

CIUDAD Y TERRITORIO

ESTUDIOS TERRITORIALES

ISSN(P): 1133-4762; ISSN(E): 2659-3254

Vol. LVII, Nº 224, verano 2025

Págs. 877-900

<https://doi.org/10.37230/CyTET.2025.224.20>

CC BY-NC-ND



Cincuenta años de urbanismo en Barcelona (1974-2024): de la Ordenación Urbana al Proyecto Metropolitano

Antonio FONT-ARELLANO ⁽¹⁾

Carles LLOP-TORNÉ ⁽²⁾

Miquel COROMINAS-AYALA ⁽³⁾

⁽¹⁾ Catedrático Emérito Urbanística

⁽²⁾ Catedrático Urbanismo

⁽³⁾ Catedrático Urbanismo

^{(1) (2) (3)} Universitat Politècnica Catalunya (UPC)

Resumen: Este trabajo trata de presentar el proceso de planeamiento urbanístico en las cinco últimas décadas en el espacio de la región urbana de Barcelona, especialmente en el del área metropolitana y en su capital, en el largo período de vigencia, todavía hoy presente, del Plan General Metropolitano de 1976 (PGM-76), y reflexionar sobre su incidencia en la realidad como un planeamiento urbanístico innovador, sobre los cambios ocurridos en la teoría de ciudad y sobre los modos y políticas de intervención urbana en las principales actuaciones realizadas, que ayude a comprender el papel del planeamiento urbanístico en nuestra sociedad, como instrumento indispensable para pensar y construir una ciudad más justa, saludable y eficiente.

Palabras clave: Área metropolitana de Barcelona; Historia urbana; Planeamiento urbano y regional; Teoría de ciudad.

Recibido: 11.09.2024; Revisado: 07.01.2025

(1) Correo electrónico: antonio.font@upc.edu; N.º ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5957-9799>

(2) Correo electrónico: carles.llop@upc.edu; N.º ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4574-7864>

(3) Correo electrónico: miquel.corominas@upc.edu; N.º ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7052-9696>

Los autores agradecen las críticas constructivas recibidas, los comentarios y sugerencias realizados por las personas evaluadoras anónimas, que han contribuido a mejorar y enriquecer el manuscrito original.

Fifty years of Urbanism in Barcelona (1974-2024): from Urban Planning to the Metropolitan Project

Abstract: This paper aims to present the process of urban planning over the last five decades in the urban region of Barcelona, especially in the metropolitan Area and its capital (Barcelona), during the long period of validity, still in force, of the 1976 General Metropolitan Plan (PGM-76). It also seeks to reflect on the impact of this process on reality as innovative urban planning, on the changes that have occurred in the theory of the city and the modes and policies of urban intervention in the main actions carried out, but also helps to understand the role of urban planning in our society, as an indispensable instrument for thinking about and building a fairer, healthier, and more efficient city.

Keywords: Barcelona metropolitan Area; Urban History; City and Regional Planning; City theory.

1. Los antecedentes próximos

Hemos de partir de la consideración del período de autarquía económica y política de después de la desgraciada Guerra Civil española, como marco del inicio de la ordenación urbana contemporánea en nuestro país.

En este período aparecerá la legislación especial sobre las grandes ciudades, entre ellas Madrid (1943) y Barcelona (1952), a partir de la creación por Decreto Ministerial de las Comisiones Superiores de Ordenación Urbana (1945), su Reglamento (1947) y la autorización de redacción de sus planes, con la delimitación de ámbitos espaciales para el planeamiento supramunicipal y la creación de nuevas entidades administrativas para su gestión (por ejemplo, la Comisión de Urbanismo y Servicios Comunes de Barcelona y 26 municipios en la Ley de Barcelona de 1953).

En el caso de la ciudad de Barcelona se ha de señalar también la importancia del Plan de Accesos de 1950, con el establecimiento de un esquema de rondas viarias y de las vías principales, como uno de los puntos de partida para la redacción de un nuevo plan para la ciudad y su entorno inmediato.

En el orden político y económico, recordar la celebración del Congreso Eucarístico Internacional de Barcelona en 1952, como primera apertura al exterior del régimen franquista, con la presencia de delegaciones extranjeras y punto de partida de las inversiones exteriores, especialmente norteamericanas, inicialmente en explotaciones agrícolas, y sus reinversiones en la industria, inicio de la industrialización moderna del país. Especial importancia como marco para su desarrollo económico serán el Plan de Estabilización de 1959 y los Planes de Desarrollo 1964-1967

y 1968-1971, a la manera francesa, con un retaso cuatrienal respecto a los suyos.

También, recordar las corrientes migratorias a las grandes ciudades (Madrid, Barcelona, Bilbao, Valencia...) desde las regiones entonces más deprimidas como Andalucía, Extremadura, Murcia, etc. y su gran impacto en el crecimiento de aquellas ciudades, provocando importantes déficits en la vivienda y en los servicios urbanos, y la aparición de zonas de urbanización informal. (BUSQUETS, 1992; FONT & LLOP & VILANOVA, 1999; TERÁN, 1977, 1978; TORRES, 1999).

1.1 El “Plan de Ordenación de Barcelona y su Zona de Influencia” de 1953 (“Plan Comarcal” 1953)

La redacción y aprobación del conocido como “Plan Comarcal 1953”, dirigido por el arquitecto Josep Soteras Mauri, bajo la vigilante colaboración del Arquitecto Pedro Bidagor-entonces Jefe Nacional y después Director General de Urbanismo estatal- expresa una visión idealista y un voluntarismo ingenuo en la pretensión de control del crecimiento, propio del planeamiento urbano español hasta la Ley del Suelo (de Régimen de suelo y Ordenación urbana) de 1956, en el período de tránsito del modelo económico autárquico al modelo desarrollista posterior.

Las previsiones demográficas y de empleo para el futuro del Plan Comarcal fueron centrales en su metodología. La protección de los espacios forestales y agrícolas y el esquema de ordenación de la vialidad, fueron los contenidos principales del Plan, en su interpretación del sistema urbano comarcal existente y también propuesto como un “racimo de ciudades” espacialmente

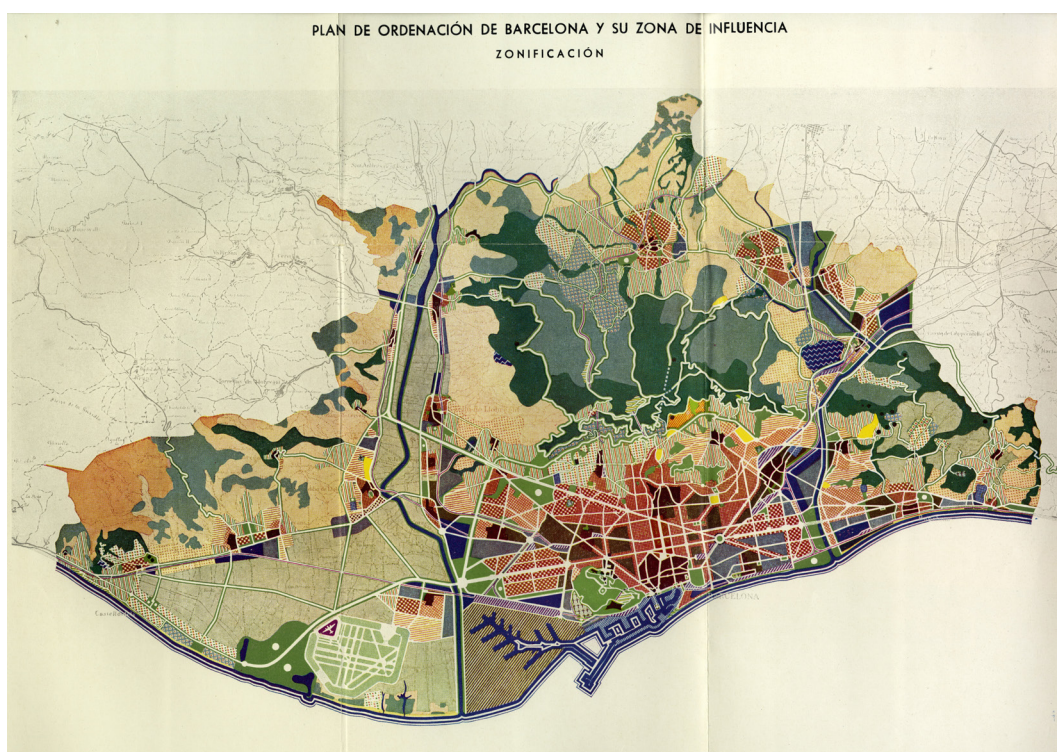
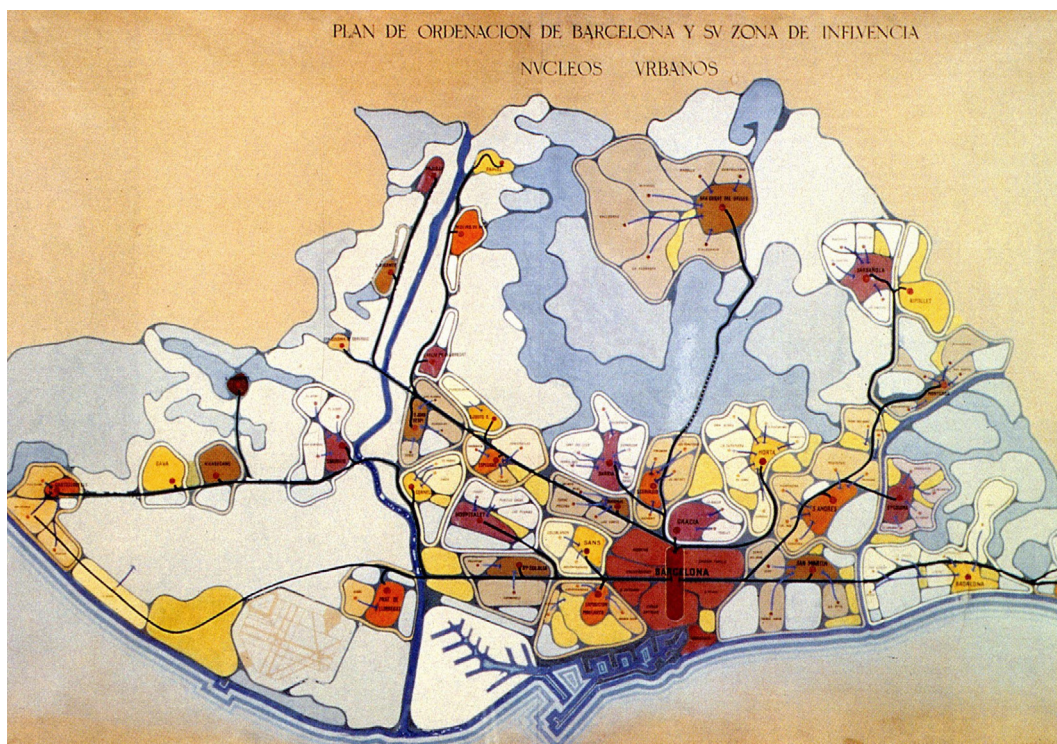


FIG. 1A / Plan Comarcal de Barcelona 1953, Esquema del sistema de núcleos urbanos.

FIG.1B / Plan Comarcal de Barcelona 1953, Zonificación de usos del suelo

Fuente: Memoria, Plan Comarcal de 1953, Ayuntamiento de Barcelona

diferenciadas, equipadas y relacionadas entre sí, expresión de la visión orgánica en la teoría de ciudad propia de aquel momento histórico.

Son también destacables sus propuestas de ordenación a nivel de proyecto de los dos extremos geográficos del casco urbano central: la Ciudad de Levante y Vía del Este, y la Zona Diagonal (de Poniente), con un largo recorrido urbanístico y arquitectónico posterior.

Por otra parte, reseñar la importancia a nivel estatal de la legislación y el planeamiento de aquellas grandes ciudades y de algunas capitales de provincia, como laboratorio de preparación de la Ley del Suelo de 1956 (tipos de planes, régimen de suelos, sistemas de actuación y de gestión, etc.), destacando los planes generales municipales de ordenación de mediados de los años cincuenta, redactados por las Comisiones Superiores de Ordenación Urbana, algunos de mucho interés disciplinar.

En el caso de Cataluña, además del citado Plan Comarcal de 1953, cabe señalar la existencia de un conjunto de planes de ciudades intermedias de la provincia (Terrassa, Sabadell, Mataró, Manresa, Vic...), fruto de la labor del Servicio de Urbanismo de la Diputación Provincial, entonces dirigido por el arquitecto provincial Manuel Baldrich. Planes generalmente cuidadosos, ajustados al casco urbano existente, planteando crecimientos medidos en cuanto a su contenido y dimensión. Zonificación funcional “racional”, y categorías del uso del suelo y de la edificación: residenciales (intensiva, semi-intensiva, extensiva...) o industriales (grande, mediana,

pequeña...) a través de las tipologías edificatorias representativas de los tejidos urbanos propuestos (el “chalet” de la ciudad jardín, la “manzana” de los nuevos ensanches o extensiones de la ciudad, el “bloque” para los polígonos residenciales...).

Junto a ellas, las primeras ideas de sistematización de la red viaria básica (las “variantes” de las carreteras principales) o de la infraestructura ferroviaria, generalmente también como variantes exteriores (a veces tan atrevidas o discutibles como la propuesta para Girona, con túnel por debajo de Las Gabarras y la Vall de Sant Daniel).

El anteriormente citado Servicio de Urbanismo de la Diputación Provincial de Barcelona, a la vez que aquellos Planes, redactó un primer intento de ordenación territorial de su provincia, el Plan Provincial de Barcelona, aprobado en 1959, con especial atención a las áreas agrícolas (industrial, ganadera, forestal), partiendo de prospectivas de población y empleo que se concretaban en Áreas de Desarrollo Preferente, de Posible Colonización o de Desarrollo Natural, en el marco de una zonificación de usos del suelo de las actividades antes citadas y de una jerarquizada Ordenación de los Núcleos Urbanos y sus Áreas de Influencia: la “Gran Barcelona”, como Centro Regional; los centros “Supracomarciales” y los centros Comarciales. El método de construcción del Plan, con absoluta confianza en la capacidad del planeamiento urbanístico, en este caso territorial, para “orientar” el poblamiento y el correspondiente empleo industrial por el territorio provincial, no era muy

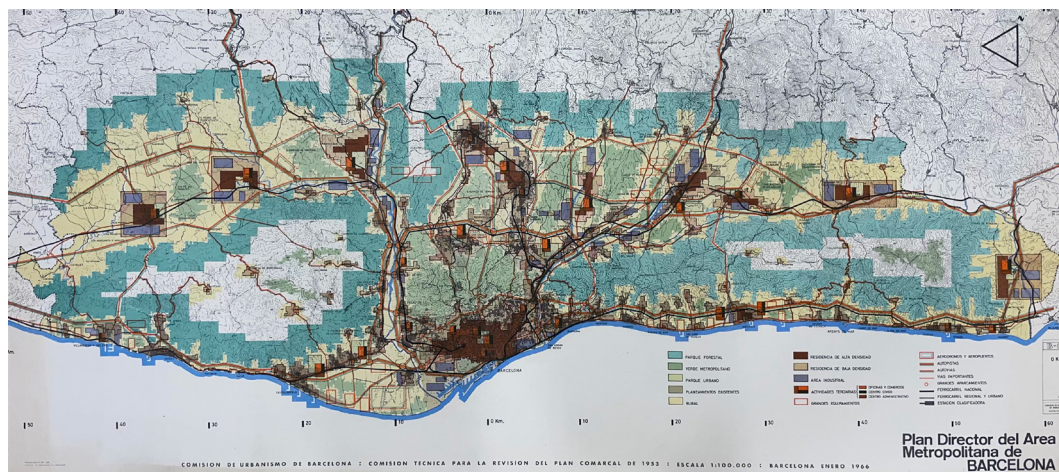


Fig. 2 / Plan Director del Área Metropolitana de Barcelona 1966, Ordenación del territorio

Fuente: Volumen 3, gráfico de ordenación, Área Metropolitana de Barcelona

diferente al empleado en el del Plan Comarcal de 1953.

En el caso de la Comarca de Barcelona, el rápido crecimiento desde mediados de los años 50, tanto en los espacios centrales como en las extensiones suburbanas, con los primeros polígonos residenciales e industriales y el crecimiento informal (las áreas de la “urbanización marginal”), se mantendrá hasta la crisis internacional de las energías o “crisis del petróleo” (1973-74), supondrá el desbordamiento de las previsiones y determinaciones del Plan 53 y la necesidad de su pronta revisión. (MARTORELL & FLORENSA & MARTORELL OTZET 1970; SOTERAS, 1977).

1.2 El Plan Director del Área Metropolitana de Barcelona 1966 (PDAMB-66)

Desde 1962 se producirá un intento de revisión del Plan Comarcal de 1953, dirigido por el arquitecto Josep M^a Ros Vila, que será el origen del Plan Director del Área Metropolitana de Barcelona 1966, también conocido como “Esquema Director”, tanto por el nivel de definición de sus contenidos, como por la falta de su reconocimiento administrativo como Plan. No obstante, señalamos su importancia teórica y metodológica y el de algunas de sus propuestas para la secuencia posterior de los planes territoriales de la región urbana de Barcelona.

Sus autores reconocerán la necesaria adopción de un nuevo ámbito territorial de planeamiento que permita el reconocimiento del fenómeno metropolitano en su dimensión real, extendido entonces al menos a los 164 municipios y 3247 km² de la considerada región metropolitana (una vez excluidos algunos de los de fuera de la provincia de Barcelona por imposición administrativa).

Señalamos su apuesta por el modelo de la “ciudad-región” o su traducción arquitectónica como “ciudad-territorio” propuesto por Giancarlo de Carlo en el seminario celebrado en Stresa (Italia, 1962), por el que todo el territorio sería ciudad, en diferentes niveles de desarrollo físico y de actividad, pero con la presencia de los necesarios servicios urbanos extendidos por el conjunto del territorio.

Sus propuestas principales serían: creación de “nuevas ciudades” y “centros direccionales” estratégicamente situados en el territorio; “recalificación de polaridades” en las ciudades más deficitarias; un sistema de grandes parques

metropolitanos y una red viaria arterial, extendida por toda la región metropolitana, ideas que estarán presentes de forma diversa en los planes sucesivos.

Seguramente su inexistencia legal (no contemplada en la Ley del Suelo de 1956 como tipo de plan), y sobre todo, por la osadía de atreverse a proponer un nuevo órgano de gobierno territorial diferente a las Diputaciones Provinciales o a los municipios de la legislación franquista, fueron los motivos principales de su no aprobación, relegándolo a la categoría de estudio informativo para futuros planeamientos.

La pretensión de su mantenimiento artificial en un nuevo proceso de planeamiento 1968-1972, a través de los llamados “Plan de Acción Inmediata” y “Plan de Infraestructuras”, chocó con la injerencia de la Administración del Estado y su política de las Actuaciones Urbanísticas Urgentes (ACTUR) de 1970, que provocó el desacuerdo y la dimisión de los técnicos redactores, y por ello no llegaron a formalizarse, aunque los trabajos hasta entonces realizados se recogieran posteriormente en una publicación testimonial.

Dentro del período de vigencia del Plan Comarcal y de la Ley del Suelo de 1956, se produce la posibilidad legal de la ordenación urbana tanto a escala de conjunto de la ciudad y su término municipal, a través los Planes Generales de Ordenación Urbana, como de sectores o partes del mismo, con los Planes Parciales. Los planes generales de mediados de los años sesenta y primeros de los setenta traducirán, en su dimensionado y abstracción, las solicitudes del sistema inmobiliario del momento, frente a una administración local fundamentalmente a su servicio. Son planes que se preocuparán, sobre todo, de anticipar la imagen del crecimiento urbano, en concordancia con el crecimiento económico y demográfico de la época, centrando sus propuestas en las delimitaciones de los suelos de nueva urbanización o de “reserva urbana” y en los aprovechamientos edificatorios. Los planes resultarán así ser una especie de “carta de los derechos de los propietarios del suelo”, mucho más que un proyecto de ciudad o un programa de su desarrollo, que implicaría, además de derechos, obligaciones y compromisos para la gestión urbana.

La profusión de planes parciales de la época -teóricos desarrollos de los planes generales, pero las más de las veces reducidos a simples instrumentos de formalización administrativa de operaciones inmobiliarias de transformación de suelo y nueva edificación, autónomas respecto al proyecto de ciudad- fue la instrumentación de un proceso de despilfarro de grandes

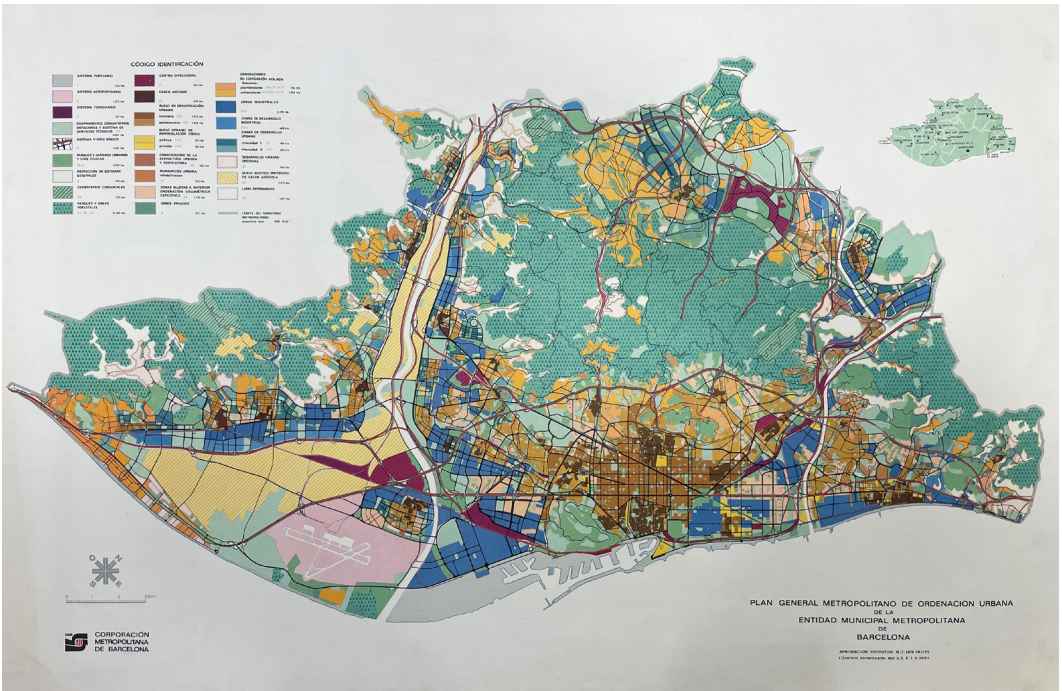


Fig. 3A / Plan General Metropolitano de Barcelona 1976, Sistema viario básico.
Fig. 3B / Plan General Metropolitano de Barcelona, Zonificación por procesos y usos

Fuente: Gráfico sintetizado del plano b2, Área Metropolitana de Barcelona

superficies de suelos agrícolas y forestales, que por sus características medioambientales y paisajísticas no deberían haber sido urbanizados. Buena muestra de esos procesos de la época es la entonces periferia barcelonesa, especialmente sobre la costa y hacia el interior, con la construcción de polígonos de vivienda masiva pública y privada, de promociones turísticas, y sobre todo, de urbanizaciones de segunda residencia. La proliferación de los Planes Parciales durante el período de vigencia de aquella Ley ha sido tan importante, sobre todo en términos cuantitativos, que permitió caracterizarla, además de como la “Ley del Propietario de Suelo”, como la “Ley del Plan Parcial”. (FONT, 2000, 2002; RIBAS, 1972; SOLÀ-MORALES, 1972a, 1972b; SUBÍAS, 1977).

2. “El Plan General Metropolitano de 1974-76” (PGM-76)

La desaparición del General Franco (diciembre de 1975), representó el inicio del período de la Transición política española, así como la continuidad de los procesos de desarrollo económico y del crecimiento urbano, al menos hasta la crisis de mediados de los setenta. La debilidad de los instrumentos técnicos, la especulación inmobiliaria, la corrupción política o administrativa y la falta de control democrático del proceso, fueron seguramente las causas principales del progresivo deterioro de la situación urbanística en el país. La respuesta administrativa será una nueva “Ley del Suelo” de 1975 (texto refundido R.D 1346/1976 de 9 de abril y sus tres Reglamentos de 1978). A nivel institucional catalán, por Decreto/Ley 5/1974 de 24 de agosto se creará la Entidad Municipal Metropolitana, que sustituirá a la Comisión de Urbanismo de Barcelona y 26 municipios, con carácter de Corporación municipal.

Las reivindicaciones urbanísticas por parte de los Movimientos Sociales Urbanos (MSU) centradas en los principales déficits de la ciudad heredada como el de zonas verdes, el del equipamiento, o del transporte público, serán las carencias más evidentes, pero también contra la edificación abusiva y las carencias de urbanización en general, que estarán en el origen de los llamados “planes remediales” de la restauración democrática. Así, la actitud crítica frente a los planes de mediados de los sesenta, la evidencia de los desajustes provocados por el boom inmobiliario y la oposición a los primeros intentos de remodelación abusiva, fueron creando un

clima de nuevas demandas al planeamiento urbanístico.

El aumento de la participación ciudadana en los procesos de planeamiento, consecuencia de aquellos movimientos reivindicativos y del nuevo clima político, se manifestará en las exposiciones y debates de los Avances de Plan instituidos por la entonces reciente Ley de 1976 (artículo 125), como momentos singulares de debate y trascendencia ciudadana. Así, el urbanismo de finales de los setenta y principios de los ochenta no será solamente campo de acción municipal, sino también objeto de interés ciudadano. Progresivamente aparecerá un tipo de plan menos abstracto, más comprometido con la transformación física de la ciudad, y cada vez más preciso en las operaciones de crecimiento y reurbanización, en los sistemas de ejecución y de control, hacia una ciudad más justa, pero también más preocupada por la forma urbana.

El PGM-76 supone la vuelta al ámbito geográfico de los 27 municipios (477,5 km²), y la pretensión de aplicar el anterior Esquema Director de 1966 sobre el reducido ámbito espacial de la entonces Área Metropolitana oficial, (el de la anterior Comarcade 1953), incorporando algunas de sus principales determinaciones: red arterial, centros direccionales, sistema de espacios libres, etc. en un nuevo marco innovador de ordenación, desde una nueva visión sistémica del territorio y de las ciudades metropolitanas.

El período 1972-74 será el de la redacción de la primera versión del Plan, en el inicio de la crisis económica derivada de la de las energías, aunque sus determinaciones se formularán siguiendo las fuertes dinámicas de crecimiento del anterior período 1955-1972, con los inconvenientes derivados de ello para el sobredimensionado del nuevo Plan y las ventajas para facilitar su gestión en la inmediata etapa de crisis. Un Plan “de autor”, del arquitecto Joan Antoni Solans y del ingeniero Albert Serratosa como directores, en su redacción algo al margen del poder político e institucional, y con la decidida voluntad de corregir la situación urbanística heredada.

Entre las innovaciones del Plan se han destacado: el intento de regularización del mercado del suelo a través del establecimiento de un nuevo régimen y la precisión de su significado (que uno de los autores, Joan Antoni Solans, afirmó haber llevado a la redacción de la nueva Ley del Suelo de 1975); la distinción entre zonas y sistemas; la exigencia de unos estándares mínimos para las nuevas operaciones de urbanización; las calificaciones zonales en función de los diferentes procesos urbanos; la codificación

de los sistemas de ordenación de la edificación, contemplando políticas de conservación, rehabilitación y renovación; el acento en las reservas de dotaciones públicas; una exhaustiva (y a veces excesiva) concreción del sistema viario tanto territorial como urbano, así como una innovadora normativa sobre los espacios residencial e industrial. Es notable, en cambio, la ausencia de un programa de vivienda.

La aprobación del Plan General Metropolitano definitivamente en 1976 (tras el agitado período de su aprobación inicial en 1974), supuso un hito que marcó definitivamente al Urbanismo más allá de la aglomeración urbana de Cataluña, una de las principales del estado español. Plan que con la Ley del Suelo de 1976 han convivido por un largo período temporal, de discutibles resultados.

La restauración democrática y las primeras elecciones municipales en 1979 fueron el origen de los nuevos planes de entonces. En las dos convocatorias celebradas, pero especialmente en las primeras, el Urbanismo fue clave en los programas electorales de todos los partidos políticos, con la demanda de nuevos instrumentos y políticas capaces de mejorar las condiciones de vida en la ciudad, de aumentar dotaciones y servicios y de detener el desbocado proceso de crecimiento urbano y destrucción del territorio.

A escala de los barrios, a partir de los años 80 se inicia la redacción de los legalmente previstos *Plans Especials de Reforma Interior* (PERI), con objetivos de regeneración urbana referidos a la dotación de nuevos espacios públicos y equipamientos sanitarios, educativos o culturales, así como la creación de nuevas viviendas o la rehabilitación de los edificios existentes, con una precisa programación de su ejecución y de las inversiones, implicando más directamente a las Administraciones responsables. A nivel estatal, en los primeros años 80, se legisló sobre las Áreas de Rehabilitación Integral (ARI), que hubieran debido proporcionar cobertura legal a la obtención de fuentes de financiación para sus operaciones.

Los Planes Especiales desarrollados en paralelo a los PERI permitieron la transformación puntual de recintos industriales y edificios obsoletos, mediante la técnica de la “compensación”, generalmente con la obtención de importantes espacios públicos y edificios de valor patrimonial, en planes generalmente de reducido tamaño, de fácil gestión y de rápido desarrollo, con excelentes resultados.

El traspaso de las competencias urbanísticas a la *Generalitat de Catalunya*, efectivo desde

principios de los ochenta, y la consecuente reorganización administrativa, permitió a su *Direcció General d'Urbanisme* lanzar un ambicioso programa de planeamiento, con la decisión de elaborar simultáneamente el planeamiento territorial y los planes de ordenación municipal, en la voluntad de detener aquel proceso de degradación. A pesar de la programación de un número importante de planes supramunicipales, pocos de éstos llegaron hasta el final, disgregándose en planes municipales y sin que aparecieran otros instrumentos alternativos de ordenación territorial.

La *Llei 7/1987 d'Ordenació Territorial* de 4 de abril disolverá la Corporación Metropolitana (a la manera de la de entonces producida del Greater London Council) y creará dos nuevas instituciones: la *Entitat Metropolitana de Transports* y la de *Serveis Hidràulics i Tractament de Residus*, y la transformación de aquella primera Entidad en la *Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana*, como asociación voluntaria de aquellos. Finalmente, la *Llei 31/2010 de l'Àrea Metropolitana* del 3 de agosto, extinguirá estas dos últimas Entidades y hará el traspaso efectivo de la antigua *Mancomunitat* a la actual *Àrea Metropolitana* oficial, con la ampliación de su ámbito territorial a 36 municipios (634 km²). (ESTEBAN, 2007; PARCERISA, 2013; PIÉ, 1982; SOLANS, 1997; TERÁN, 1997).

3. Etapas en la gestión urbanística municipal barcelonesa del PGM-76

En cuanto al municipio y la ciudad de Barcelona, los trazos sobresalientes del largo período todavía vigente del PGM 76, podrían resumirse en las siguientes etapas:

3.1. El Ayuntamiento de la transición democrática 1976-79

A la muerte del dictador, y en los primeros balbuceos del cambio político, el nuevo Alcalde Socias Humbert, persona franquista pero con talante progresista en lo social, formó un gobierno municipal fuerte, con algunos técnicos como Delegados de Servicios, una figura prevista en la Carta Municipal de Barcelona de 1960, dejando de lado a los Concejales políticos de escasa representatividad. Fue capaz de comprometer a algunos jóvenes profesionales de prestigio, entre ellos el citado Joan Antoni Solans-coautor del PGM76, aprobado unos meses atrás- para hacerse cargo de la Delegación de Urbanismo

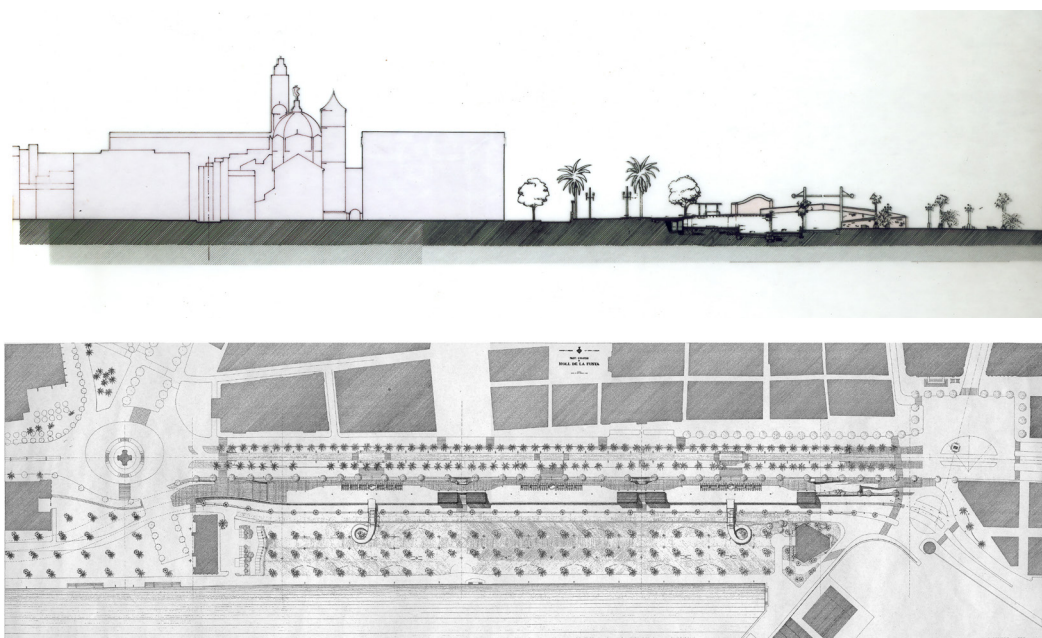


FIG. 4A Y B / El Moll de La Fusta. Sección transversal y planta de superficie

Fuente: AAVV (1983) Plans i projectes per a Barcelona. Ajuntament de Barcelona

del Ayuntamiento de Barcelona. La gestión del proceso general de cambio durante aquellos tres años fue notable, en la exigencia del cumplimiento del nuevo Plan, la adquisición de suelos para equipamientos y espacios abiertos, o por cesiones derivadas de futuras actuaciones por compensación, facilitadas por la anteriormente citada crisis internacional financiera de 1973. Se estableció entonces un primer Programa de proyectos urbanos, de construcción de centros escolares, de viviendas sociales y otros equipamientos. Unos cuarenta proyectos, que fueron adjudicados a equipos técnicos externos al Ayuntamiento, en un clima de participación técnica responsable. (SOLANS, 1997, 2020).

3.2. La incipiente democratización municipal

En 1979 se celebraron las primeras elecciones democráticas y fue elegido Alcalde el socialista Narcís Serra, con la formación de un gobierno municipal integrado por socialistas, eurocomunistas y nacionalistas catalanes.

De esta etapa estarán presentes después algunas iniciativas que serán ampliamente

respaldadas: La solicitud de celebración de unos Juegos Olímpicos para 1992, con implicación de importantes objetivos urbanísticos, así como la de promover una gestión de ciudad parcialmente descentralizada en diez Distritos Municipales.

3.3. La “reconstrucción de la ciudad” 1980-1986

En 1982, por el nombramiento de Serra como Vicepresidente del Gobierno, le sustituye en la Alcaldía el también socialista Pasqual Maragall, que propondrá la incorporación del arquitecto Oriol Bohigas en 1980 como Delegado de Servicios de Urbanismo, sustituyendo a Solans, nombrado poco tiempo después Director General de Urbanismo de la Generalitat de Catalunya.

Buena expresión de la nueva filosofía urbanística de entonces fue la de “recuperar el centro y monumentalizar la periferia” del propio Oriol Bohigas, recogida en su libro “La reconstrucción de Barcelona (1985)”, ejemplificada en proyectos como “Del Liceo al Seminario” en la *Ciutat Vella*, o el PERI del barrio de La Barceloneta (Premio Nacional de Urbanismo 1983). Serán los citados

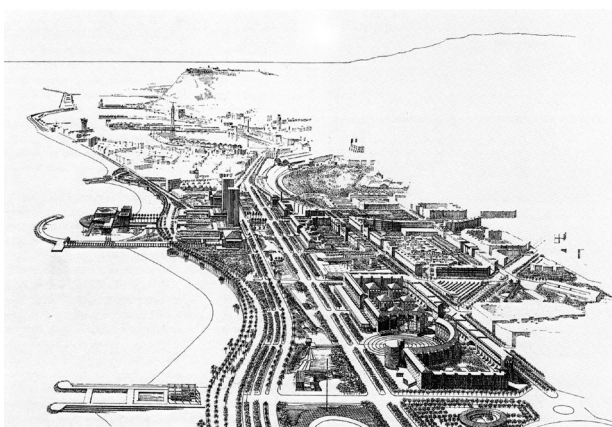
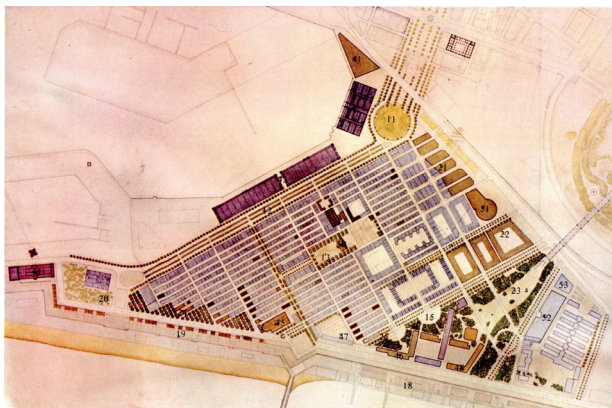


FIG. 5A / “Del Liceo al Seminario”, ordenación de un itinerario patrimonial en la Ciutat Vella

FIG. 5B / Plan Especial de Reforma Interior de La Barceloneta, 1982

FIG. 5C / Paseo Marítimo y Vila Olímpica, 1992

Fuente: 5a y b: AAVV (1983) Plans I projectes per a Barcelona. Ajuntament de Barcelona

Fuente 5c: AAVV (1987) Urbanisme a Barcelona. Plans cap el 92. Ajuntament de Barcelona

Planes Especiales de Reforma Interior (PERI) de los barrios los instrumentos que trataron de compatibilizar la radicalidad de algunas propuestas de las Asociaciones de Vecinos o del propio PGM-76 con la diversa personalidad y riqueza formal de las tramas urbanas implicadas, para los que se contó con los mejores profesionales, la complicidad de poder ciudadano y los creadores de opinión.

En ese período se dio un incremento significativo en la autoestima ciudadana, siendo un momento para implicar a amplios sectores de la población, a técnicos profesionales y universitarios, y

a dirigentes de la lucha vecinal, en la mejora urbanística de los barrios de la ciudad.

La orientación de la nueva etapa será por tanto el rehacer y dignificar algunos espacios urbanos, tanto del núcleo central como de la periferia urbana (Plazas del barrio de Gracia, Plaza Real, Plaza de la Mercè, etc.); urbanizar algunos ejes viarios (Vía Julia, Paseo Colón y otros) y crear nuevos parques y jardines (Pegaso, El Clot, Villa Cecilia, etc.) por adquisición de nuevos espacios para nuevos proyectos urbanos, que en adelante serán “de autor”, frente a la práctica habitual del proyecto fragmentado por materias técnicas, habitualmente autónomas en su planteamiento y

ejecución: iluminación, mobiliario urbano, jardinería, desagüe, etc. La política urbanística sobre los espacios públicos desarrollada en Barcelona entre 1981 y 1987 obtuvo el Premio Príncipe de Gales de Diseño urbano otorgado por la Universidad de Harvard en 1990.

Será también decisiva la gestión para la obtención de algunos suelos portuarios. En 1987 se inauguró el *Moll de la Fusta*, la primera operación de apertura de la ciudad al mar, a la que siguieron una docena de proyectos, constituyendo el sistema de espacios libres más importante de la ciudad de unos diez kilómetros de longitud.

Como intervención de regeneración urbana fue muy destacable la propuesta del Área de Rehabilitación Integral de Barcelona, preparada en este período, y que desde 1986 al 2002 permitirá la mejora de la *Ciutat Vella* y de La Barceloneta, con un importante programa de inversión pública. Fue muy relevante la difusión internacional del llamado “modelo Barcelona”, explicitado en el libro de referencia, así como la publicación municipal “Plans i Projectes per a Barcelona 1980-1982”, a la que siguieron en el tiempo una quincena más de libros municipales que han recogido la experiencia urbanística barcelonesa en sus diversos aspectos. (BOHIGAS, 1985; ROWE, 1991; ESTEBAN, 1999; FERRER&SABATÉ, 1995; NELLO, 1995).

3.4. La etapa olímpica 1986-1992

Con una visión más global de la ciudad después de la atención particularizada a los barrios y enclaves urbanos, y tras la concesión en 1986 a Barcelona de los Juegos Olímpicos de 1992, se diseñaron para los Juegos un conjunto de instalaciones deportivas de alcance territorial más allá del propio término municipal, tanto

en municipios cercanos (Badalona, Hospitalet del Llobregat...) como en bastante más lejanos (Lleida, Sant Sadurn d'Anoia, La Seu d'Urgell, Tarragona...). En la propia Barcelona, en el marco de la propuesta municipal de creación de las denominadas “Áreas de Nueva Centralidad”, se propuso el desarrollo de cuatro áreas olímpicas: Diagonal, como reutilización de los equipamientos allí existentes; Montjuic, como gran parque urbano equipado; la *Vall d'Hebrón*, como reurbanización y mejora de un área periférica, y la Vila Olímpica, como residencia temporal de los participantes de los Juegos.

Ello junto a la creación de las dos Rondas de circulación (de Dalt y Litoral), ya previstas en el PGM-76, que entonces encontraron la oportunidad de su realización con una mejor inserción urbana, y que ha supuesto una importante redistribución espacial de los flujos urbanos de la movilidad. (BUSQUETS, 1992; LLOP, 1995; MARSHALL, 2004; MONCLÚS, 2003).

3.5. El post-olimpismo hasta el 2011

El éxito olímpico y la búsqueda de nuevos motores para el desarrollo urbano, llevaron a planear la celebración para 2004 de una Exposición Universal, que no era posible por existir para entonces una designación ya concedida, lo que hizo pensar en un nuevo evento para esa fecha: un Fórum Universal de las Culturas, con un enfoque cultural y de reclamación política y cívica sobre la paz mundial y el desarrollo de todos los pueblos.

Su alcance territorial fue circunscrito al extremo marítimo de Levante de la Ciudad, y su repercusión urbanística fue, por tanto, mucho menor



FIG.6 / Estación Intermodal La Sagrera y corredor verde sobre la infraestructura ferroviaria

Fuente: Alday y otros (2011) Propuesta ganadora concurso Parc Camí Comtal. <https://barcelonasagrera.com/es/documentos/>

que la del evento anterior. A pesar de ello, el Fórum planteó una nueva manera de integrar en el espacio público grandes infraestructuras de servicios existentes, que será una referencia para el futuro.

La ciudad posterior a los Juegos tuvo tres alcaldes: Pasqual Maragall, hasta 1997; Joan Clos, entre 1997 y 2006, y Jordi Hereu, entre 2006 y 2011, en sucesivas coaliciones de las izquierdas y con hegemonía del PSC, el partido de los socialistas catalanes.

La crisis económica posterior a los Juegos comportó el retraso en obras pendientes y en curso. No obstante, un conjunto importante de equipamientos culturales o patrimoniales fueron acabados para entonces: El Centro Cultural Ciudad de Barcelona (CCCB) en 1993; el Museo de Arte Contemporáneo de Barcelona, (MACBA), en 1995; el Teatro Nacional de Catalunya, en 1996, y más tarde el Auditorio, el Teatre Lliure, el Museo Nacional de Arte de Catalunya (MNAC), la reforma de la Biblioteca Nacional de Catalunya, la reforma de La Pedrera o la nueva sede bancaria de la Caixa, además de otros múltiples equipamientos públicos o dotaciones privadas.

En este período se ponen también en marcha algunos de los grandes proyectos urbanísticos pendientes, cuya realización transcenderá al período: la apertura de la Diagonal al mar; el completamiento de la remodelación del frente marítimo de Levante, más allá del Paseo Marítimo de la Vila Olímpica y hasta el Fórum; el inicio de la remodelación del sector de La Sagrera, con la estación ferroviaria multimodal, las áreas residencial y terciaria, y el corredor verde hasta la *Plaça de Les Glòries*; su remodelación y el nuevo mercado de *Els Encants*; la ampliación de la Feria de Muestras; la remodelación para usos urbanos del *Port Vell*, la plaza Cerdà y el inicio de Can Batllò a Poniente de la ciudad; la continuidad de las actuaciones de mejora de las áreas consolidadas de *Ciutat Vella*, el *Eixample* y *Nou Barris*, etc.

En cambio, sólo se realizarán entonces algunas pequeñas actuaciones de vivienda protegida. Por el contrario, y siguiendo el impulso iniciado a mediados de los años ochenta, las actuaciones en espacios públicos han seguido produciéndose, con depurado lenguaje formal y material, cada vez más sólido y austero. También, gracias a las Rondas y su efecto en la reducción del tráfico en el interior de la ciudad central, se han podido rescatar espacios viarios para el uso peatonal y de estancia en algunas Avenidas, como Aragón, Roma, Meridiana, el tramo de Levante de la Gran Vía, además

de la *Ronda del Mig*, la *Plaça Cerdà* y la *Plaça Lesseps*.

También en los años 90, a partir un estudio realizado en el Master en Proyección Urbanística de la UPC y propuesto al Ayuntamiento de Barcelona, se pondrá en marcha la transformación de buena parte del antiguo sector industrial del Poble Nou, que desde entonces será denominado normativamente 22@, dedicado a las actividades tecnológicas de la nueva industria y las comunicaciones, así como al sector terciario de oficinas, con la presencia de algunas nuevas edificaciones residenciales, siempre en competencia con aquellas. Ha sido una iniciativa de éxito, con la localización de más de 5000 nuevas empresas en menos de veinte años, si bien las operaciones de nueva vivienda se han retrasado o han resultado insuficientes.

En relación a la actividad turística, económicamente muy decisiva para la ciudad, pero entonces todavía no tan conflictiva, algunas iniciativas municipales como el Plan de Hoteles y establecimientos turísticos (PEUAT), o los del Port (Vell i Nou), tratarán de compatibilizar la demanda turística con el bienestar de los ciudadanos de los barrios y sectores urbanos más afectados. Finalmente, constatar la dinámica e importancia creciente de la implantación de grandes centros comerciales, con establecimientos como: Glòries, La Maquinista, Vila Olímpica, La Illa Diagonal, Heron City, Las Arenas, Diagonal Mar, Gran Vía, etc. No podían faltar los negocios inmobiliarios de los grandes Clubs de fútbol de la ciudad, trasladando sus instalaciones a la periferia próxima: El Club Deportivo Español, a Cornellà del Llobregat; o ampliando las suyas, en Sant Feliu de Llobregat y posteriormente, remodelando el estadio central del Camp Nou, el Club de Fútbol Barcelona. (TORRE & FERRER, 2013).

3.6. Una nueva fase en la gestión urbana, 2011-2015

Entre los meses de junio de 2011 y de 2015 Barcelona fue gobernada por el Alcalde Trias, de *Convergència i Unió*, una coalición bipartidista que propuso un cambio en las políticas urbanísticas respecto al “modelo Barcelona” de gobiernos anteriores. Durante este período, marcado por una nueva crisis económica, la reducción de la inversión pública y la precarización en varias zonas de la ciudad, se intentaron implementar ideas para mejorar la competitividad urbana y la calidad de vida. A pesar de tratarse de un sólo mandato, la administración apostó



Fig.7 / Red de autobuses urbanos, esquema de reordenación según la malla del Ensanche

Fuente: Transports Metropolitans de Barcelona. <https://www.tmb.cat/ca/coneix-tmb/millores-xarxa-transport/nova-xarxa-bus/mapa>

por proyectos que marcaran una nueva fase en la gestión urbana, como la creación del departamento de Hábitat Urbano, integrando áreas como Urbanismo, Vivienda, Medio Ambiente e Infraestructuras, con el objetivo de renovar la ciudad bajo el lema de una “ciudad de las personas”, apoyada en tecnologías ambientales y urbanismo social.

Entre los objetivos clave destacarían la re-naturalización de la ciudad mediante corredores verdes y el fomento de la excelencia en el diseño urbano a través de una colaboración público-privada. Se promovió una política medioambiental responsable con énfasis en la calidad del aire, la eficiencia energética y la sostenibilidad del agua. La ciudad se proyectaba como referente de las *Smart Cities*, con la implantación de tecnologías de gestión del espacio público y una fuerte apuesta por la conectividad digital. El acceso a la vivienda fue otro objetivo, con proyectos como Can Batlló y la rehabilitación energética de edificios, aunque con escasos resultados.

El mandato también fue el del inicio de los sectores y “manzanas autosuficientes”, un modelo de urbanismo que buscaba la autosuficiencia

energética y la rehabilitación urbana. Entre aquellos, el puerto, el aeropuerto y la Zona Franca fueron puntos clave, pero sin de logros significativos en su integración funcional en el área metropolitana, aunque con planes estratégicos de infraestructuras de conexión ferroviaria.

La red de transporte público se reorganizó bajo un sistema en cuadrícula, mejorando la accesibilidad y conectividad entre líneas de autobuses, metro y otros transportes, mientras que la re-naturalización se concretó en el Plan Verde de la Biodiversidad, que buscaba conectar la ciudad con su entorno natural y hacerla más resiliente. También se avanzó en la reurbanización de grandes vías, como Passeig de Gràcia y Diagonal, con el objetivo de conectar los barrios mediante ejes cívicos, promoviendo la cohesión entre los municipios metropolitanos.

El concepto de “supermanzanas” fue clave en la reorganización urbana, transformando áreas como Poblenou y la Plaza de las Glòries para reducir el espacio destinado a vehículos privados y aumentar el verde urbano. Este enfoque prometía importantes cambios en la eficiencia metabólica de los barrios, mejorando la calidad

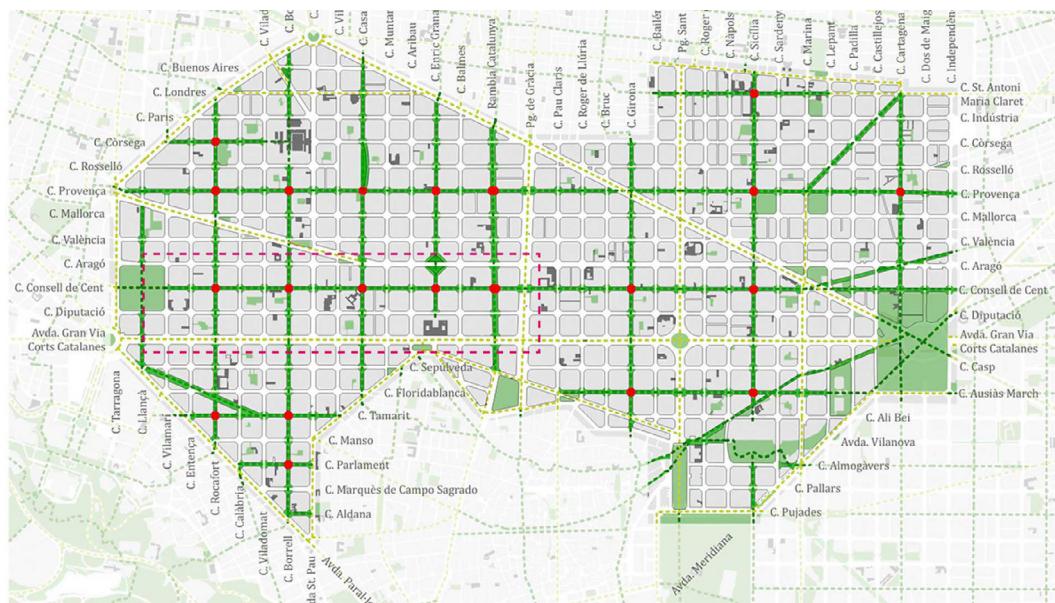


FIG.8 / Las “Superilles” y los “Ejes Verdes”. Reforma de la calle Consell de Cent del Ensanche

Fuente: Barcelona Regional (2023). Superilla Barcelona 2015-2023. <https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/handle/11703/129164>

de vida de los ciudadanos. Finalmente, la transformación de la Plaza de las Glòries fue presentada como un manifiesto del “nuevo urbanismo”: sustituyendo el tráfico por un parque cívico, promoviendo la movilidad sostenible y creando un espacio de conexión entre barrios. Esta remodelación simbolizaba la transición hacia una ciudad más centrada en sus habitantes y en el uso público del espacio urbano. (LLOP, 2015; BÀRCENA & GRATACÓS & GUALLART, 2015)

3.7. Un urbanismo social, 2015-2023

El cambio de mandato y de gobernanza de la ciudad, propiciaron un nuevo enfoque sociopolítico y la reorientación de un urbanismo de planes, proyectos y obras, a un urbanismo más centrado en lo social. Un cambio de registro en los temas y su alcance por parte del gobierno de la Alcaldesa Ada Colau, puso el foco en la respuesta a la problemática de acceso a la vivienda y la calidad de los barrios para un incremento de la salud, como derecho a vivir la ciudad.

El proyecto y la gestión municipal se centran en el desarrollo de acciones a través de estrategias de proximidad al servicio de la ciudadanía. Como cuestiones a destacar caben citar: la generación o actualización de nuevos

instrumentos normativos como los planes de usos y la regulación de la vivienda turística; los proyectos de espacio público “superilla”; la gestión de la movilidad sostenible, delimitando la Zona de Bajas Emisiones; nuevas políticas y realizaciones de vivienda, o propuestas de transformación de recintos, como el caso de La Modelo o el Recinto Ferial de Montjuïc, con el marcado objetivo de retornar a la ciudadanía los grandes espacios de la ciudad.

Una de las iniciativas más polémicas durante y posterior a la crisis pandémica, fue la del llamado “urbanismo táctico”, mediante la reutilización temporal y parcial de espacios viarios para su peatonalización, o de vacíos gestionados por entidades para proyectos como huertos sociales y comedores comunitarios, como paso intermedio para su posterior formalización.

El principal motor de la acción urbanística del periodo, basado en una actitud radical sobre cómo practicar una resiliencia activa en la ciudad, fue considerarla como una realidad ya construida y consolidada y por tanto buscar nuevas formas de actualizar el modo de pensar y hacer la ciudad. En mayo del 2015, el cambio en el gobierno municipal por el grupo de “Barcelona en Comú”, trató de afrontar lo que consideraban una pérdida de peso de la actuación urbanística de la etapa anterior, y sobre todo, abordar la reducción de las dificultades

personales (económicas, de integración, de asistencia...) de los ciudadanos, con el lanzamiento de programas transversales como fue el “Pla de Barris” de la ciudad. El proyecto principal del período ha sido el impulso de las denominadas “Superillas” (supermanzanas), que evolucionó hacia el de los “Eixos Verds”, para la pacificación y transformación de 21 calles y sus cruces en el Ensanche, como ámbitos eminentemente peatonalizados, cuya iniciación ha supuesto una importante controversia ciudadana, profesional y judicial.

Entre tanto, en la legislación urbanística catalana, La LLei 23/1983 de 21 de noviembre, de Política Territorial, establecerá la redacción de un Pla Territorial General de Catalunya, de los Plans Territorials Parcials, de los Plans Territorials Sectorials, y de los Plans Directors para su desarrollo.

Por otra parte, con la LLei 31/2010 del 3 de agosto, de l'Àrea Metropolitana, el Parlament de Catalunya aprobó la institucionalización del Àrea Metropolitana de Barcelona, que sustituyó a la Entitat Metropolitana, integrando las diversas Entidades hasta entonces existentes y extendiendo su ámbito y competencias a los treinta y seis municipios integrantes de la nueva institución. (ACEBILLO, 2022; COCCO & SCAGLIONE, 2024; RUEDA, 2020).

4. El Pla Territorial Metropolitá de Barcelona (PTMB-2010)

El presente plan es consecuencia de un doble mandato legal: por una parte, de la LLei 7/1987 del 4 de abril, de Actuacions públiques especials a la Conurbació de Barcelona, supresora de la Corporació Metropolitana, con la ampliación del inicial ámbito espacial de la Entitat Metropolitana, y por otra, por la LLei 1/1995, de 16 de marzo, de aprobación del Pla Territorial General de Catalunya y el mandato de la redacción de los Plans Territorials Parcials de las siete Veguerías del territorio catalán, una de ellas, la de la Regió Metropolitana de Barcelona.

Con la denominación a partir de entonces ya en catalán, el PTMB recuperó el ámbito territorial regional como ámbito metropolitano, tal y como lo había considerado el Plan Director del Área Metropolitana de 1966. A diferencia del PGM de 1976, planificará los 3200 Km² y los 164 municipios que integran la denominada Región Metropolitana. De acuerdo con la LLei 2/2002 de 14 de marzo d'Urbanisme, las determinaciones de los Plans Territorials Parcials habrán de

referirse al sistema de los asentamientos urbanos, a las infraestructuras de la movilidad y al sistema de espacios abiertos a escala regional; y los Plans Directors Urbanístics, de extensión y geometría variable, para garantizar la mayor precisión en las decisiones de ordenación urbanística supramunicipales.

Para la labor de planificación territorial de esta etapa serán muy importantes tanto el “Programa de Planejament Territorial” como los denominados “Criteris” de la Secretaria de Planificació Territorial, del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat.

El PTMB-2010, aprobado en junio de ese año y todavía vigente, es el instrumento que define para el territorio de la Región Metropolitana las previsiones y determinaciones urbanísticas relativas a los sistemas de los espacios abiertos, de la infraestructura y de los asentamientos, además de las estrategias y reglas para su desarrollo:

-Sistema de Espacios Abiertos. El espacio abierto como un potencial elemento estructurador del territorio y de la ciudad metropolitana. Se trata de la creación de un sistema de espacios abiertos integrado por áreas protegidas por su valor paisajístico y ambiental, ámbitos fluviales, áreas agrícolas y parques y jardines urbanos, religados por corredores ambientales para constituir una red ecológica territorial, de conexión entre las áreas naturales y las urbanas.

-Infraestructuras metropolitanas. Un proyecto integral y realización de las infraestructuras metropolitanas de movilidad, energía, comunicación, redes ambientales, etc., por parte de organismos públicos o sus concesionarias, frente a la desafortunada práctica habitual de su autonomía respecto a otras dimensiones de la realidad urbana y territorial. La movilidad ferroviaria y viaria para el transporte de personas y mercancías necesitaría aumentar el recurso al transporte público, potenciándola a través de incentivar la inter-modalidad y configurar sistemas de alta capacidad ambientalmente sostenibles.

Las determinaciones sobre la infraestructura ferroviaria contemplan la propuesta de redes de altas prestaciones, de pasajeros y mercancías, bien de Renfe o de los Ferrocarriles Catalanes y la red de Metro, distinguiendo entre las actuaciones propuestas entre los nuevos tramos de las redes, los desdoblamientos, las posibles conexiones a estudiar, y las nuevas estaciones e intercambiadores.

En las de la infraestructura viaria, la red propuesta contempla, además de las autopistas y autovías, las “vías estructurantes” distinguiendo entre primarias y secundarias, las “vías suburbanas”,

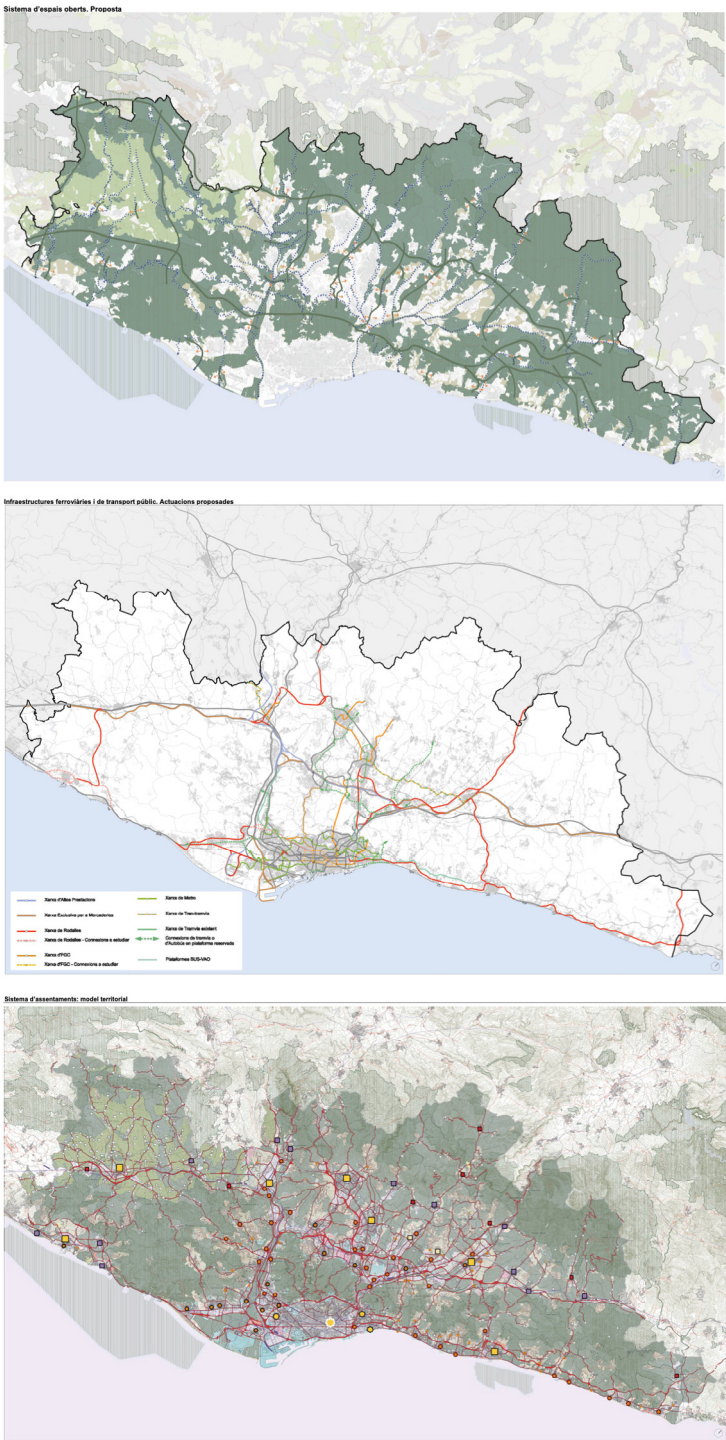


FIG. 9A / Pla Territorial Metropolità de Barcelona 2010, Sistema de Espacios abiertos
FIG. 9B / Pla Territorial Metropolità de Barcelona 2010, Infraestructuras ferroviarias y de transporte público
FIG. 9C / Pla Territorial Metropolità de Barcelona 2010, Sistema de asentamientos, modelo territorial

Fuente: https://territori.gencat.cat/ca/01_departament/05_plans/

las “integradas” y las de vehículos pesados, y las nuevas plataformas BUS/VAO. En las actuaciones previstas, los nuevos trazados en todo tipo de vías estructurantes e integradas.

Especial protagonismo para la configuración de la estructura de la accesibilidad metropolitana debieran tener las instalaciones del Puerto y del Aeropuerto, integrando las infraestructuras de los servicios, las redes tecnológicas, las de producción de energía, la recogida y tratamiento de las basuras, etc. que presentan la necesidad de la racionalización, potenciación y mejora general de sus servicios.

-Sistema de asentamientos. A diferencia de anteriores fases del planeamiento metropolitano que contemplaban un crecimiento extensivo, ahora se plantea una generalizada regeneración de los tejidos urbanos, de sus espacios y edificios, en vez de nuevos desarrollos cuantitativos consumidores del poco suelo disponible. Prioridad, por tanto, al completamiento, la recuperación y mejoramiento cualitativo de los barrios, además de promover la transformación de las viejas áreas industriales, con una adecuada densificación de los tejidos urbanos, subordinada a la accesibilidad con transporte público y a los servicios y dotaciones existentes.

Se trataría por tanto de explorar nuevos modelos de densificación, recuperación, sustitución y transformación o de completamiento de tejidos, en el marco de una compatibilidad de usos y actividades y de reducción de los traslados innecesarios. Igualmente, de nuevas tipologías habitacionales a precios asequibles y de flexible configuración, así como de modelos urbanísticos de la producción, distribución y consumo en la actual fase de tránsito del sector industrial tradicional al terciario avanzado.

El Plan contempla un Modelo territorial, en el que distingue entre la capital metropolitana, los subcentros principales del continuo urbano con más de 100 000 habitantes, los de los continuos urbanos intermunicipales de entre 10 000 a 40 000 habitantes y los menores de 10 000 habitantes de las diferentes polaridades comarcales, complementarias y estructurantes, así como los pequeños núcleos urbanos y rurales.

También define diferentes estrategias urbanas según los diferentes territorios metropolitanos: para los continuos urbanos intermunicipales, distingue entre las de los centros urbanos, las de las áreas de transformación urbana o de extensión de interés metropolitano, nuevas centralidades, áreas especializadas residenciales a reestructurar o industriales a transformar, o a consolidar y equipar, y finalmente las áreas de desarrollo estratégico.

Para los núcleos urbanos, establece cuatro niveles de crecimiento: estratégico, medio, moderado y de reequilibrio, y las estrategias de cambio de uso y reforma interior, mejora urbana y completamiento, y mantenimiento de su carácter rural. Para las áreas especializadas, establece las de consolidación, cambio de uso y reforma, extensión, reducción o extinción y de localización de equipamientos.

Finalmente, el Plan señala una docena de ámbitos territoriales de delimitación abierta y geometría variable para la redacción de los previstos Planes Directores Urbanísticos (PDU), uno de los cuales será el *Pla Director Urbanístic Metropolità de Barcelona* (PDUM), actualmente en trámite, después de su aprobación inicial, y que veremos a continuación.

La incidencia actual seguramente más importante del PTMB-10 estaría siendo de carácter normativo para las revisiones o nuevas aprobaciones de planes de ordenación urbana de fuera del ámbito de los 27 municipios del PGM76, en la aplicación de los citados diferentes niveles de crecimiento en el planeamiento urbano. Por otra parte, la planificación sectorial de las diferentes infraestructuras desafortunadamente seguiría su tradicional autonomía en su proyecto y realización en el desarrollo de sus propios planes. (ESTEBAN, 1991,2012; CARRERA, 2012; FONT, 2004).

5. El Pla Director Urbanístic Metropolità de Barcelona. (PDUM, aprobación inicial 2023)

Además de por el mandato legal del Título III de la *LLei 31/ 2010* del 3 de agosto, de *l'Àrea Metropolitana* por el que se define su contenido, son diversas las razones que sustentan la conveniencia y oportunidad de la redacción del nuevo Plan. Entre ellas, el desgaste del PGM-76 y sus más de un millar de modificaciones puntuales, la existencia de múltiples figuras de planeamiento y de regulaciones en el ámbito del Área Metropolitana que se precisan clarificar, y la incapacidad para hacer frente a nuevos retos y demandas. De todo ello se deduce la necesidad de un nuevo Plan y de su posibilidad por legal de su redacción, así como por los posibles efectos negativos de su ausencia.

El nuevo Plan tratará dar respuesta a las necesidades actuales de la población metropolitana basándose en las capacidades del territorio, apostando por los siguientes objetivos: Reforzar la solidaridad y potenciar la capacidad metropolitana; Naturalizar y articular el territorio; Mejorar

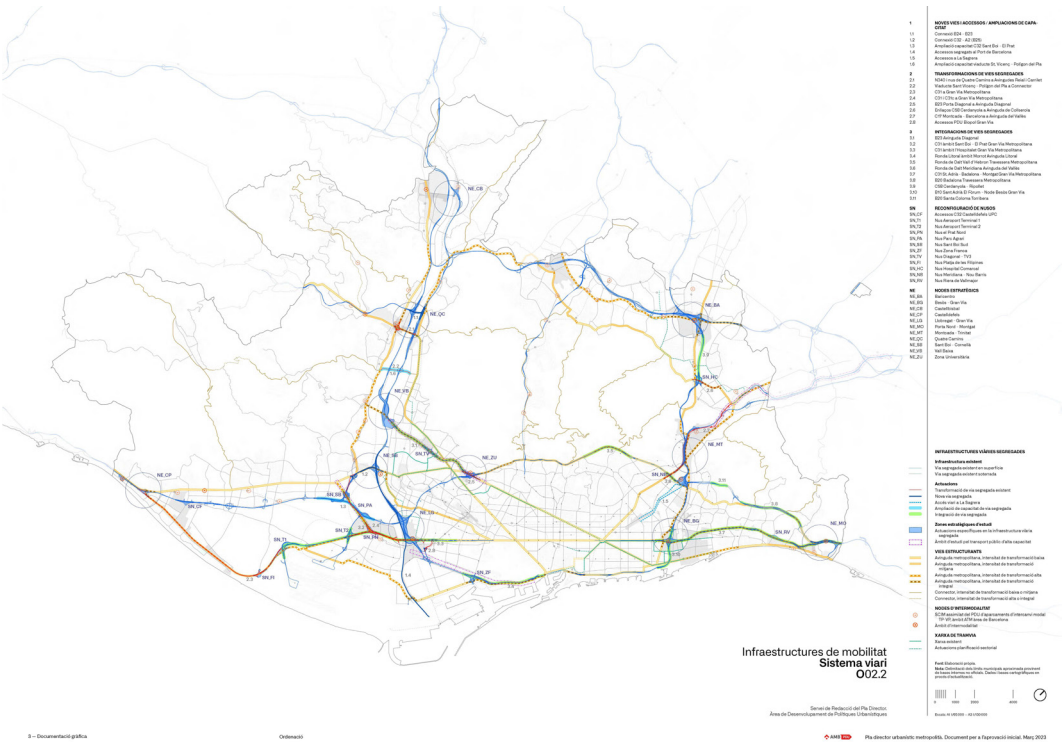
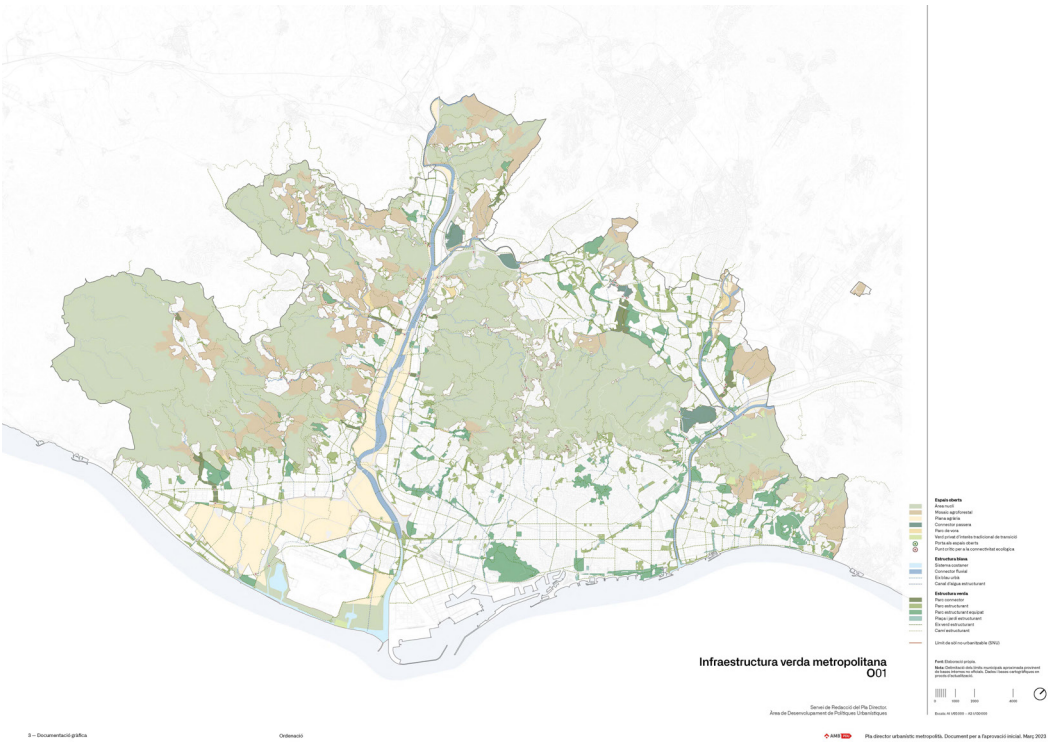


FIG. 10A / Pla Director Urbanístic Metropolità de Barcelona 2023, Infraestructura Verde
FIG. 10B / Pla Director Urbanístic Metropolità de Barcelona 2023, Infraestructura de movilidad, sistema viario
Fuente: <https://urbanisme.amb.cat/informar-se/document-aprovacio-inicial>

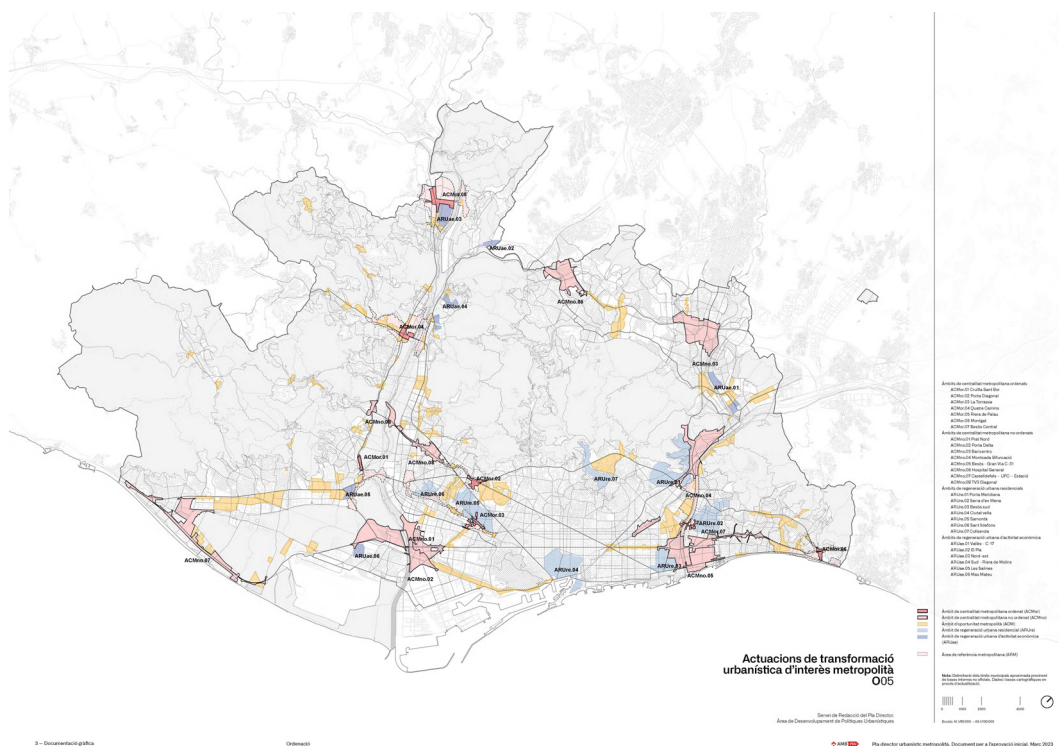


FIG. 10C / Pla Director Urbanístic Metropolità de Barcelona 2023, Actuaciones de Transformación Urbanística de Interés metropolitano

Fuente: <https://urbanisme.amb.cat/informar-se/document-aprovacio-inicial>

la eficiencia del metabolismo urbano; Fomentar una movilidad activa y sostenible; Favorecer la cohesión social; Rehabilitar y reciclar los tejidos urbanos; Incrementar la diversidad y la habitabilidad urbana e impulsar la competitividad y sostenibilidad derivadas del cambio climático. Así mismo, prestará atención a los diversos tejidos residenciales y a los espacios especializados de la producción y de la actividad económica, a las dotaciones y a los espacios libres, a las infraestructuras de la movilidad y del transporte público y a las redes de servicios (agua, energía, información y comunicación) de la economía metropolitana.

El Plan realizará un exhaustivo y documentado trabajo de Diagnóstico, en la que se analizará su encaje territorial, las dinámicas metropolitanas referidas principalmente a la población, la vivienda y a la actividad económica, y a la base territorial y urbanística del plan, desde aquellas dinámicas y desde las amenazas a la matriz biofísica en la actual situación. Los contenidos principales de la Propuesta del Plan serían los siguientes:

- **Un modelo territorial**, que integra las demandas y potencialidades del territorio con las expectativas y objetivos de los diversos agentes, en el marco de cuatro ejes principales: Preservación de las funciones y servicios de los ecosistemas metropolitanos, Recuperación de estructuras y continuidades urbanas, Transformación de los asentamientos de manera sinérgica con la estructura urbana, Transición ecológica, social y tecnológica y la definición de cinco premisas: Capacidad territorial, Reutilización de tramas urbanas y edificaciones, Reprogramación de usos y funciones, Ámbitos funcionales y Región Metropolitana.

- **El impulso de la Infraestructura Verde**, integrada por una serie de elementos de características y tratamientos diversos: *Los espacios abiertos*, en los que se distingue entre Áreas núcleo, Conectores pasillo, Mosaico agroforestal, y Llano agrario; la *Estructura azul*, en la que se integran los conectores fluviales, el litoral metropolitano, los ejes verdes urbanos, los canales de agua y los espacios de interés para la

recarga acuífera, la regulación de las avenidas y los deslizamientos. También, la propia *Estructura verde*, integrada por los Ejes verdes, los Caminos y los Espacios libres.

- **La configuración de una estructura urbana y social**, con las *Vías estructurantes*, en cuatro niveles o categorías: Avenidas Metropolitanas, Conectores, Calles y Caminos; así como los *Espacios Verdes*, en la forma de Ejes Verdes y Espacios Libres; las *Centralidades y Equipamientos*, con los Ámbitos de Centralidad, y de Oportunidad Metropolitana, así como los Equipamientos.
- **Las redes segregadas de la movilidad**. El Plan propone un reparto modal de la movilidad en el que más del 50% de los desplazamientos se realicen a pie o en bicicleta, y aproximadamente el 30% en transporte público, reduciendo los futuros desplazamientos en vehículos privados y adaptando las redes existentes y creando nuevas. En el esquema de la movilidad, la red ferroviaria será fundamental para su sostenibilidad, reforzando el traspaso de los desplazamientos de las personas al transporte público, así como la red viaria segregada complementaria de las vías estructurantes, especialmente para el largo recorrido y de conexión con el exterior. En la confluencia de estos dos tipos de infraestructura será donde aparecerán los *nodos estratégicos*, como lugares para el intercambio modal del vehículo privado al transporte público.
- **La ordenación de los asentamientos urbanos en un sistema policéntrico**. Las propuestas del Plan se dirigen tanto a los nuevos desarrollos como a las posibilidades de actuación en los suelos urbanos existentes, en un modelo de ciudad que, de acuerdo con los objetivos, permita alcanzar un territorio más habitable, eficiente y sostenible. Establece las *Actuaciones de Transformación de Interés Metropolitano*, considerando tres tipos: Centralidades, Ámbitos de Oportunidad Metropolitana, y Ámbitos de Regeneración Urbana. Entre las primeras, las *Centralidades Ordenadas*, donde las directrices, finalidades y funciones determinadas por el Plan se implementan directamente mediante el planeamiento derivado y de los Planes Directores Urbanísticos, y las *Centralidades no Ordenadas*, que corresponden a ámbitos que no presentan todavía un nivel de propuesta suficientemente maduro y que deberán ser objeto de un plan director o de otro

tipo de planeamiento que los desarrolle, concretando sus características.

Si bien el Plan prevé un equilibrio entre el techo residencial y el de actividad, la distribución de los techos se adaptará a cada situación particular, con un criterio de reequilibrio funcional que minimice la necesidad de desplazamientos a escala local y de ámbito. En cuanto a los *Ámbitos de Oportunidad Metropolitana*, se trata de áreas urbanas con necesidad de ser transformadas, situadas en lugares estratégicos y con potencial para acoger futuros crecimientos, minimizando la ocupación del suelo y garantizando una intensidad urbana adecuada. Finalmente, los *Ámbitos de Regeneración Urbana*, tienen por objeto la mejora del medio urbano y la cohesión social en los tejidos existentes más vulnerables de la metrópoli, no comportando nuevos desarrollos. En ellos se contemplan dos tipos: los Residenciales, y los de Actividad Económica. Por otra parte, el Plan establece para su aplicación unas *Estrategias para el suelo urbano*.

- **La Vivienda y uso residencial**. Se plantea la mejora el acceso a la vivienda, la del parque residencial y la protección del uso residencial, asignando la función mixta residencial y de actividad económica a los ámbitos habitacionales, proponiendo la intensificación de las reservas para vivienda asequible en los nuevos desarrollos y en las citadas actuaciones de transformación de interés metropolitano, blindando un 10% del parque de viviendas que formará el parque asequible estable.
- **Los espacios de Actividad Económica**. Se proporcionan los mecanismos para proteger la actividad industrial y flexibilizar los usos que puedan darse en estas áreas especializadas, a partir de la definición de los *usos y funciones metropolitanas*. La estructura de funciones permite la mezcla de usos en los tejidos residenciales, con las estrategias de Equipar y de Equilibrar. El Plan facilita la localización de la actividad logística y el transporte de mercancías en las diferentes escalas territoriales, sigue el criterio de promover actividades intensivas en ocupación en puntos de buena accesibilidad al transporte, y el de dotar a los polígonos industriales de transporte público y medios de movilidad sostenible.
- **Las dotaciones y los elementos para facilitar el metabolismo urbano**. Considera los equipamientos y los espacios libres de

manera integrada, a partir de cuatro ejes principales: prestación de servicios dotacionales, articulación del sistema de dotaciones, distribución y diversificación de los espacios libres y ampliación de las reservas, para garantizar la suficiencia y mejorar la cobertura territorial. Establece también unas *directrices ambientales*, con los objetivos de alcanzar la eficiencia en el uso de los recursos, mitigar y adaptarse al cambio climático y conseguir la calidad ambiental y la salud de la población.

El PDUM ha tardado en aparecer más de trece años desde la *LLei 31/10 de l'Àrea Metropolitana* que lo mandataba y desde la aprobación del *Pla Territorial Metropolità* de 2010. La “ordenación integral” del área metropolitana necesitará para el desarrollo del plan la redacción de un planeamiento derivado, especialmente del previsto *Pla d'Ordenació Urbanística Metropolità* (POUMet) para la concreción de sus determinaciones, lo que significará no sólo un importante incremento de plazo temporal en la pendiente ordenación metropolitana, sino sobre todo, la necesidad y a la vez oportunidad de volver a replantear las relaciones teórica y metodológica entre los proyectos territorial y urbano y explorar nuevos instrumentos en el planeamiento y gestión de sus territorios metropolitanos. (FONT, 2015, 2020; LLOP, 2016).

6. A modo de epílogo

Después de cincuenta años de planes, proyectos y transformaciones, cabe preguntarse si estamos en el umbral de un nuevo modelo. La ciudad de Barcelona y la metrópoli en el siglo XXI siguen planteando cuestiones inaplazables, que cabe poner en la agenda del proyecto de territorio al menos en las dos escalas que deben conjugarse en los proyectos de ciudad y territorio: la atención al urbanismo local, centrado en la regeneración de la ciudad existente, y la refiguración del urbanismo de la próxima generación, para dar respuesta a nivel de la metrópoli de geometrías variables, en función de las dinámicas económicas, cívicas, sociales y culturales.

Barcelona debe seguir siendo punta de lanza en este desafío, pues el proyecto de Barcelona se extiende más allá de sus límites municipales y cada vez más son simultáneas realidades territoriales que mezclan las escalas locales, metropolitanas, regionales y plurinacionales.

Seguramente será necesaria una cautela en relación a las competencias jurídico administrativas que inciden en la gestión real, pero no por ello debemos dejar de prever una proyectualidad que admita la escala de la metrópolis. Cuestiones administrativas al margen, es evidente que el proyecto metropolitano se basa en una geometría que varía en función de los temas que consideramos importantes. Si nos centramos en la competitividad y en el motor económico, o en los espacios de ocio, o en la gestión medioambiental, entonces el ámbito es cada vez más elástico y variable, y excede los límites estrictos de la demarcación político-administrativa, para incluir la región metropolitana, Cataluña, o incluso un desarrollo territorial plurinacional o federal. Quedan muchos temas clave por desarrollar para poder abordar la escala real de nuevos proyectos claramente plurimunicipales, que exigen una visión supramunicipal acorde con los respectivos problemas y oportunidades territoriales, previendo territorios que necesiten ser repensados con figuras revisadas de gobierno y gestión pública.

Podemos afirmar que la historiografía de los planes de Barcelona, en sus múltiples escalas administrativas, constituye un elenco de modelos de planeamiento metropolitano que han provocado un debate constante y persistente sobre el Urbanismo, generando, sin lugar a dudas, cultura urbanística a nivel catalán y nacional. Los efectos y reverberaciones de una interpretación de los cambios ocurridos en la teoría de ciudad y en los modos de intervención urbanística de cada época en el contexto de Barcelona, bien representan el proceso de buena parte de las metrópolis españolas. Con especificidades, por supuesto, pero con analogías y semblanzas que justificarían cada vez más la necesidad de indagar sobre las cuestiones recurrentes y similares para una renovación, tal vez incluso homologación, de los principios legales, las pautas de políticas regionales y autonómicas, las normas reguladoras, e influir en programas y proyectos acordes con las Agendas urbanas y los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Una revisión como la presente de la experiencia barcelonesa, aún en su carácter de síntesis más que de su desarrollo exhaustivo, permite constatar consideraciones para renovación de la disciplina Urbanística y para su praxis: el Plan, el Proyecto Urbano y la Gestión de la ciudad y el territorio, como procedimientos sinérgicos y no alternativos, que suponen un activo fundamental para dirigir la realidad territorial del futuro próximo. Los planes prefiguran y anticipan; los proyectos abordan la escala de la realización. A veces los planes van por delante, en otras



FIG. 11 / **Vistas aéreas de la ciudad de Barcelona desde el mar Mediterráneo y desde el interior.**
Fuente: Autor Jon Tugores, arquitecto.

ocasiones son los proyectos directamente los que dejan huella. En suma, hemos aprendido de los planes como proyectos y de los proyectos que tienen visión de plan.

Constatamos también que, frente a la pretensión habitual de un plan omnicomprendivo y enciclopédico, lo que funciona es un plan suma de proyectos y múltiples facetas disciplinares, pero que es capaz de concretar e intervenir en la buena forma urbana, siguiendo los preceptos de la ordenación del suelo y la habitabilidad, de los usos y actividades tradicionales y emergentes, así como la organización de la estructura relacional y de los flujos básicos de la movilidad. Planes que progresivamente van incorporando pautas para la gestión y regulación de las cuestiones metabólicas y del funcionamiento de los procesos ecosistémicos metropolitanos. Un plan de proyectos urbanos, de definición de los sistemas funcionales e infraestructurales capacitantes. Pero sobre todo un plan flexible, que permita cambiar de escala y afrontar una delimitación variable del territorio objeto de planificación según la naturaleza de las cuestiones a ordenar. La metrópolis real es de geometría variable y Barcelona es un buen laboratorio, con patrimonio verificado para enfocar el proyecto de ciudad territorio renovado en este nuevo siglo.

7. Bibliografía

- AA.VV. (1983): *Plans i projectes per a Barcelona 1981/1982*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona.
- ACEBILLO, J. A. (2022): En defensa de l'Eixample". *Política&Prosa*, 50, pp. 61-66.
- BÀRCENA, C. & GRATACÓS, C. & GUALLART, V.(Eds), (2015): *Plans i Projectes de Barcelona 2011-2015*. Ajuntament de Barcelona.
- BOHIGAS, O. (1985): *La reconstrucció de Barcelona*. Barcelona, Edicions 62.
- BUSQUETS, J. (1992): *Barcelona. Evolución urbanística de una capital compacta*. (Colección Ciudades de Iberoamérica). Madrid: Mapfre 1992.
- CARRERA, J. M. (2012): El Pla Territorial Metropolità de Barcelona. Propostes per territoris. *Papers*, 55, pp. 32-47.
- COCCO, F. & SCAGLIONE, M. (2024): *Barcelona Superilla*. Ajuntament de Barcelona.
- ESTEBAN, J. (1991): Els objectius territorials per a la Regió Metropolitana. *Papers*, pp. 9-20.
- ESTEBAN, J. (1999): *El Projecte urbanístic: valorar la perifèria i recuperar el centre*. Barcelona, Aula.
- ESTEBAN, J. (2007): Crisi i ordenació de l'àrea metropolitana de Barcelona, 1953-1976. En: Ricard PIÉ NINOT (Ed.) *Aportacions catalanes en el camp de la urbanística i de l'ordenació del territori, des de Cerdà als nostres dies*. pp.241-281. Barcelona, Institut d'Estudis Catalans.
- ESTEBAN, J. (2012): El Pla Territorial Metropolità de Barcelona en el planejament territorial de Catalunya. *Papers*, 55, pp.21-31.
- FERRER, A. & SABATÉ, J. (1995): El planejament urbanístic. En: FEDERACIÓ DE MUNICIPIS DE CATALUNYA, (Ed.) *"10 anys d'Ajuntaments democràtics (1979-1989). Elements per un balanç"*. Barcelona, Generalitat de Catalunya.
- FONT, A. & LLOP, C. & VILANOVA, J. M. (1999): *La construcció del territori metropolità. Morfogènesi de la regió urbana de Barcelona*. Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.
- FONT, A. (2000): La experiencia reciente de Catalunya: Planeamiento urbano para el siglo XXI. *Urban*, 82, pp.60- 82.
- FONT, A. (2002): Territorio y Ciudad en la Catalunya de los 60. En: Antonio PIZZA & Josep M^a ROVIRA (Eds.) *Desde Barcelona. Arquitecturas y Ciudad 1958-1975*. pp. 54-85. Madrid, Ministerio de Fomento, COAC.
- FONT, A. (2004): Región urbana de Barcelona: de la ciudad compacta a los territorios metropolitanos. En: Antonio FONT & Francesco INDOVINA & Nuno PORTAS (Eds.). *La explosión de la ciudad. Transformaciones territoriales en las regiones urbanas de la Europa Meridional*, pp. 244-263. Barcelona, Fórum Universal de las Culturas, COAC (primera edición); Madrid, Ministerio de Vivienda, 2007 y Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación, 2011.
- FONT, A. (2015): Barcellona: dalla pianificazione della città compatta al progetto urbanistico dei territori metropolitani. *Urbanistica*, 155pp.43-57. (Premio Letteratura Urbanistica INU 2017).
- FONT, A. (2020): Design and Governance for a City Region: The case of the Urban Region of Barcelona. En: Michael NEUMAN & Wil ZONNEVELD (Eds.) *Handbook of Regional Design*, pp. 227-245. London-New York, Routledge.
- LLOP, C. (1995): *Espais projectuals d'una metròpoli. Canvis en l'estructura espacial de l'àrea central metropolitana de Barcelona. 1976-1992* (Tesis doctoral, Universitat Politècnica de Catalunya UPC/ DUOT).
- LLOP, C (2015): Barcelona's urban planning project 2011-2015. In search of a new city model? *Urbanistica*, 155, pp.34-53.
- LLOP, C (Ed) (2016): *Ciudades, territorios metropolitanos y regiones urbanas eficientes: estrategias y propuestas de proyecto para la regeneración de la ciudad mosaico territorial después de la explosión de la ciudad*. Lleida, Pagès Editors.
- MARSHALL T. (2004): *Transforming Barcelona*. London, Routledge.
- MARTORELL V. & FLORENSA, A. & MARTORELL OTZET, V. (1970): *Historia del urbanismo en Barcelona. Del Plan Cerdà al Área Metropolitana*. Hospitalet del Llobregat. Labor.
- MONCLÚS, F. J. (2003): The Barcelona model: ¿an original formula? From 'reconstruction' to strategic urban projects (1979–2004). *Planning Perspectives*, 18 (4). pp. 399-421.
- NEL·LO, O. (1995): Dinàmiques territorials i mobilitat urbana a la regió metropolitana de Barcelona. *Papers*, 24, pp.9-37.

PARCERISA, J. (2013): El PGM en perspectiva. *Quaderns del PDU Metropolità "Cap a la redacció del Pla director urbanístic metropolità"*.(Workshop-1). Barcelona, Àrea Metropolitana.

PIÉ, R. (1982): El Pla General Metropolità com a pla d'arquitectura de Barcelona. *Quaderns d'arquitectura i urbanisme*, 154pp. 19-25.

RIBAS, M. (1972): El Àrea Metropolitana de Barcelona. *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo* 87pp.3-66 (Ejemplar dedicado a El Àrea metropolitana de Barcelona).

ROWE, P. (1991): *The Urban Public Spaces of Barcelona 1981-1987*.Cambridge, Mass., Harvard University GSD.

RUEDA, S. (2020): *Regenerando el Plan Cerdà. De la manzana Cerdà a la supermanzana del urbanismo ecosistémico*. Barcelona, Agbar.

SOLÀ-MORALES, M. DE (1972a): La metodología del Plan Director". *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*.87, pp. 19-20.

SOLÀ-MORALES, M. DE (1972b): Las propuestas del Plan Director. *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*, 87, pp. 25-26.

SOLANS, J. A. (1997): Els canvis que el Pla General Metropolità va introduir a la pràctica urbanística. Un balanç. *Papers*, 28 pp.85-100.

SOLANS, J. A. (2020): *Barcelona 1869-1979. Els anys decisius del planejament de la metròpoli*, Barcelona, Museu d'Historia de Barcelona.

SOTERAS, J. (1977): El Plan Comarcal de 1953. *Ciudad y Territorio*, 2/77 pp. 87-94.

SUBÍAS, X. (1977): Plan Director del Àrea Metropolitana de Barcelona, según propuesta técnica de Enero de 1966. *Ciudad y Territorio* 2 pp.95-100.

TERÁN, F. DE (1977): Notas para la historia del planeamiento de Barcelona. *Ciudad y Territorio*, 2/77 pp. 73-86.

TERÁN, F. DE (1978): *Planeamiento urbano en la España contemporánea. Historia de un proceso imposible*. Barcelona, Gustavo Gili.

TERÁN, F. DE (1997): El Plan General Metropolitano de Barcelona en el contexto del urbanismo español de los setenta. *Papers*, 28, pp.55-61.

TORRE J. DE LA & FERRER, A. (2013): *Portait de ville: Barcelone*, Paris, Cité de l'architecture et du patrimoine.

TORRES, M. DE (1999): *La formació de la Urbanística Metropolitana de Barcelona*". Barcelona, Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana.

8. Listado de Acrónimos/Siglas

PDU	Planes Directores Urbanísticos
PDUM	Pla Director Urbanístic Metropolità de Barcelona
PERI	Plans Especials de Reforma Interior / Planes Especiales de Reforma Interior
PGM-76	Plan General Metropolitano de 1976
PTMB	Pla Territorial Metropolità de Barcelona 2010