmentando el territorio y artificializándolo aún más, sin entrar en consideraciones sobre la comprensión del espacio público. Por tanto, estimamos sumamente interesante explorar en otra vía, y el modelo urbano mediterráneo en el que se instala la mayor parte de nuestras ciudades constituye el punto de partida, sin exclusión de los actores que dinamizan tanto los cascos urbanos más compactados como los nuevos desarrollos ya existentes. Hemos de decir que aunque nuestro foco en esta ocasión se coloca sobre los entornos urbanos periféricos, en España, el proceso de vaciado poblacional en los cascos urbanos históricos consolidados no se llegó a culminar plenamente y hoy día la recuperación corre una suerte variada a tenor de procesos de agregación/desagregación no solo social-residencial sino también funcional relativa a las actividades terciarias en entornos como muchos de los centros comerciales abiertos y

otras iniciativas de dinamización colectiva en determinados sectores. (Molinillos, 2002)

Entidades públicas y privadas habrán de conciliar medidas para minimizar o/y reducir impactos diversos derivados de la realidad GEC (emplazamiento y movilidad motorizada). La ciudad por antonomasia, la ciudad pública que definía Chueca Goitia (de la que se hace eco más tarde Oliva i Casas) demanda la reposición de los valores ambientales y sociales de los que ha ido sacudiéndose con las sucesivas transformaciones (Oliva i Casas, 2005) y la zonificación que contribuyó a dicha pérdida está por tanto en revisión y ha de hacerse un trabajo riguroso en conformidad con el cambio de mentalidad que se requiere. Si bien *a priori* la argumentación no convence al sector inversor inmobiliario, es preciso insistir en el contraste entre los efectos del modelo actual y la conducción hacia modelos de contención del consumo de los recursos, que en lo tocante a mercados inmobiliarios no tiene por qué traducirse en una restricción o en una pérdida sino en la exploración de nuevas vías que posiblemente requieran cambios sutiles pero significativos para la comunidad en el medio y largo plazo. En consecuencia cabe sugerir cambios en la relación entre norma y planeamiento que afectan a los GEC. Si bien, a menudo se habla de urbanismo comercial, este no constituye propiamente una disciplina, sino que sus contenidos se refieren a la ordenación espacial del comercio y, aunque se trata de una práctica que ha ido adquiriendo solidez en consonancia con todas las innovaciones y cambios producidos en el sector, básicamente alude a medidas de adecuación de los establecimientos con el entorno

inmediato tanto desde el punto de vista normativo como desde aspectos asociados a la imagen y proyección del establecimiento (Pérez Fernández, 1998). Mientras los cascos urbanos, (sectores históricos y ensanches) practican cuidadosamente la aplicación de medidas y normas en materia de imagen, accesibilidad, itinerarios, campañas de atracción,..., los GEC, especialmente aquellos ubicados en periferias y el territorio metropolitano (entre unos núcleos y otros) guardan el compromiso formal con los sistemas generales (infraestructuras, equipamientos, transportes, espacios libres), compromisos generalmente emprendidos con los procedimientos establecidos (autorización de la administración autonómica/licencia urbanística, o ambas). Con todo, en tanto que suelen desarrollarse en el marco de otros usos y aprovechamientos, estos GEC desarrollaron en épocas pretéritas no muy lejanas una externalización de los costes derivados de su implantación, dejando que administraciones públicas a distintos niveles resolvieran y asumieran las inversiones necesarias para garantizar la accesibilidad y la conectividad en relación a un viario –mayoritariamente– de gran capacidad. Aún hoy persiste esta práctica y en ese sentido, proyectos como viales, intercambiadores, rotondas, ordenación de espacios marginales, asociados a nuevos desarrollos comerciales, proporcionaron exclusivas facilidades y beneficios para los inversores con la consiguiente externalización del gasto, a menudo asumido por las arcas públicas. Estas *externalidades negativas* (Villarejo, 2007) han comprometido por tanto, no solamente suelos sino también los recursos de la ciudadanía dispuestos en la financiación municipal y/o autonómica.

En cierto sentido es apreciable el esfuerzo de las comunidades autónomas que trabajan sobre propuestas de mejoras a partir de una nueva concepción sistémica, que evite soluciones reduccionistas a problemas complejos como los que afronta la ciudad. Un ejemplo lo constituyen los programas de redes de ciudades que ya sea a escala nacional, europea o mundial están trabajando –bajo principios de cooperación y participación– en la incorporación de medidas conducentes al triple reto: ciudades ambientalmente más habitables, funcionalmente más inteligentes y socialmente más cohesionadas. Las administraciones sectoriales están iniciando un camino hacia políticas transversales que no

dejen atrás esos principios, sean cuales sean las competencias que aborden.

En lo concerniente al comercio, traemos como referencia un ejemplo que, aun no teniendo pleno desarrollo, está en el camino de su plena puesta en marcha. Se trata de la Ley de Comercio Interior de Andalucía (Ley 12/2014 de 7 de octubre, JA) que puede llegar a representar un punto de inflexión en las políticas de orientación y ordenación comercial en nuestras ciudades. Para ello, dentro del articulado de dicha Ley se propone un Plan de Establecimientos Comerciales en consonancia con las unidades territoriales (de escala subregional) contempladas en el modelo territorial andaluz (POTA).

La ley fortalece la tutela no sobre los GEC sino sobre el proceso de implantación de los mismos o/y ampliación de los existentes, toda vez que propone medidas y requerimientos para la salvaguarda territorial en general y de los entornos metropolitanos en particular.

No habiendo lugar para un desarrollo más extenso al respecto, y puesto que no existe aún la posibilidad de un balance de resultados, se presenta un avance de las medidas propuestas, conciliadoras de la relación ciudad/territorio-GEC en comparación con la realidad urbana y jurídica precedente que marcaban los procesos de implantación. El cuadro nº 2 sintetiza los cambios a partir de las condiciones (espaciales y ur-

CUADRO N.º 2

EXPERIENCIA Y PROYECCIÓN DE LOS GEC SOBRE DESARROLLOS URBANOS EN ANDALUCÍA

ESCENARIOS	(NORMALIZADO, 1996-2014) PROCESO DE IMPLANTACIÓN HABITUAL	TÍTULO IV, Ley 12/2014 INTERPRETACIÓN DE MEJORA INTEGRAL ORDENACIÓN COMERCIAL-URBANISMO
CONDICIONES PREVIAS	ENFOQUE ECONÓMICO <ul style="list-style-type: none"> • DISPONIBILIDAD DE SUELOS • MODELOS URBANOS EXPANSIVOS • MERCADO INMOBILIARIO DINÁMICO Y EN ALZA • INFRAESTRUCTURAS TRANSPORTE • ASOCIADAS AL AUTOMÓVIL, NO RESTRINGIDAS 	ENFOQUE INTEGRAL. RESPUESTA ANTE: <ul style="list-style-type: none"> • CASCOS URBANOS COLMATADOS • MERCADO INMOBILIARIO SUJETO A DESEQUILIBRIOS Y COYUNTURAS FLUCTUANTES • INEFICIENCIA ENERGÉTICA • DEPENDENCIA DE AUTOMÓVIL. NECESIDAD DE TRANSPORTE INTERMODAL
INTERLOCUTORES	<ul style="list-style-type: none"> • PROMOTORES INMOBILIARIOS • INVERSORES COMERCIALIZADORES • AYUNTAMIENTOS 	<ul style="list-style-type: none"> • PROMOTORES INMOBILIARIOS • INVERSORES COMERCIALIZADORES • TUTELA Y GESTIÓN SECTOR COMERCIAL DE LA ZONA • AYUNTAMIENTOS Y/O MANCOMUNIDADES /AUTORIDADES METROPOLITANAS • SOCIEDAD Y ENTIDADES VECINALES O/Y ASOCIATIVAS DIVERSAS
PROCEDIMIENTOS	<ul style="list-style-type: none"> • AUTORIZACIÓN ENT. AUTONÓMICA • LICENCIA MUNICIPAL 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>REQUERIMIENTOS PARA LA IMPLANTACIÓN:</i> CRITERIOS GENERALES DE ALCANCE AUTONÓMICO PARA EL CONJUNTO URBANO/ METROPOLITANO (*) • <i>REQUERIMIENTOS PARA EL EMPLAZAMIENTO:</i> <ul style="list-style-type: none"> – CRITERIOS ESPECÍFICOS A LOS PGOU (*) – CRITERIOS DE IDONEIDAD DE LA SOLICITUD INDIVIDUAL DE GEC

Fuentes: Ley 6/2002 de 16 de diciembre, JA (modificación del texto refundido de decreto legislativo 1/1996 de 10 de enero. Ley de Comercio Interior de Andalucía).- Ley 12/2014 de 7 de octubre, JA (modificación del texto refundido de decreto legislativo 1/2012. Ley de Comercio Interior de Andalucía). Elaboración propia.

CUADRO N.º 3

REQUISITOS NORMALIZADOS PARA LA IMPLANTACIÓN (1ª ETAPA PROCEDIMIENTOS) Y EL EMPLAZAMIENTO (2ª ETAPA PROCEDIMIENTOS) DE LOS GEC SEGÚN LA LEY 12/2014 DE COMERCIO INTERIOR DE ANDALUCÍA

CRITERIOS DE IMPLANTACIÓN		CRITERIOS DE EMPLAZAMIENTO/LOCALIZACIÓN
COHESIÓN Y EL EQUILIBRIO TERRITORIAL	→	UBICACIÓN EN SUELO URBANO O URBANIZABLE EN CONTINUIDAD CON LA TRAMA URBANA
DEFINICIÓN DE ESPACIOS ESTRATÉGICOS PARA LA UBICACIÓN DE UNA OFERTA SUPRAMUNICIPAL	→	GARANTÍA LA CAPACIDAD/SUFICIENCIA DE INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
CIUDAD COMPACTA	→	INSERCIÓN EN ESTRUCTURA COMERCIAL DE LA CIUDAD, INTEGRACIÓN EN EJES/ITINERARIOS COMERCIALES
CERCANÍA Y ACCESO DE LA OFERTA COMERCIAL PARA LAS PERSONAS CONSUMIDORAS	→	SINERGIA DE GEC MINORISTAS PREVISTAS CON REHABILITACIÓN DE ÁREAS Y ESPACIOS COMERCIALES EXISTENTES.
PREVISIÓN DE LA CAPACIDAD DE LA RED VIARIA, URBANA E INTERURBANA	→	CERCANÍA Y FÁCIL ACCESO A LA OFERTA COMERCIAL DESDE LAS ÁREAS RESIDENCIALES
CONEXIÓN CON REDES DE TRANSPORTE PÚBLICO	→	PRESERVACIÓN DEL PAISAJE URBANO (VALORES NATURALES, HISTÓRICOS, ARTÍSTICOS)

Fuentes: Ley 12/2014 de 7 de octubre, JA (modificación del texto refundido de decreto legislativo 1/2012. Ley de Comercio Interior de Andalucía). Elaboración propia.

banas) que convergen en la elección del lugar, los actores que intervienen (desde la expresión de voluntad de implantación hasta la apertura del establecimiento) y los procedimientos que han de seguirse.

La interpretación de los cambios propuestos ha de insertarse en un contexto de conciliación normativa y funcional tanto en el plano sectorial como en la dimensión urbanística. De ese modo se incide directamente sobre la contención de procesos de implantación y en beneficio de la globalidad del comercio en cada lugar, así como el resto de actores y sistemas socio económicos sin menoscabo de la calidad ambiental. Se establece un doble filtro, el primero en la implantación, marcando condiciones de carácter genérico para con el conjunto de las ciudades y el segundo en el emplazamiento, con la supervisión del cumplimiento de los criterios previo a la concesión de licencia

de obras. En el caso andaluz se han señalado los siguientes criterios de carácter general sobre la implantación, pero las posibilidades para otras realidades territoriales de comunidades autónomas distintas se amplían en tanto que podrían introducir o sustraer requerimientos. En lo concerniente al emplazamiento o localización precisa, los promotores de los GEC en la comunidad andaluza se ajustarán a lo siguiente, expresado en el cuadro n.º 3.

Una propuesta de esta envergadura basa su carácter innovador en la condición normativa con que se dota al proceso de apertura de los GEC más que en la relación de las medidas expuestas, que en todo caso son subsumidas en los instrumentos de los que se han dotado todas las comunidades autónomas. Dos décadas después de las transferencias competenciales, se ha puesto de manifiesto una orientación comercial distinta

entre comunidades. Con el incremento de la presión espacial de los GEC en el ámbito urbano han ido apareciendo nuevos foros de discusión alentados por urbanistas desde distintas disciplinas con el único propósito de reconducir procesos de construcción y transformación territorial y es previsible que algunas incertidumbres persistan en tanto no se generen espacios al menos de acuerdos de mínimos respecto al equilibrio armónico de la ciudad tanto a nivel intra como interurbano. La especialización de los sectores económicos no exhime a sus protagonistas de la tarea de incorporar la cuestión para minimizar efectos no deseados más allá de los propios establecimientos y aunque los GEC son tan solo una pieza más del puzzle urbano, no ha de perderse de vista que son interlocutores presentes, muy activos con los que las administraciones deben seguir explorando y trabajando en la construcción de una ciudad mejor.

IV CONCLUSIONES

El presente texto plantea romper con la imagen de los GEC como sujetos pasivos del planeamiento urbanístico para otorgarle el rol de motor de cambios sobre determinadas dinámicas urbanas, en tanto que nodos o ejes que articulan grandes sectores urbanos. Las tendencias urbanísticas adoptadas hace décadas se han mantenido recurriendo, a menudo por inercia de la práctica de la planificación, a la zonificación y sectorización como principal soporte operativo de la ordenación urbana, si bien es cierto que el modelo denota hoy día signos de agotamiento en tanto que la adscripción de usos del suelo (fragmentada, cuantitativa) venía dada con el único fin de emular un canon de ordenación sin cuestionarse alternativas que pudieran surgir. No se reparó en los medios ni en los efectos que podían devenir así que la ciudad finalmente encontró resquicios para desarrollos no previstos de nuevos suelos. Actualmente los vaivenes demográficos entre centros y coronas metropolitanas, el agotamiento de suelos y la pérdida de calidad ambiental hace desistir de aquellas prácticas, e impulsa a buscar soluciones creativas, racionales y viables que respondan a una estrategia integral satisfactoria para el conjunto de la ciudad.

El abandono de los procesos urbanos expansivos descritos y el tránsito a las ciudades inteligentes constituye el reto del urbanismo actual en España, donde siempre se pueden aprovechar las ventajas de la ciudad compacta como referente histórico y exitoso para adaptar necesidades y pautar el crecimiento. Así se propone un paso más en la normalización de los procesos territoriales sin renunciar a protagonistas fundamentales como

el factor social y dinámicas inevitables como el consumo (balance energético). Los recursos naturales, modos de transporte y combustibles, energía edificatoria, economía del tiempo... son componentes de un sistema indisoluble que ha de recuperarse para las generaciones presentes y futuras. Apelar a los compromisos que han de protagonizar y liderar esta transformación urbana, es una cuestión prioritaria para la ciudadanía, no solo por la exigencia que ha de hacer a las administraciones sino por la asunción de responsabilidades que conlleva el empoderamiento de los usuarios y habitantes de las ciudades. Las GEC son –como se dijo– una pieza más en el engranaje urbano y metropolitano, y como tal habrán de tomar iniciativas con el respaldo de instancias públicas, de tal manera que sumen esfuerzos y fortalezcan los proyectos de nuevos desarrollos urbanos o de regeneración de espacios.

Es ineludible referirnos a una cuestión capital que actualmente impregna todas nuestras acciones. Un hecho de trascendencia capital como es el cambio climático está aún siendo introducido por parte de las administraciones públicas y en lo tocante al urbanismo es oportuno y urgente considerar la oportunidad para reformular la construcción del espacio urbano, con el respaldo estatal, europeo o mundial, a fin de conducirnos bajo la misma consigna. Se precisa implantar un marco de reeducación del consumo de tiempo, del espacio, de los recursos, posicionándose con determinación desde el ámbito legislativo y operativo y activando proyectos para el desarrollo de buenas prácticas individuales y colectivas. Consideramos que la concepción de los GEC, tanto en el rol arti-

culador como en su dimensión espacial edificatoria tienen a su alcance oportunidades para integrar un discurso socioambiental sin arriesgar su propósito transformador. La crisis financiera e inmobiliaria vivida en nuestro país recientemente representa un punto de inflexión cuya *pedagogía* no debe caer en el olvido, de tal modo que los GEC, como el resto del comercio y actividades económicas, pueden contribuir a no reincidir en los errores del pasado. Lo innovador de la propuesta, cuya exposición concluye aquí, es desafiar al GEC como un protagonista más de la escena urbana a contribuir en la construcción de una ciudad habitable, inteligente y cohesionada.

NOTAS

(*) Este artículo deriva de una parte de los resultados de investigación del Proyecto «Dinámicas y transformaciones territoriales, funcionales y sociales de las áreas metropolitanas españolas en un horizonte de sostenibilidad», Plan Estatal de Investigación Científica y Técnica y de Innovación 2013-2016, código: CSO2014-55780-C3-1-P (IP Dr. José M^a Ferial Toribio). La autora manifiesta expreso agradecimiento al Dr. Ferial Toribio por su asesoramiento a lo largo del presente proyecto y del recorrido anterior correspondiente a sendos proyectos financiados a nivel estatal entre 2006 y 2013. Igualmente agradece las observaciones y comentarios aportados gentilmente por el Dr. F. Alfonso Ríos.

(1) Nuestro estudio considera la delimitación basada en las FUA (Funcional Urban Areas) de la Unión Europea. Tomando el desplazamiento cotidiano «residencia-trabajo» como referente, dado que está identificado en las estadísticas de los países y por tanto permite conocer la homogeneidad de rasgos y ámbitos de los flujos diarios, lo que a su vez facilita la lectura e interpretación de comportamientos en los mercados residencial y de trabajo. De modo muy resumido, se incluyen en un área un núcleo, que bien pueden ser municipios superiores a 100.000 habitantes o aquellas capitales de provincia aun no alcanzando esa cifra pero que implementen otro tipo de comportamientos: una relación de contigüidad espacial y un *porcentaje mínimo sobre el total de la población ocupada residente en el municipio que trabaja en el municipio central o bien, en sentido inverso,*

el porcentaje sobre el total de la población que trabaja en el municipio que procede del municipio central (Feria, 2008).

(2) Ver Taller de Investigaciones Territoriales y Ambientales, Grupo de Investigación PAIDI HUM-738 <http://www.investigaciones-territoriales.com/>
– <http://www.investigacionesterritoriales.com/index.php/component/flexicontent/15-produccion-cientifica/30-la-ciudad-metropolitana-en-espana-procesos-urbanos-en-los-inicios-del-siglo-xxi?Itemid=101>
– <http://www.investigacionesterritoriales.com/index.php/produccion/2-uncategorised/21-geoportal-tita>

(3) Consideramos GEC todas aquellas edificaciones destinadas a la actividad comercial minorista, vocacionalmente urbana, que superan los 2500 m², así como el conjunto de establecimientos que conforman una unidad de uso comercial prioritario, en los parques comerciales y empresariales.

(4) Complejos hospitalarios, parques industriales y logísticos (asociados a grandes obras públicas como puertos, ferrocarril y aeropuertos) o en algunos casos los parques tecnológicos e incluso complejos y campus universitarios.

(5) El *Nuevo Urbanismo* insta desde hace unas décadas a posicionamientos muy polarizados a favor y en contra. Sin embargo consideramos que es posible acercarse a un modelo adaptado a nuestra cultura urbana tomando aquellos criterios y fórmulas de la corriente norteamericana, sin que por ello quiebre la reconducción de nuestras ciudades hacia pautas más armónicas y sostenibles. Para saber un poco más de New Urbanism: <https://www.cnu.org/>, y el la Carta del Nuevo Urbanismo en castellano: https://www.cnu.org/sites/default/files/cnu-charter_spanish.pdf

BIBLIOGRAFÍA

ALFONSO DE LOS RÍOS, F. (2016), «El potencial dinamizador de los grandes equipamientos comerciales en espacios metropolitanos. Un análisis comparado en tres realidades españolas», *DOCFRADIS*, No 1605, Cátedra Fundación Ramón Areces de Distribución Comercial, Universidad de Oviedo, <http://econpapers.repec.org/paper/ovrdocfra/1605.htm>

AZAGRA, J., y P. CHOREN (2007), *La localización de la población española sobre el territorio: un siglo de cambios: un estudio basado en series homogéneas (1900-2001)*, Fundación BBVA.

Comisión Europea (1999), *Libro Blanco del Comercio*, Bruselas.

DEMATTEIS, G. (2004), «En la encrucijada de la territorialidad urbana», en A. MARTÍN RAMOS (ed.), *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*, Ediciones UPC.

FERIA, J. M. (2008), «Un ensayo metodológico de definición de las áreas metropolitanas en España a partir de la variable residencia-trabajo», *Investigaciones Geográficas*, nº 46, Instituto Universitario de Geografía, Universidad de Alicante: 49-68.

— (2013), «Redes de cooperación local como expresiones de nueva gobernanza» en J. M. FERIA (Coord.) *Mancomunidades, consorcios, áreas metropolitanas y redes de municipios*, Factoría de ideas, Fundación Centro de Estudios Andaluces, Junta de Andalucía: 13-30.

FERIA, J. M., y L. MARTÍNEZ-BERNABÉU (2016), «La definición del sistema metropolitano español. Permanencias y cambios entre 2001 y 2011», *Ciudad y Territorio*, 187: 9-24.

GUY, C. (2007a), «Is 'Demonstration of Need' Necessary in Retail Planning Policy?», *Regional Studies*, 41:1: 131-137, doi: 10.1080/00343400600990467.

— (2007b), «Retail planning policy in the UK», *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, Nº. 10, 2007 (Ejemplar dedicado a: Generadores de nueva urbanidad: los espacios comerciales): 67-78.

HERCE, M. (2010), «Infraestructuras de transporte e impacto territorial. Métodos de planificación e implicaciones ambientales» en M. Herce (Ed.) *Infraestructuras y medio ambiente I: Urbanismo, territorio y redes de servicios (Gestión de la ciudad)*, Col. Gestión de la Ciudad, UOC: 62-125.

MOLINILLOS, J. S. (2002), *Centros Comerciales de Área Urbana*, Esic, Madrid.

MUNFORD, L. (2014), *La Ciudad en la historia (sus orígenes, transformaciones y perspectivas)*, Logroño, Ed. Pepitas de calabaza.

OCDE (2012), *Redifining «Urban». A new Way to Measure Metropolitan Areas*, OCDE. Publishing.

OLIVA I CASAS, J. (2005), *La confusión del urbanismo. Ciudad pública versus ciudad doméstica*, Madrid, Inversiones Edit. Dossat 2000.

OMM (2016), Informe del Observatorio de la movilidad metropolitana-2014, OMM, MINECO-MAGRAMA, Gobierno de España.

PÉREZ FERNÁNDEZ, P. (1998), *Urbanismo comercial y libertad de empresa*, Marcial Pons, Edic. Jurídicas y Sociales, Madrid.

ROCA, J.; MOIX, M., y B. ARELLANO (2012), «El sistema urbano en España» *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea], Barcelona. Universidad de Barcelona, 20 de marzo de 2012, vol. XVI, nº 395, <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-395.htm>

SASSEN, S. (2004), «Las economías urbanas y el debilitamiento de las distancias», en A. Martín Ramos (Coord.), *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*, Universitat Politècnica de Catalunya, Servicio de Publicaciones: 133-144.

TAMINI, L. (2007), «Verso il federalismo commerciale la regolazione del commercio in Italia» *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, Nº. 10 (Ejemplar dedicado a: Generadores de nueva urbanidad: los espacios comerciales): 25-38.

VAHÍ, A. (2007), *La perspectiva territorial y urbana de los grandes equipamientos comerciales en Andalucía*, Sevilla, Ed. Servicio de Publicaciones de Universidad de Sevilla-Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía.

VAHÍ, A., y C. HURTADO (2015), *Áreas metropolitanas andaluzas. Características, dimensiones y localización de los grandes centros de actividad*, Edit. Universidad Pablo de Olavide-Junta de Andalucía.

VAHÍ, A.; RODRÍGUEZ, V., y C. HURTADO (2015), «Functional centrality and effects on metropolitan reconfiguration», en *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 68: 451-454.

VILLAREJO, E. (2007), «Balance de una década de regulación de los grandes establecimientos comerciales en España», *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, Nº. 10 (ejemplar dedicado a: «Generadores de nueva urbanidad: los espacios comerciales»): 39-66.

ŽITKIENĖ, R., y J. SECKLIUCKIENĖ (2004), «The tendencies of retailing changes in the EU», *Engineering Economics*, nº 4 (39), Kaunas: 67-75.