

Planificación estratégica urbana en España: trayectorias temáticas y prospectiva 2030

Planejamento estratégico urbano na Espanha:
trajetórias temáticas e perspectivas para 2030

Strategic urban planning in Spain: thematic
trajectories and 2030 prospects

Raúl POSTIGO Vidal^{1*}, Ángel PUEYO Campos¹, Carlos LÓPEZ
Escolano¹

Artigo recebido em
21 de agosto de 2025

Versão final aceita em
10 de março de 2026

Publicado em
28 de agosto de 2026

1 Universidad de Zaragoza
(UNIZAR), Zaragoza, Aragón,
España.

* E-mail de contato:
rpostigo@unizar.es

Resumen: La planificación estratégica urbana en España, con más de 30 años de trayectoria, ha experimentado notables cambios en sus objetivos y prioridades, reflejo de las transformaciones socioeconómicas, ambientales e ideológicas del país. Este estudio longitudinal analiza esa evolución desde los primeros planes de finales del siglo XX hasta los más recientes, con horizonte 2030. De manera sistematizada y a través de un Análisis de Contenido Cualitativo (ACC), se han examinado más de 4.000 objetivos estratégicos clasificados en siete temáticas – Territorio; Urbanismo; Sociedad; Economía, Conocimiento y TIC; Citymarketing, Turismo y Cultura; y Sostenibilidad Ambiental – y sus respectivas subtemáticas. La metodología es replicable para otros países y regiones, ofreciendo un marco analítico para abordar futuros estudios comparativos. El estudio abarca 84 planes estratégicos de ciudades españolas, lo que permite comparar estructuras temáticas entre distintos tipos de ciudades y evaluar cómo han variado las trayectorias temáticas y prioridades estratégicas en función de los contextos sociales, económicos y políticos. Los resultados identifican una evolución desde enfoques integradores del territorio, pasando por una orientación más social tras la Gran Recesión, hasta una fase reciente centrada en la sostenibilidad y la digitalización urbana, influida esta última por las agendas urbanas y el marco normativo europeo.

Palabras clave: planificación estratégica urbana; estrategias urbanas; ciudades; planificación urbana; análisis de contenido cualitativo.

Resumo: O planejamento estratégico urbano na Espanha, com mais de 30 anos de trajetória, tem experimentado mudanças notáveis em seus objetivos e prioridades, refletindo as transformações socioeconômicas, ambientais e ideológicas do país. Este estudo longitudinal analisa essa evolução desde os primeiros planos do final do século XX até os mais recentes, com horizonte em 2030. De forma sistematizada e por meio de uma Análise de Conteúdo Qualitativo (ACQ), foram examinados mais de 4.000 objetivos estratégicos classificados em sete temáticas – Território; Urbanismo; Sociedade; Economia, Conhecimento e TIC; Citymarketing, Turismo e Cultura; e Sustentabilidade Ambiental – e suas respectivas subtemáticas. A metodologia é replicável para outros países e regiões, oferecendo um marco analítico para abordar futuros estudos comparativos. O estudo abrange 84 planos estratégicos de cidades espanholas, o que permite comparar estruturas temáticas entre diferentes tipos de cidades e avaliar como variaram as trajetórias temáticas e prioridades estratégicas em função dos contextos sociais, econômicos e políticos. Os resultados identificam uma evolução desde enfoques integradores do território, passando por uma orientação mais social após a Grande Recessão, até uma fase recente centrada na sustentabilidade e na digitalização urbana, esta última influenciada pelas agendas urbanas e pelo marco normativo europeu.

Palavras-chave: planejamento estratégico urbano; estratégias urbanas; cidades; planejamento urbano; análise de conteúdo qualitativo.

Abstract: Strategic urban planning in Spain has a trajectory of more than 30 years and has undergone remarkable changes in its aims and priorities, which reflects the country's socio-economic, environmental and ideological changes. This longitudinal study analyzes this evolution since the first plans, in the late 20th century, to the most recent ones, with a 2030 horizon. More than 4.000 strategic goals classified into seven thematic fields were assessed through a systematized method, based on a Qualitative Content Analysis (QCA), namely: Territory; Urban Planning; Society; Economy, Knowledge and ICT; City Marketing, Tourism and Culture; Environmental Sustainability (and their respective subtopics). The methodology can be applied to other countries and regions, as it provides an analytical framework to approach future comparative studies. The study encompassed 84 strategic plans from Spanish cities, and it enabled comparing thematic structures across different city types and assessing how thematic trajectories and strategic priorities have varied depending on social, economic and political scenarios. According to the results, there was an evolution and it started from integrative territorial approaches, progressed through a more socially oriented focus, after the Great Recession, and reached a recent stage focused on urban sustainability and digitalization. Such a digitalization process was mostly influenced by both urban agendas and the European regulatory framework.

Keywords: strategic urban planning; urban strategies; cities; urban planning; qualitative content analysis.

1. Introducción

La Planificación Estratégica Urbana (PEU) comenzó a implementarse de manera efectiva a partir de las décadas de 1980 y 1990, marcando un punto de inflexión en la gestión del desarrollo urbano. Ciudades pioneras como San Francisco o Barcelona elaboraron planes estratégicos con visión de largo plazo que fueron referentes para muchas otras ciudades interesadas en proyectar futuros urbanos compartidos, y en adoptar enfoques de gestión empresarial orientados a dinamizar el crecimiento y guiar la transformación urbana. Esta mirada prospectiva – o *Imagining* urbano en términos de Ratcliffe y Krawczyk (2011) – busca conducir la acción urbana desde la realidad presente hacia escenarios más sostenibles y deseables.

Entre las primeras estrategias urbanas destacan planes relevantes como Barcelona, Bilbao, Málaga, Sevilla, Valencia, Donostia/San Sebastián, Zaragoza o Lisboa en la península ibérica; Bogotá, Medellín, Río de Janeiro, Curitiba, Montevideo o Rosario en América Latina (Fernández Güell, 2006; Merinero Rodríguez, 2010); Génova y Turín en Italia, o capitales europeas de referencia como París, Ámsterdam o Berlín (Merinero Rodríguez, 2010). Estas iniciativas se consideran paradigmáticas por su capacidad de transformar la realidad económica y social de las ciudades mediante procesos de reflexión estratégica urbana (Steinberg, 2005; Pascual Esteve & Tarragona Gorgorio, 2009), consolidando así trayectorias de éxito.

Los modelos estratégicos han coexistido con los instrumentos normativos de planificación urbana, generando un debate académico sobre diferencias conceptuales y metodológicas (Albrechts, 2010; Pascual Esteve, 2001; Lindgren & Bandhold, 2003; Folch, 2004; Farinós, 2005; Steinberg, 2005; Fernández Güell, 2006; Watson, 2009; Schwedler, 2011; González Medina, 2012). Aunque presentan orígenes y objetivos distintos, la literatura identifica puntos de convergencia y complementariedad (Romero Aloy & Vidal Climent, 2018). En este marco, el plan estratégico – de carácter indicativo, integral y

basado en gobernanza participativa e innovación socio-territorial – se configura como eje articulador de una visión consensuada de las necesidades sociales, económicas y ambientales. El planeamiento normativo, en cambio, territorializa dicha visión (Folch, 2004) mediante intervenciones concretas sobre el espacio urbano.

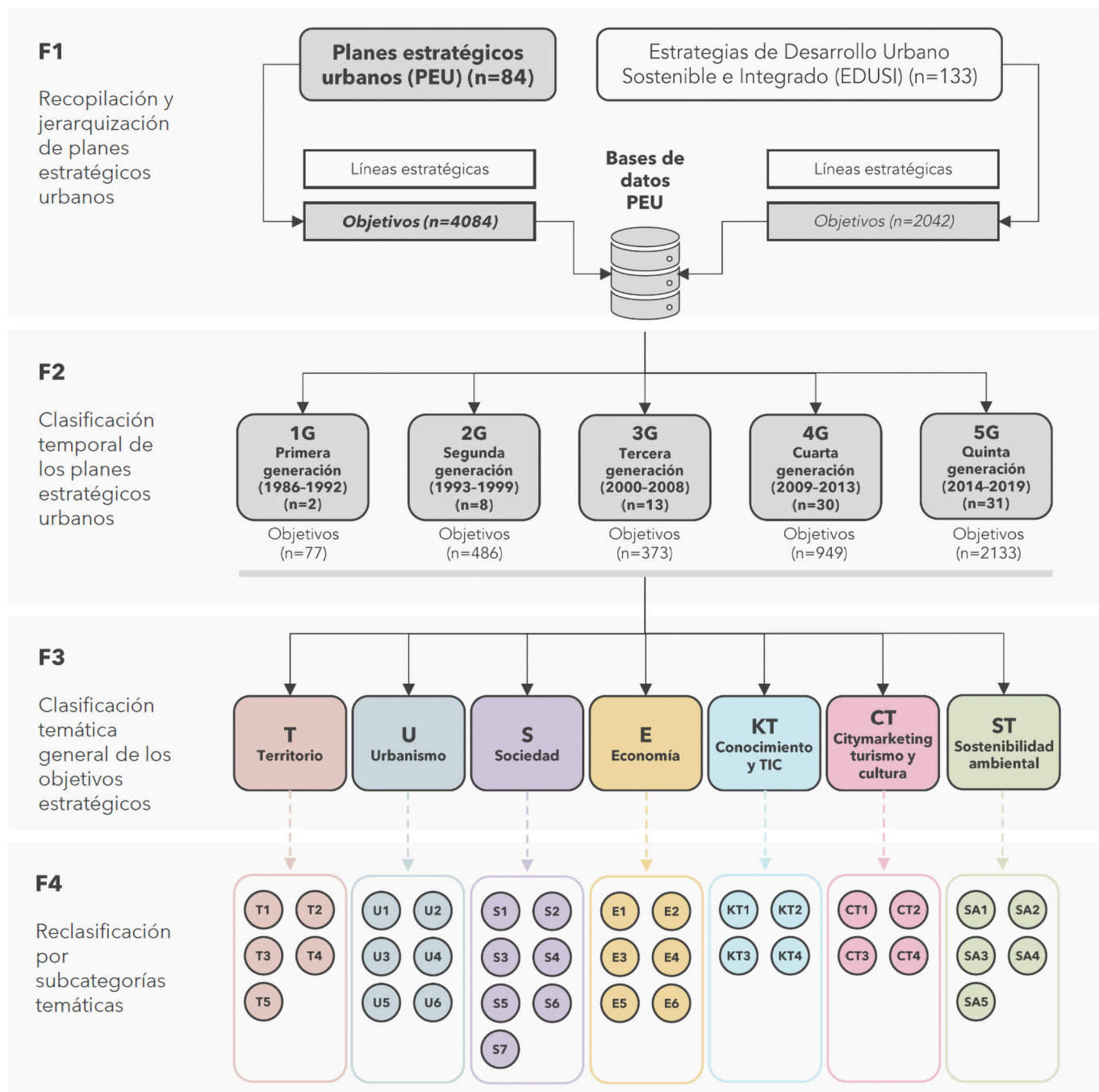
La relevancia del enfoque estratégico e integral de la planificación urbana ha sido respaldada por marcos internacionales como la Nueva Agenda Urbana y la Agenda 2030 de las Naciones Unidas, así como por la Política de Cohesión de la Unión Europea, que han promovido las denominadas Estrategias de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado (EDUSI). Estos instrumentos y las nuevas agendas urbanas guardan estrecha relación con los instrumentos de PEU más recientes (González Medina, 2023) al abordar retos urbanos como el cambio climático, la transformación de la economía urbana, la inclusión social o el envejecimiento demográfico desde una perspectiva integral.

El renovado interés nacional e internacional por el papel del enfoque estratégico de la planificación, así como la proliferación de estos instrumentos, justifican la necesidad de un análisis temático profundo de sus prioridades y orientaciones. En este contexto existen estudios previos en la literatura científica, si bien la mayoría se han centrado en enfoques parciales, ya sea por su delimitación geográfica (Ruano, 2015; Espino Hidalgo & Navas Carrillo, 2018; Hersperger et al., 2019; Vegas Sandoval et al., 2024) o por abordar temáticas sectoriales específicas (Ataman & Tuncer, 2022; Sharifi, 2022; La Haye et al., 2024). Entre las referencias destacadas figura el trabajo de Precedo Ledo et al. (2010), con un análisis temático y temporal de 37 ciudades, incluidas 16 españolas. Sin embargo, aún no se ha realizado un estudio temático y sistemático que, desde una perspectiva integral y longitudinal, analice más de tres décadas de PEU en España.

El análisis de los contenidos temáticos de los planes estratégicos urbanos constituye una herramienta clave para comprender, de forma estructurada, los componentes principales de planes altamente dependientes del contexto (Hersperger et al., 2019) así como los problemas y soluciones que se proponen para su transformación futura (Merinero Rodríguez, 2010). Bajo este propósito, el presente artículo ofrece un análisis evolutivo de la PEU en España, identificando sus principios y prioridades estratégicas, estructuras temáticas, trayectorias evolutivas, tendencias emergentes y desafíos urbanos comunes desde sus orígenes hasta la actualidad.

2. Metodología

La investigación desarrolla un análisis longitudinal y temático de los planes estratégicos urbanos españoles aprobados desde sus inicios en los años noventa del siglo XX hasta la actualidad. El procedimiento metodológico se articuló en cuatro fases (Figura 1).



F1. Recopilación y jerarquización: la muestra se compone de 217 instrumentos estratégicos de ciudades españolas mayores de 20.000 habitantes disponibles en acceso abierto: 84 planes estratégicos urbanos – objeto central de estudio – y 133 Estrategias de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado (EDUSI). Estas últimas se emplean como referencia contextual para identificar alineamientos temáticos de los planes con la política urbana europea, así como para anticipar tendencias hacia el horizonte 2030. Para la sistematización se diseñó una base de datos que recoge los atributos temporales, geográficos y temáticos de los planes. El contenido temático se normalizó conforme a la jerarquía habitual de la PEU – líneas estratégicas y objetivos –, adoptando los objetivos estratégicos como unidad del análisis por su adecuado nivel de detalle narrativo y su capacidad comparativa.

Figura 1

Fases metodológicas para el análisis temporal y temático de la PEU.

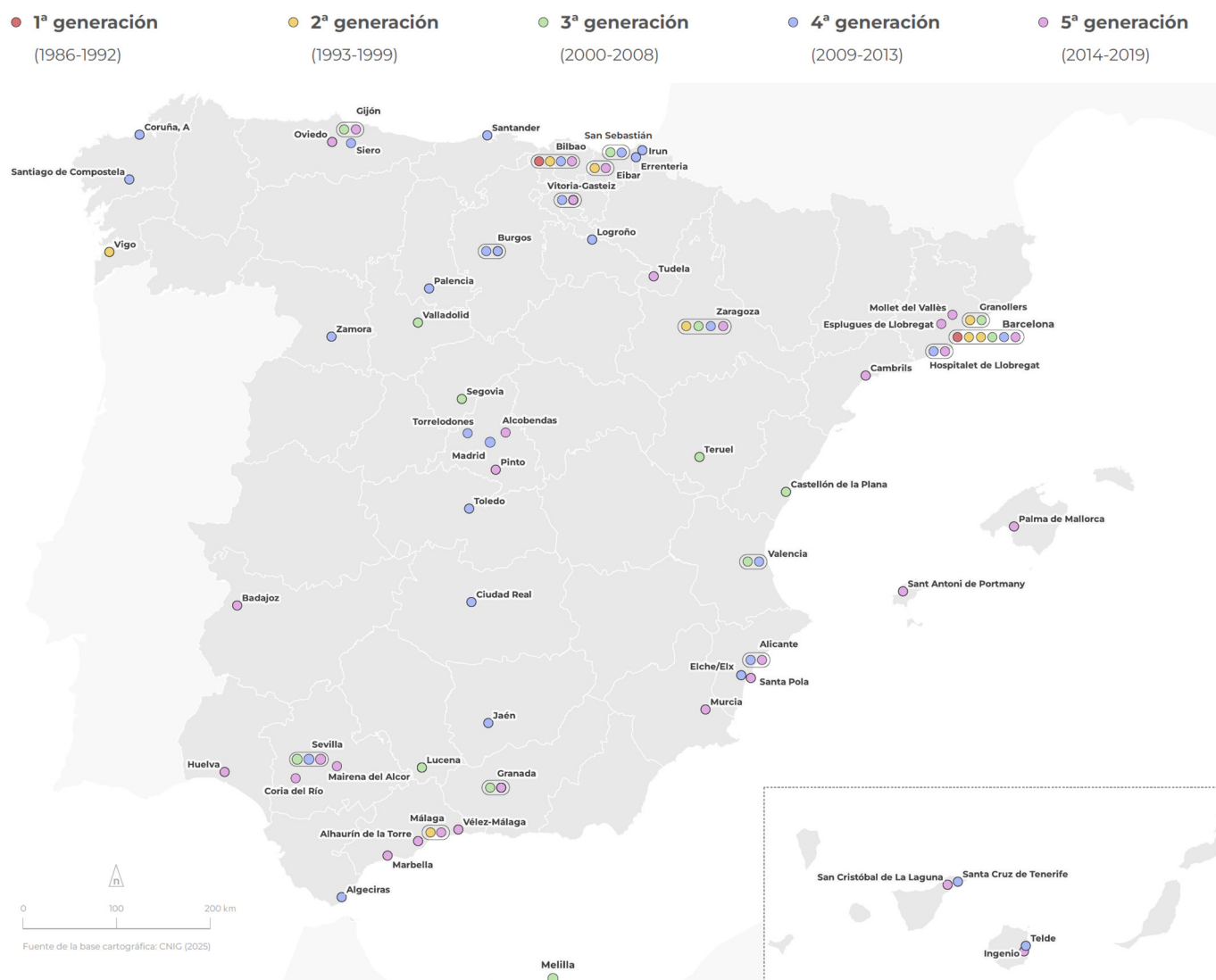
F2. Clasificación temporal: los planes se agruparon según su horizonte temporal, lo que posibilitó una lectura evolutiva de más de tres décadas de PEU en España. Para ello, la literatura especializada reconoce dos grandes generaciones de planes (Pascual Esteve, 2001; Fernández Güell, 2006; Albrechts, 2010; Farinós, 2010; González Medina, 2012): la primera, con un enfoque más empresarial, y la segunda, con una orientación integradora y relacional. Este estudio amplía dicha clasificación a cinco generaciones vinculadas a los principales periodos socioeconómicos del país (Figura 2):

- Primera generación (1986–1992): entrada en la CEE y grandes eventos de 1992.
- Segunda generación (1993–1999): crisis económica y posterior recuperación.
- Tercera generación (2000–2008): expansión económica y burbuja inmobiliaria.
- Cuarta generación (2009–2013): Gran Recesión y posterior crisis financiera.
- Quinta generación (2014–2019): reactivación económica y Agenda 2030.

Figura 2

Distribución de las generaciones de instrumentos de PEU en España.

Fuente: Planes Estratégicos Urbanos en España publicados durante el periodo 1986–2020.



F3. Clasificación temática general de los objetivos estratégicos: para abordar el análisis temático de los planes estratégicos se aplicó la metodología del Análisis de Contenido Cualitativo (ACC), técnica ampliamente utilizada en las ciencias sociales para identificar, de manera objetiva, sistemática y cuantificable, elementos presentes en documentos escritos – palabras clave, frases, conceptos, temas, etc. Este protocolo permite clasificar unidades de contenido a través de variables estandarizadas, códigos o categorías temáticas.

En total se codificaron 4.018 objetivos estratégicos distribuidos en siete categorías temáticas: Territorio (T), Urbanismo (U), Sociedad (S), Economía (E), Conocimiento y TIC (KT), Citymarketing, turismo y cultura (CT), y Sostenibilidad ambiental (SA). Además, con el fin de optimizar la explotación estadística y la visualización gráfica de los resultados (gráficos, tablas comparativas, etc.), cada categoría temática ha sido codificada mediante una letra identificativa y un color específico.

F4. Reclasificación por subcategorías temáticas: para profundizar en el ACC se aplicó una reclasificación temática más específica, lo que permitió precisar las diferencias y similitudes entre los modelos urbanos propuestos, así como las relaciones de complementariedad o competencia territorial entre ciudades (Pascual Esteve, 2001). Esta tipificación más fina refuerza la capacidad de *benchmarking* y comparación interurbana, facilita la identificación de objetivos de innovación disruptivos o de continuidad estructural, y permite visualizar tendencias emergentes, distinguiendo entre objetivos *hard* – vinculados al capital físico – y *soft* – de carácter cualitativo o inmaterial – (Boixader & Xalabarder, 2012). Para garantizar la comparabilidad, los datos absolutos se transformaron en valores relativos, conformando una matriz de especialización temática (Figura 3), clave para evaluar la orientación estratégica de cada ciudad y detectar patrones comunes o divergentes.

3. Resultados y discusión

3.1. Análisis evolutivo por generaciones de planes y grandes temáticas

Primera generación (1986–1992): el primer PEU en España fue el de Barcelona (1990), que introdujo una nueva cultura de planificación metropolitana basada en liderazgo institucional, participación social y visión internacional, en el marco de los preparativos de los Juegos Olímpicos de 1992.

Este plan contribuyó a consolidar el denominado “Modelo Barcelona”, posteriormente reconocido como referente internacional por su capacidad para combinar planificación estratégica, eficiencia en la gestión pública y procesos de renovación urbana (Monclús Fraga, 2003). En paralelo, Bilbao aprobó su plan en 1991 con un enfoque centrado en la revitalización urbana tras la crisis industrial (Font, 2002).

G	PLAN	T1	T2	T3	T4	T5	TT	U1	U2	U3	U4	U5	U6	UT	S1	S2	S3	S4	S5	S6	S7	ST	E1	E2	E3	E4	E5	E6	ET	KT1	KT2	KT3	KT4	KT5	CT1	CT2	CT3	CT4	CTT	SA1	SA2	SA3	SA4	SA5	SAT
1G	Barcelona	5.9	7.8	9.8	9.8	2.0	35.3	2.0	0.0	2.0	0.0	0.0	2.0	5.9	0.0	5.9	2.0	2.0	0.0	0.0	9.8	3.9	0.0	2.0	2.0	2.0	3.9	13.7	7.8	2.0	0.0	3.9	13.7	3.9	2.0	0.0	3.9	9.8	9.8	0.0	0.0	2.0	0.0	11.8	
	Bilbao	7.7	3.8	11.5	7.7	0.0	30.8	0.0	0.0	3.8	0.0	0.0	3.8	7.7	0.0	3.8	0.0	3.8	0.0	0.0	3.8	11.5	0.0	0.0	11.5	0.0	0.0	11.5	23.1	3.8	3.8	0.0	0.0	7.7	0.0	0.0	3.8	3.8	7.7	11.5	0.0	0.0	0.0	0.0	11.8
	Promedio	6.8	5.8	10.7	8.7	1.0	33.0	1.0	0.0	2.9	0.0	0.0	2.9	6.8	0.0	4.9	1.0	2.9	0.0	0.0	1.9	10.7	2.0	0.0	6.7	1.0	1.0	7.7	16.4	5.8	2.9	0.0	2.0	10.7	2.0	1.0	1.9	3.9	6.7	10.7	0.0	0.0	1.0	0.0	11.7
	%	20.5	17.7	32.3	26.5	3.0	100	14.4	0.0	42.8	0.0	0.0	42.8	100	0.0	45.6	9.2	27.2	0.0	0.0	16.0	100	10.7	0.0	36.7	5.3	42.0	100	54.6	27.1	0.0	0.0	18.3	100	22.4	11.2	22.0	44.4	100	91.6	0.0	0.0	8.4	0.0	100
	Barcelona 94	3.1	0.0	0.0	3.1	3.1	9.4	0.0	0.0	6.3	0.0	6.3	0.0	12.5	6.3	6.3	3.1	18.8	0.0	0.0	0.0	34.4	12.5	0.0	0.0	0.0	3.1	15.6	31.3	6.3	0.0	0.0	6.3	0.0	0.0	3.1	3.1	0.0	0.0	3.1	0.0	0.0	3.1	0.0	3.1
2G	Barcelona 99	2.4	1.2	8.5	2.4	0.0	14.6	6.1	1.2	2.4	1.2	0.0	4.9	15.9	4.9	4.9	0.0	6.1	1.2	0.0	1.2	18.3	13.4	0.0	3.7	1.2	0.0	4.9	23.2	3.7	4.9	1.2	1.2	11.0	4.9	1.2	2.4	6.1	14.6	1.2	0.0	0.0	1.2	0.0	2.4
	Zaragoza	2.3	0.0	4.7	4.7	9.3	20.9	2.3	0.0	0.0	0.0	4.7	0.0	7.0	2.3	7.0	2.3	2.3	0.0	2.3	18.6	0.0	0.0	4.7	9.3	0.0	4.7	18.6	2.3	0.0	2.3	2.3	7.0	4.7	2.3	0.0	0.0	7.0	11.6	0.0	4.7	2.3	2.3	20.9	
	Málaga	0.0	6.9	10.3	0.0	0.0	17.2	0.0	0.0	3.4	3.4	3.4	3.4	13.8	0.0	3.4	6.9	3.4	0.0	0.0	13.8	6.9	3.4	6.9	3.4	3.4	0.0	24.1	3.4	0.0	0.0	3.4	6.9	3.4	6.9	3.4	20.7	3.4	0.0	0.0	0.0	0.0	3.4		
	Bilbao	2.2	0.0	0.0	0.0	2.2	4.4	0.0	0.0	6.7	4.4	0.0	11.1	0.0	2.2	2.2	2.2	2.2	0.0	2.2	11.1	0.0	0.0	0.0	4.4	0.0	6.7	11.1	33.3	6.9	4.4	4.4	51.1	4.4	0.0	0.0	4.4	2.2	0.0	0.0	2.2	2.2	6.7		
	Vigo	11.5	3.8	0.0	0.0	3.8	19.2	3.8	0.0	0.0	0.0	3.8	3.8	11.5	3.8	3.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	7.7	3.8	0.0	0.0	0.0	0.0	19.2	23.1	3.8	11.5	0.0	7.7	23.1	7.7	3.8	0.0	0.0	11.5	3.8	0.0	0.0	0.0	3.8	
3G	Granollers	1.9	1.9	2.4	4.3	2.8	13.3	6.6	0.9	6.2	1.9	2.8	0.9	19.4	4.3	3.3	5.2	3.8	0.9	3.8	0.9	22.3	3.8	0.9	1.9	2.4	3.8	2.8	15.6	6.2	0.0	2.8	1.9	10.9	1.9	3.8	4.3	1.4	11.4	1.4	0.9	2.8	1.9	0.0	7.1
	Eibar	5.6	0.0	5.6	5.6	0.0	22.2	0.0	0.0	5.6	11.1	0.0	16.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.6	0.0	0.0	5.6	5.6	0.0	0.0	5.6	0.0	16.7	27.8	5.6	0.0	0.0	0.0	5.6	5.6	0.0	11.1	0.0	16.7	5.6	0.0	0.0	0.0	5.6	
	Promedio	3.6	1.7	3.9	2.5	2.7	15.2	2.4	0.3	3.0	3.0	3.2	1.6	13.5	2.7	3.9	2.5	4.6	1.2	0.8	16.5	5.8	0.5	2.1	3.3	1.3	8.8	21.8	8.1	3.2	1.4	2.6	15.2	4.1	2.3	3.1	1.8	11.2	3.7	0.1	0.9	1.3	6.6	6.6	
	%	24.0	11.4	25.9	16.5	17.6	100	17.5	2.0	22.1	22.6	23.6	12.2	100	16.4	23.5	15.0	27.8	7.6	4.6	5.1	100	26.3	2.5	9.8	15.1	5.9	40.4	100	53.0	20.8	8.9	17.3	100	36.4	20.2	27.6	15.8	100	55.2	1.8	14.1	20.3	8.6	100
	Barcelona	12.5	0.0	6.3	18.8	0.0	37.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6.3	6.3	0.0	6.3	6.3	0.0	0.0	0.0	12.5	0.0	0.0	6.3	0.0	0.0	0.0	6.3	12.5	18.8	6.3	0.0	37.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
4G	Valencia	5.3	0.0	5.3	5.3	5.3	21.1	5.3	0.0	0.0	0.0	0.0	5.3	5.3	5.3	15.8	5.3	0.0	0.0	5.3	10.5	42.1	0.0	0.0	0.0	10.5	0.0	10.5	0.0	5.3	0.0	0.0	5.3	15.8	0.0	0.0	0.0	15.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	Sevilla	3.6	0.0	14.3	0.0	0.0	17.9	14.3	0.0	3.6	7.1	0.0	3.6	28.6	0.0	3.6	3.6	0.0	0.0	0.0	7.1	3.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.6	3.6	0.0	7.1	14.3	0.0	7.1	3.6	0.0	3.6	0.0	3.6	3.6	0.0	17.9			
	Zaragoza	0.0	5.0	5.0	5.0	5.0	20.0	5.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.0	10.0	0.0	5.0	0.0	10.0	0.0	0.0	15.0	0.0	5.0	5.0	5.0	5.0	0.0	15.0	0.0	10.0	10.0	0.0	20.0	5.0	0.0	0.0	10.0	10.0	0.0	0.0	0.0	0.0	10.0		
	Valladolid	5.0	5.0	0.0	0.0	0.0	10.0	5.0	0.0	0.0	10.0	5.0	0.0	10.0	5.0	0.0	5.0	0.0	0.0	0.0	10.0	5.0	20.0	5.0	0.0	10.0	5.0	0.0	10.0	10.0	0.0	0.0	10.0	5.0	0.0	0.0	10.0	5.0	0.0	5.0	0.0	0.0	5.0		
	Gijón	0.0	1.3	7.9	3.9	1.3	14.5	2.6	1.3	0.0	1.3	1.3	2.6	9.2	7.9	6.6	2.6	6.6	2.6	1.3	1.3	28.9	3.9	5.3	5.3	3.9	1.3	3.9	2.3	2.6	1.3	0.0	2.6	6.6	5.3	2.6	2.6	0.0	10.5	1.3	1.3	2.6	0.0	6.6	
5G	Granada	0.0	0.0	0.0	15.4	0.0	15.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	7.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	7.7	7.7	7.7	15.4	0.0	0.0	23.1	7.7	7.7	7.7	0.0	7.7	0.0	7.7	0.0	23.1			
	San Sebastián	2.4	2.4	4.8	2.4	4.8	16.7	4.8	2.4	0.0	2.4	2.4	2.4	14.3	7.1	7.1	2.4	4.8	2.4	0.0	2.4	26.2	2.4	0.0	2.4	2.4	0.0	9.5	2.4	7.1	7.1	4.8	21.4	2.4	9.5	0.0	0.0	11.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
	Castellón	0.0	0.0	5.6	0.0	0.0	5.6	5.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.6	0.0	0.0	0.0	11.1	0.0	5.6	0.0	16.7	0.0	0.0	11.1	0.0	0.0	11.1	11.1	0.0	0.0	0.0	11.1	5.6	22.2	11.1	5.6	44.4	0.0	0.0	5.6	0.0	5.6		
	Meillà	0.0	0.0	0.0	5.0	0.0	5.0	5.0	0.0	0.0	5.0	0.0	5.0	10.0	10.0	5.0	5.0	15.0	0.0	5.0	5.0	45.0	5.0	0.0	5.0	5.0	0.0	15.0	0.0	0.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	10.0	5.0	0.0	15.0	5.0	0.0	0.0	0.0	5.0	
	Segovia	0.0	6.3	0.0	6.3	12.5	25.0	6.3	0.0	0.0	0.0	6.3	0.0	6.3	0.0	12.5	0.0	6.3	0.0	0.0	0.0	6.3	12.5	0.0	0.0	6.3	6.3	0.0	25.0	12.5	0.0	0.0	0.0	12.5	0.0	6.3	6.3	6.3	18.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
6G	Lucena	3.6	1.8	1.8	0.0	3.6	10.9	3.6	1.8	0.0	7.3	1.8	14.5	5.5	1.8	3.6	0.0	1.8	0.0	1.8	14.5	5.5	1.8	5.5	5.5	1.8	1.8	21.8	3.6	1.8	1.8	3.6	10.9	5.5	1.8	3.6	3.6	14.5	5.5	1.8	1.8	1.8	1.8	12.7	
	Torrel	0.0	0.0	0.0	0.0	6.7	6.7	0.0	0.0	3.3	6.7	3.3	6.7	3.3	6.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	10.0	3.3	3.3	0.0	6.7	6.7	0.0	20.0	3.3	0.0	0.0	0.0	3.3	16.7	10.0	10.0	3.3	40.0	0.0	6.7	0.0	0.0	6.7	
	Promedio	2.5	1.7	3.9	4.8	3.0	15.9	4.0	0.3	1.4	1.2	2.2	2.3																																

Ambos planes, pese a su enfoque empresarial – que incluía grandes proyectos y estrategias de *city branding* –, reflejaban una visión metropolitana orientada a la recuperación económica y la finalización de grandes infraestructuras de transporte y de comunicaciones. Este impulso se inscribía en un nuevo marco de oportunidades derivado de la entrada de España en la CEE.

Asimismo, estos primeros planes incorporaron de forma incipiente referencias a la sostenibilidad ambiental, alineándose con planteamientos globales como los de la Cumbre de Río de 1992.

Segunda generación (1993–1999): durante esta etapa, los planes adoptaron un enfoque más integrador y transversal (Healey, 2006). Sin embargo, se centraron principalmente en escalas locales y prestaron menor atención a lo metropolitano (Cruz Gallach, 2008), pese a continuar esos procesos de metropolización (Nel·lo, 2022).

La mejora de infraestructuras de comunicación – AVE, redes de cercanías, consolidación de la red de autopistas y autovías – favoreció la expansión territorial de las ciudades. Al mismo tiempo, la PEU avanzó hacia una mayor inclusión de dimensiones sociales, económicas y ambientales (Watson, 2009), consolidándose como instrumento de concertación y gobernanza urbana.

El contexto de crisis económica indujo a la mayor apuesta por objetivos de desarrollo económico en la historia de la PEU española. Estos objetivos coexistieron con metas de carácter social, que pasaron a constituir un eje fundamental en las estrategias españolas en un momento de creciente demanda de bienestar, igualdad y servicios públicos de calidad. Así, la PEU no abandonó la lógica competitiva, pero incorporó de manera más sistemática demandas redistributivas, anticipando el giro social que se consolidará tras 2008.

Tercera generación (2000–2008): en un periodo de crecimiento económico y expansión urbana, disminuyó la centralidad explícita de los objetivos económicos, impulsados por la inercia del ciclo expansivo. Fue un periodo caracterizado por el impulso de grandes proyectos de ciudad, posicionamiento de marca urbana y liberalización del suelo. También se caracterizó por la capitalización de fuertes plusvalías derivadas de la recalificación urbana, el crecimiento infraestructural, un aumento de la movilidad intra e interurbana, y la especulación del suelo; frecuentemente al margen de criterios básicos de ordenación territorial (Calvo et al., 2011; Alonso et al., 2013).

Este crecimiento exponencial fue desigual y generó nuevas formas de exclusión y vulnerabilidad social. En este contexto, y como reacción a las políticas desarrollistas de planificación física, la PEU reforzó su dimensión social, priorizando cohesión, calidad de vida y servicios públicos (Pascual Esteve & Tarragona Gorgorio, 2009). Ello se produjo en un marco de impulso del modelo de gobernanza multinivel, de consolidación de alianzas público-privadas (Farinós, 2010) y de institucionalización de la planificación estratégica como alternativa a la planificación física y como espacio de compensación simbólica frente a los desequilibrios estructurales del modelo urbanístico dominante.

Paralelamente, España se consolidó como destino turístico de primer

orden. Muchas ciudades incorporaron entonces objetivos de dinamización cultural y turística e impulsaron las “ciudades creativas” (Herrera-Medina et al., 2013), articulando desarrollo urbano, innovación y economía del conocimiento.

Cuarta generación (2009–2013): la Gran Recesión supuso un punto de inflexión sin precedentes. El colapso del modelo socioeconómico generó desempleo masivo, exclusión social, marginalidad urbana y debilitamiento del Estado del Bienestar (Pueyo & Hernández, 2013). Si bien la planificación normativa no rompió con el paradigma neoliberal (Roy, 2015), la PEU adoptó un enfoque más adaptativo, alineándose con la Estrategia Europa 2020 y apostando por modelos urbanos no expansivos, sostenibles y equitativos que promovían ciudades más compactas, habitables, creativas, multiculturales y justas (Calvo et al., 2011).

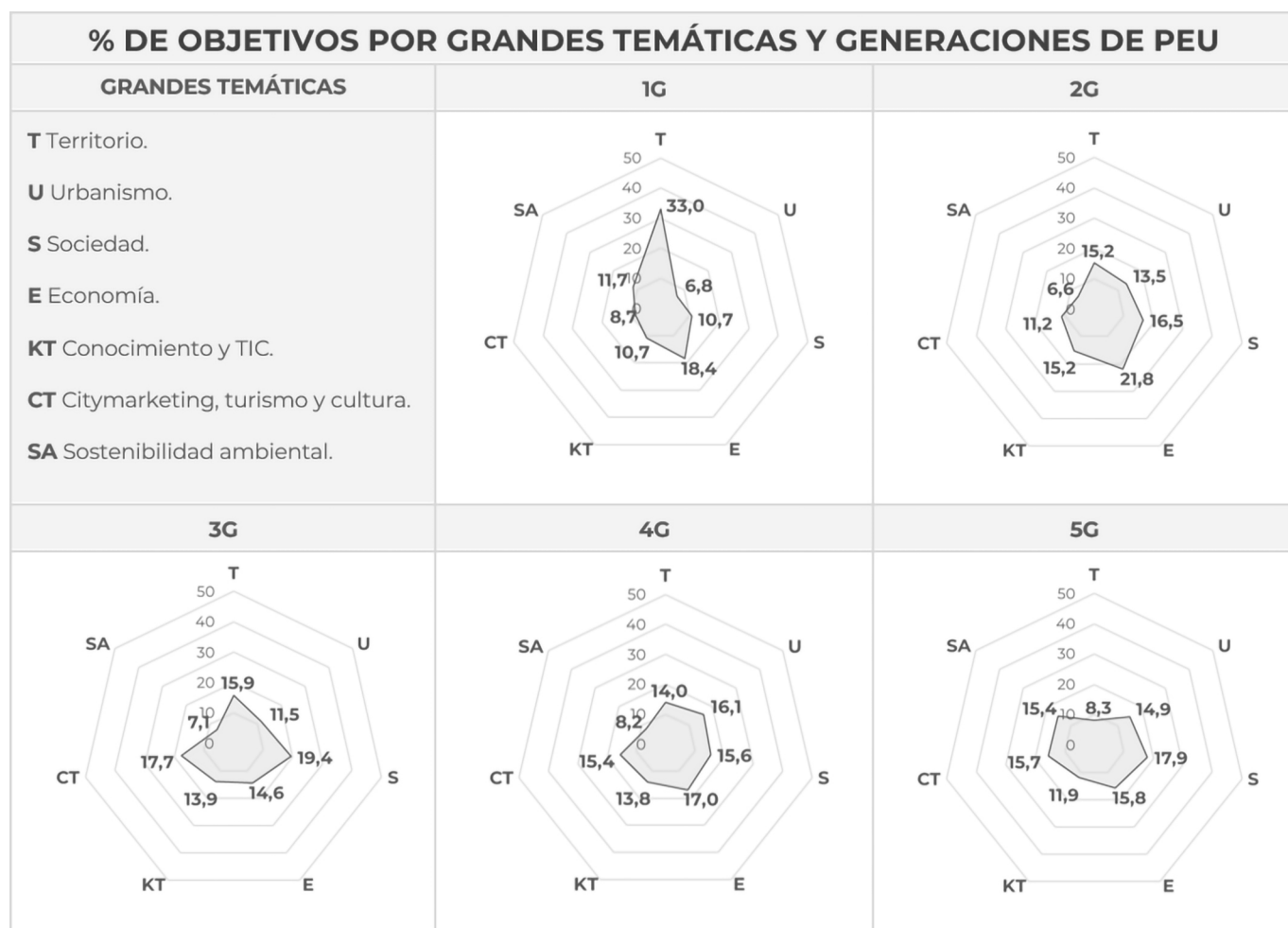
En este escenario, la inclusión social ocupó un lugar central, en respuesta a nuevas problemáticas como el envejecimiento, la precariedad y la externalización de servicios públicos. De este modo, la PEU se consolidó como instrumento de reconstrucción social y territorial, demostrando su capacidad adaptativa y la flexibilidad para reorientar estratégicamente estos instrumentos frente a crisis sistémicas.

Quinta generación (2014–2019): la PEU se reorientó bajo la influencia de la Agenda 2030, las agendas urbanas europeas y la recuperación económica. En este periodo, la exigencia de elaborar Estrategias de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado (EDUSI) como condición para acceder a fondos FEDER (2014–2020) motivó la proliferación de estos instrumentos estratégicos. Estos convergieron con la PEU en torno a cuatro ejes: sostenibilidad ambiental, digitalización, rehabilitación e inclusión social.

Este alineamiento con los marcos europeos reforzó la integralidad de las estrategias (Figura 4), incorporando de forma transversal dimensiones económicas, climáticas, ambientales, demográficas y sociales (Rodríguez-Domenech & Cañizares Ruiz, 2023). En esta etapa, los objetivos sociales reforzaron su centralidad estratégica. Los vinculados a la sostenibilidad ambiental duplicaron su peso, mientras que la digitalización emergió como nuevo eje estructurante en la configuración de la ciudad.

En términos interpretativos, esta generación evidencia un proceso de europeización de la PEU, donde la convergencia temática no responde únicamente a dinámicas internas, sino a incentivos financieros y marcos normativos supranacionales que reconfiguran las prioridades locales.

Si bien este proceso fortaleció el carácter integral de las estructuras sustantivas, también introdujo riesgos de homogeneización de las prioridades de acción, y una progresiva atenuación de la visión metropolitana de la PEU, favorecida por la expansión de planes estratégicos en ciudades pequeñas e intermedias.



3.2. Territorio

En las primeras generaciones de PEU, los objetivos territoriales se centraron en la necesidad de completar las redes de transporte metropolitano y en reforzar la conexión internacional con infraestructuras como puertos, aeropuertos y ferrocarriles (Figura 5), lo que impulsó la creación de nodos logísticos destinados a dinamizar las economías metropolitanas.

Este enfoque revela un marcado énfasis infraestructural y una concepción del territorio entendida fundamentalmente como soporte físico de la competitividad urbana en la que las externalidades negativas derivadas de tales desarrollos recibieron una atención limitada.

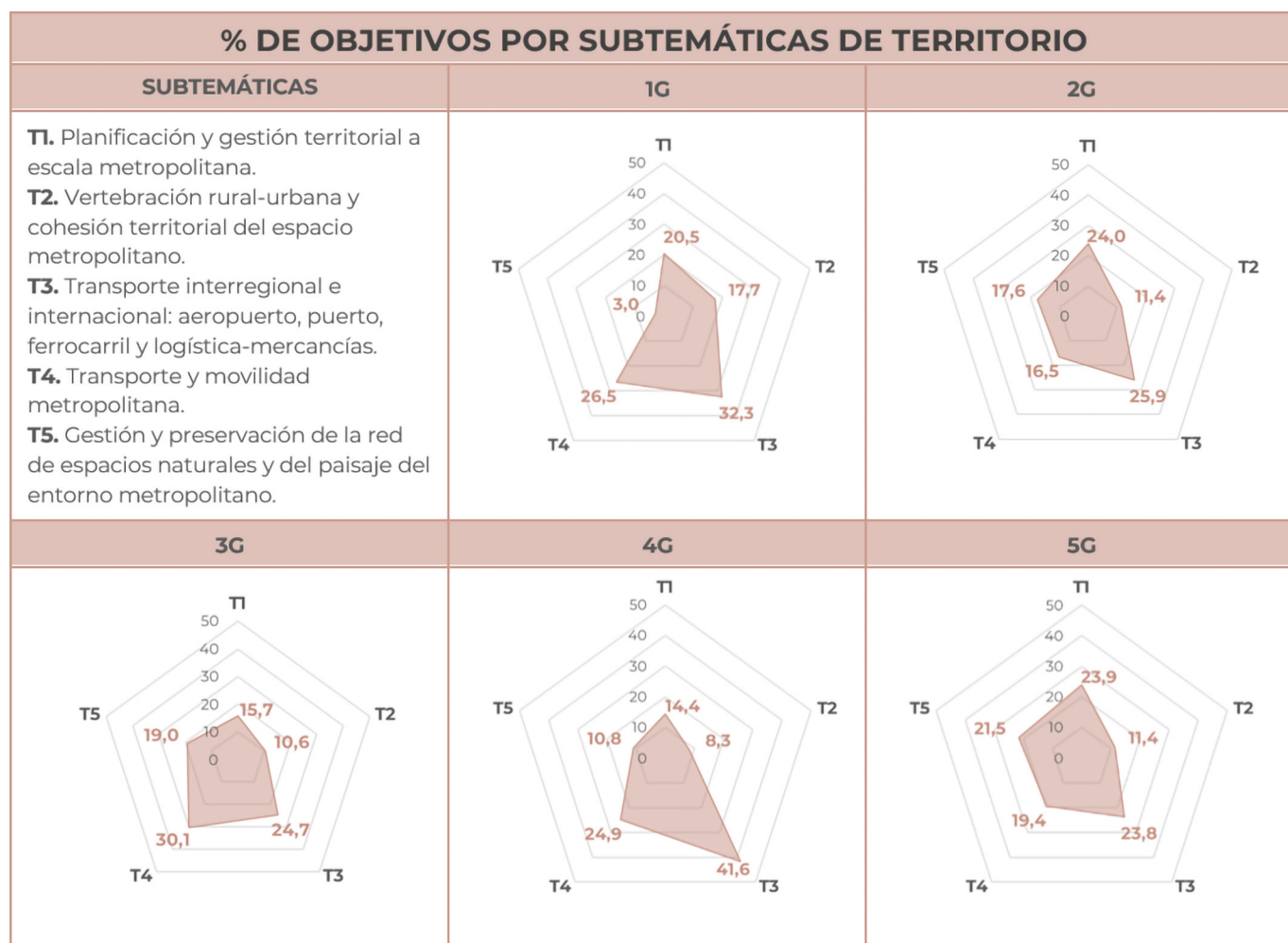
Estos intereses se mantuvieron en la segunda generación, aprovechando la posición geoestratégica de ciudades como Málaga – en el eje mediterráneo – o Zaragoza – como nodo logístico en el interior peninsular. La imparable globalización amplió las áreas de influencia urbana e intensificó las interacciones horizontales entre ciudades. Este proceso exigió organizar la creciente complejidad de actores del territorio metropolitano (Merinero Rodríguez, 2010), operar en entornos más amplios e impulsar mecanismos de gobernanza multinivel. La PEU se enfrentó a un desajuste creciente entre límites institucionales y dinámicas socioeconómicas reales.

Ante la presión del desarrollo urbanístico, la tercera generación introdujo

Figura 4

Análisis evolutivo por generaciones de PEU y grandes temáticas.

Fuente: Planes Estratégicos Urbanos en España publicados durante el periodo 1986–2020.



la preocupación por la protección del entorno natural. Este enfoque integró objetivos orientados a la conservación de los espacios abiertos y de los paisajes periurbanos, promovió la creación de redes verdes metropolitanas destinadas a la movilidad no motorizada y fomentó la revalorización del carácter y de las funciones agrícolas del territorio periurbano.

Por su parte, la cuarta generación, marcada por la crisis económica, volvió a enfatizar el fortalecimiento de las conexiones internacionales como estrategia de reactivación económica. En este marco, los planes impulsaron el desarrollo de infraestructuras destinadas a posicionar a las ciudades como nodos logísticos y comerciales intermedios, con el objetivo de atraer inversión y población.

Finalmente, pese a la pérdida general de peso de los objetivos territoriales, la quinta generación muestra una revalorización de conceptos como la cohesión urbano-rural – en consonancia con políticas nacionales y regionales de Reto Demográfico –, la vertebración territorial y la gobernanza supramunicipal. De esta forma, las estrategias de equidad y equilibrio demográfico amplían el campo interpretativo de la PEU.

Figura 5

Análisis evolutivo por subtemáticas de Territorio.

Fuente: Planes Estratégicos Urbanos en España publicados durante el periodo 1986–2020.

3.3. Urbanismo

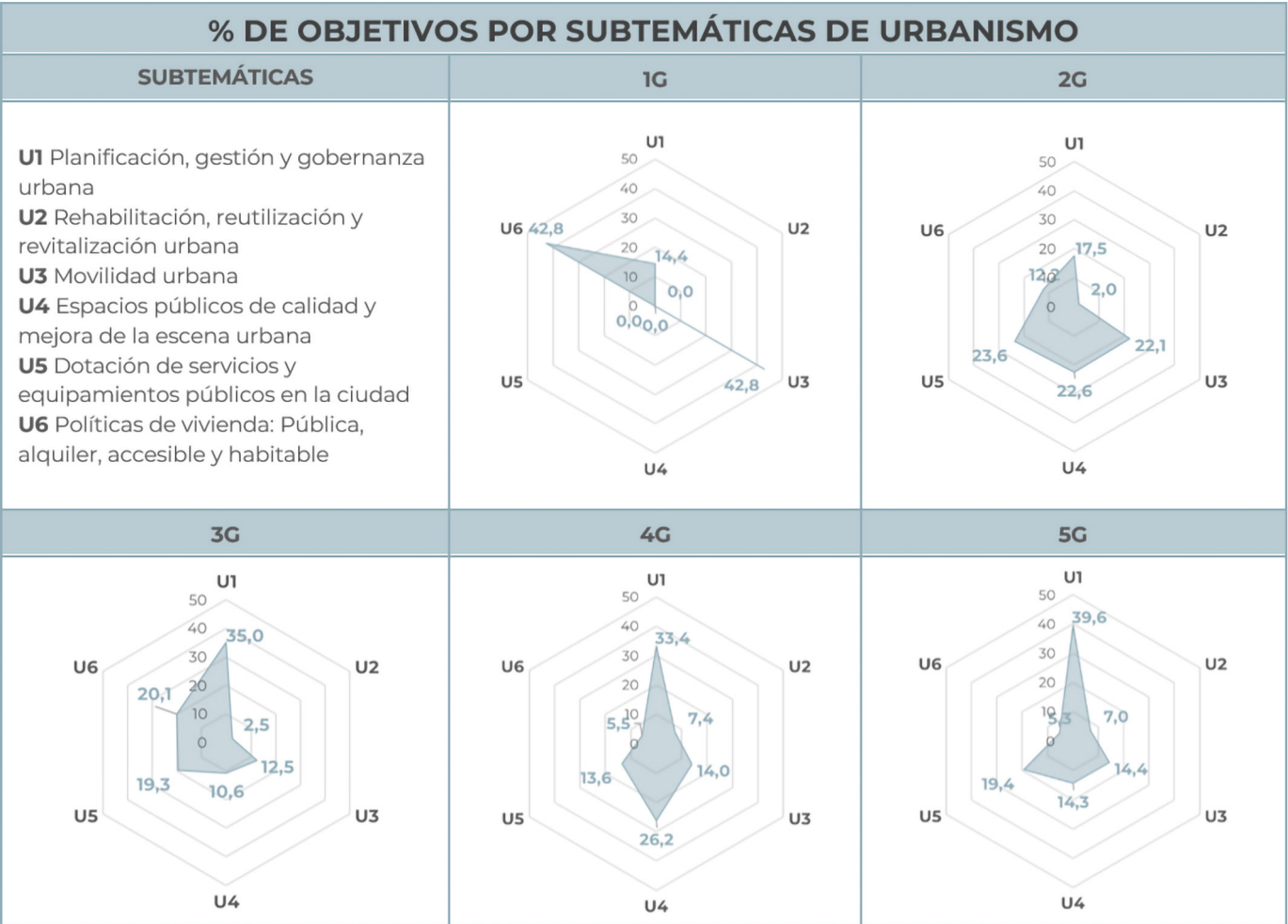
En los primeros planes (Figura 6), los objetivos urbanísticos ocuparon un lugar secundario, centrados principalmente en la movilidad y en la necesidad de vivienda como respuesta a la expansión acelerada de grandes ciudades como Barcelona. El urbanismo aparece aquí subordinado a la lógica económica y territorial, más como soporte funcional que como eje estructurante del proyecto urbano.

Durante la segunda generación, estos objetivos adquirieron mayor protagonismo en un contexto de crisis económica que impulsó la provisión de servicios y equipamientos públicos. Emergió así un urbanismo de carácter más social, acompañado de intervenciones de renovación urbana y de creación de nuevas centralidades.

Este giro hacia un urbanismo más social y redistributivo puede interpretarse a la luz del “triángulo del planificador” de Campbell (1996), que sitúa la planificación en la tensión permanente entre desarrollo económico – eficiencia –, justicia territorial – equidad – y protección ambiental – ecología.

Asimismo, los planes se inspiraron en los modelos Barcelona-Bilbao como referentes en gestión del atractivo urbano, identidad y proyección exterior. En consecuencia, el espacio urbano dejó de concebirse exclusivamente como

Figura 6
Análisis evolutivo por subtemáticas de Urbanismo.
Fuente: Planes Estratégicos Urbanos en España publicados durante el periodo 1986–2020.



soporte infraestructural para afirmarse como instrumento de cohesión social y de construcción simbólica de la ciudad para impulsar un desarrollo sostenible.

En la tercera generación, en pleno auge inmobiliario, la expansión descontrolada de las periferias urbanas configuró lo que Burriel (2008) denominó “la década prodigiosa del urbanismo español”. Este proceso generó tensiones sobre los servicios públicos y la sostenibilidad, en un contexto de crecimiento demográfico impulsado por la inmigración con desajustes de propiedad, recursos y desarrollo. Como respuesta, la PEU propuso reforzar la coordinación con el planeamiento normativo y promover políticas de vivienda protegida en ciudades tensionadas.

Tras el estallido de la burbuja inmobiliaria, los ayuntamientos abandonaron la lógica expansiva y apostaron por la regeneración de la ciudad consolidada. El valor del suelo urbanizable se desplomó (Farinós et al., 2015) y, como señala Gaja (2015, p. 15), “agotado el filón de la urbanización *ex novo*, se abrió el de la transformación de la ciudad existente”. En este contexto, la PEU de cuarta generación estimuló los principios del urbanismo sostenible – densidad moderada, mezcla de usos, proximidad y cohesión social – (Friedmann, 2011), otorgando centralidad al espacio público (Charmes, 2011) como infraestructura de convivencia e inclusión.

Estas estrategias coinciden programáticamente con instrumentos como los URBAN e Iniciativas Urbanas (IU) (Gregorio Hurtado, 2018) que impulsaron la mejora de barrios tradicionales e históricos integrando las dimensiones sociales, físicas y económicas.

La quinta generación consolidó la integración de los principios de sostenibilidad, gobernanza, salud e inteligencia urbana. Bajo la influencia de la Agenda Urbana 2030 y de las directrices de la UE, se priorizó la revitalización de la ciudad existente, la mejora de la calidad del espacio público y el papel social del urbanismo como garante de cohesión y equidad, en un contexto poscrisis marcado por el debilitamiento del Estado del Bienestar.

3.4. Sociedad

Desde sus inicios, la PEU incorporó objetivos orientados a reducir desigualdades y atender a colectivos vulnerables (Figura 7). Destaca el caso de Barcelona, con programas integrales para barrios desfavorecidos y estrategias de reinserción y asistencia social.

Estos objetivos se intensificaron en la segunda generación en respuesta al aumento de la diversidad social. Se reforzaron medidas contra la exclusión de inmigrantes, jóvenes, parados y familias con bajos ingresos, promoviendo la integración social mediante el refuerzo de la educación pública y el afianzamiento de los objetivos ligados al acceso igualitario a servicios sociosanitarios, con especial atención a personas mayores y dependientes.

En paralelo, se fomentó un urbanismo participativo y transparente, lo que reforzó la democracia local (Pascual Esteve, 2001) y la legitimidad de la PEU (Mäntysalo et al., 2015) como vínculo clave entre el urbanismo normativo y

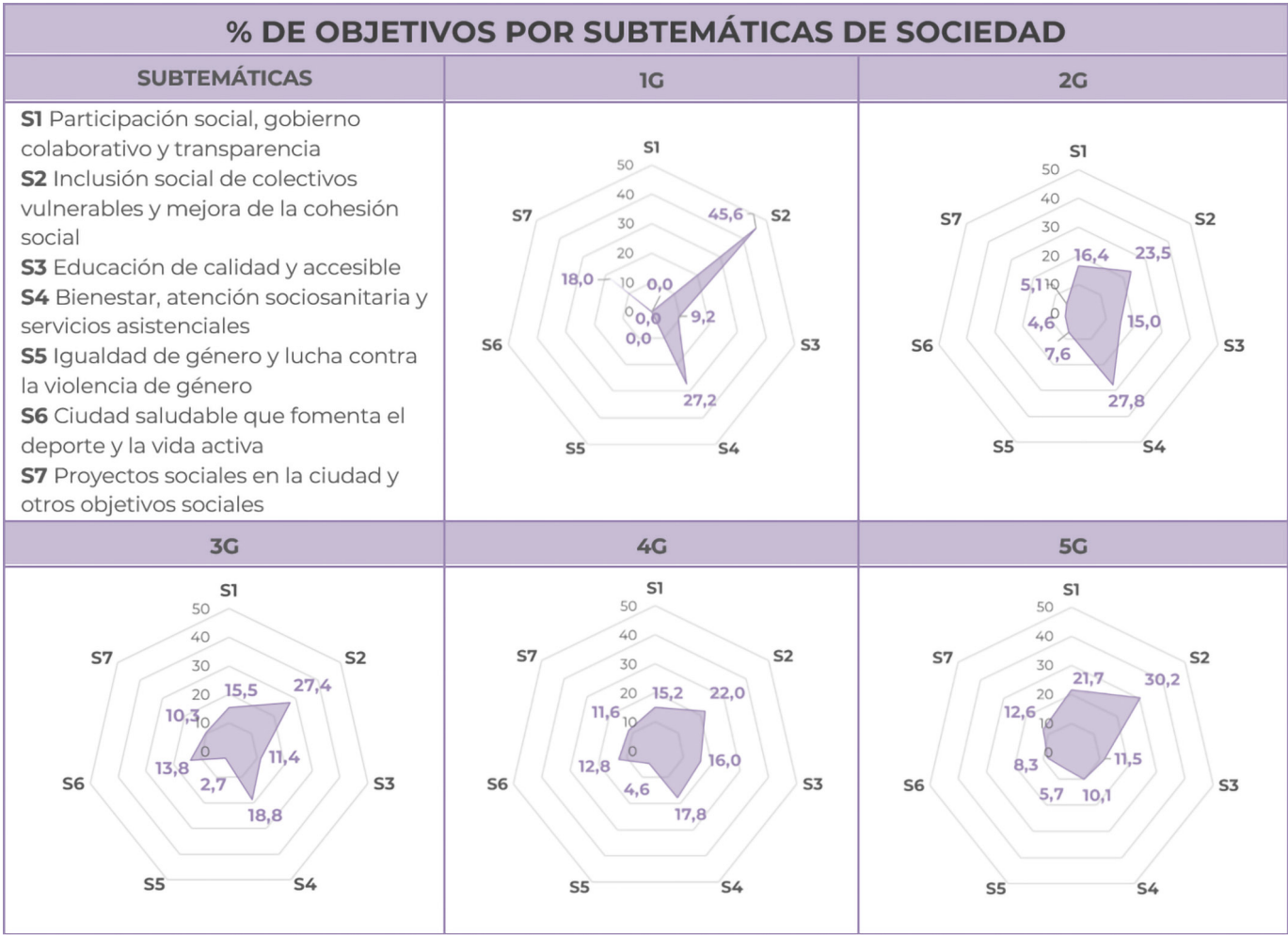


Figura 7
Análisis evolutivo por subtemáticas de Sociedad.
Fuente: Planes Estratégicos Urbanos en España publicados durante el periodo 1986–2020. Elaboración propia, 2026.

el movimiento social. De este modo, la planificación estratégica se consolidó como una interfaz entre ciudadanía e instituciones, ampliando su dimensión política más allá de la mera programación de acciones.

Durante la tercera generación, los objetivos sociales alcanzaron su mayor grado de desarrollo en respuesta a las desigualdades derivadas del modelo de crecimiento asimétrico. Se siguió impulsando la mejora de servicios sociosanitarios y se introdujeron principios de la “ciudad saludable” (Barton & Grant, 2013), orientados a promover el bienestar físico y mental.

Este giro demuestra el carácter anticipatorio de la PEU, que formuló iniciativas ligadas a retos emergentes asociados al envejecimiento, a las dimensiones biofísicas de la ciudad y a la creciente presión sobre los sistemas asistenciales.

En la cuarta generación se reforzó la educación como eje de cohesión social en plena crisis económica. La reducción del gasto público limitó la capacidad de respuesta institucional y trasladó funciones de cuidado y asistencia a redes familiares y al tercer sector (Lorenzo Gilsanz, 2014). Esta dinámica evidenció la fragilidad del Estado del Bienestar y subrayó la necesidad de fortalecer los mecanismos de apoyo a los colectivos vulnerables.

La PEU asume aquí una función compensatoria frente al retraimiento del

Estado, evidenciando su capacidad de adaptación, pero también sus límites estructurales en escenarios de restricción fiscal.

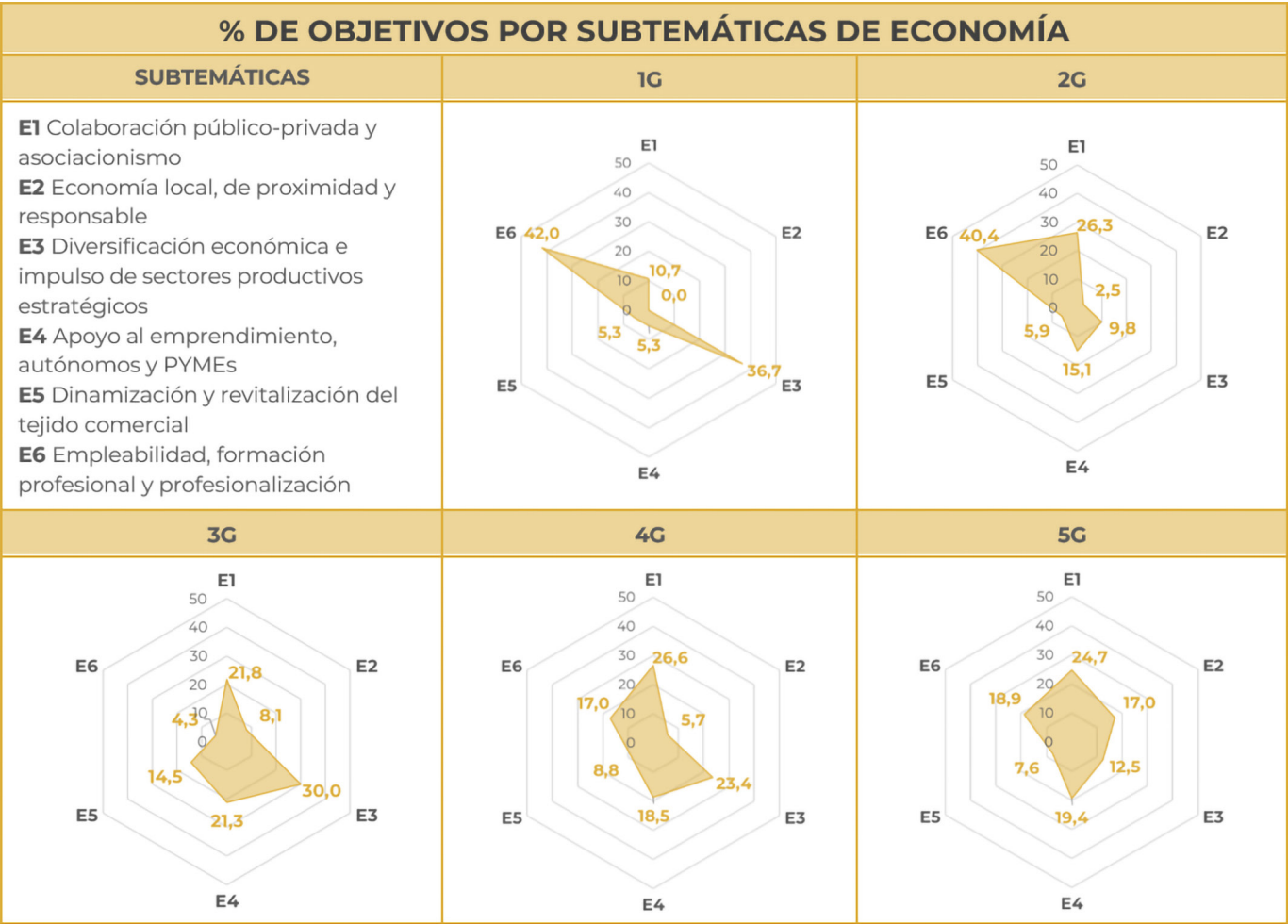
La quinta generación intensificó la apuesta por la inclusión, asumiendo la diversidad como un activo social y económico. Se incrementaron las propuestas orientadas a adaptar las ciudades al envejecimiento poblacional y se reforzaron mecanismos de participación ciudadana, transparencia y rendición de cuentas. Sin embargo, esta etapa también revela un retroceso en los objetivos sociosanitarios, paralelo al avance privatizador de servicios en un contexto neoliberal (Van Dyk et al., 2024). Una cuestión que anticipa los retos actuales ligados a la equidad y sostenibilidad del Modelo de Bienestar.

3.5. Economía

La dimensión económica ha sido un eje constante en la PEU, adaptándose a contextos estructurales y coyunturales (Figura 8). Los primeros planes de Bilbao y Barcelona acompañaron la reconversión industrial y la transición hacia una economía terciaria, apostando por la diversificación productiva y los servicios avanzados. Esta centralidad económica manifiesta que la PEU se concibe inicialmente como instrumento de reestructuración productiva urbana y reposicionamiento competitivo.

Esta transición se consolidó en los planes de segunda generación mediante

Figura 8
Análisis evolutivo por subtemáticas de Economía.
Fuente: Planes Estratégicos Urbanos en España publicados durante el periodo 1986–2020.



la colaboración público-privada, la promoción de redes y clústeres empresariales, y la creación de espacios industriales orientados a atraer inversión y dinamizar la economía local. Se consolidaron enfoques de orientación neoliberal en la PEU (Olesen, 2014) que ambas generaciones de instrumentos combinaron con mecanismos compensatorios dirigidos a generar empleo de calidad, facilitar la inserción laboral de jóvenes y personas desempleadas, y adecuar el sistema formativo a las demandas de un tejido productivo en transformación.

La tercera generación aprovechó el contexto de expansión económica para impulsar el emprendimiento y el desarrollo de PYMES. Esta etapa coincide con el surgimiento de espacios de innovación y la reconversión de sectores maduros – industria, agroalimentación, entre otros – hacia actividades terciarias avanzadas, vinculadas a las TIC, la I+D+i o a la economía creativa (Hall, 1996). Esta tendencia multiplicó los espacios de innovación y contribuyó a modernizar el tejido comercial, en sintonía con una creciente cultura emprendedora y tecnológica.

Con la irrupción de la Gran Recesión, la cuarta generación reorientó sus objetivos para diversificar un modelo productivo en declive promoviendo estrategias reindustrializadoras, creando clústeres estratégicos y reforzando el turismo y la economía creativa (Méndez et al., 2012). Estas iniciativas se desarrollaron en un contexto de restricción fiscal que otorgó mayor protagonismo a la cooperación público-privada.

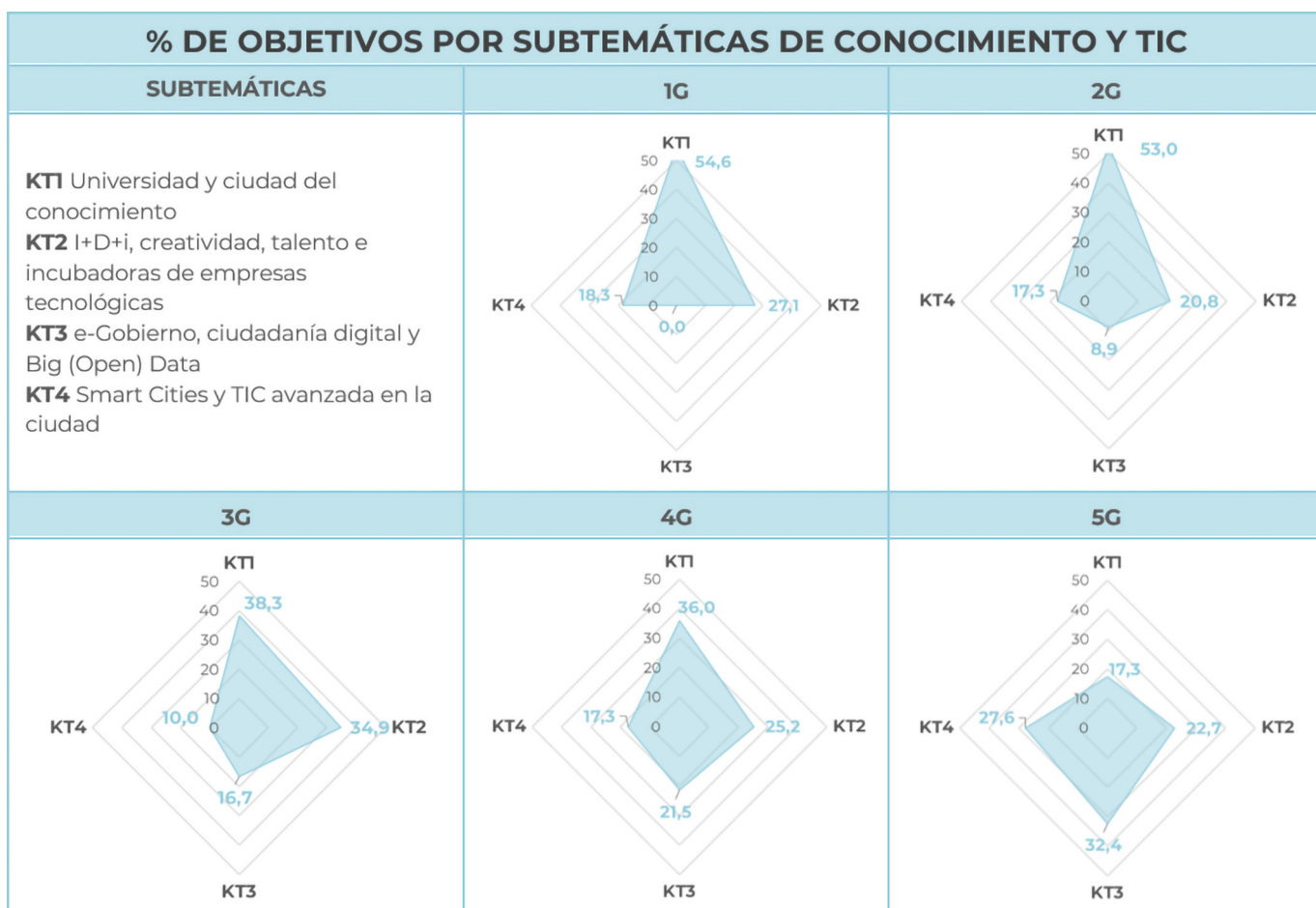
La quinta generación mostró una clara convergencia con la Agenda 2030 y las nuevas agendas urbanas, adoptando una visión más sostenible, inclusiva y resiliente. Se priorizaron sectores vinculados a la economía local, verde y circular, como la agroalimentación, las energías renovables y el turismo responsable. Asimismo, se incorporaron la economía social y solidaria y la responsabilidad social corporativa como principios orientados a articular la prosperidad económica y el bienestar colectivo, integrando las dimensiones productiva, ambiental y social.

3.6. Conocimiento y TIC

Desde sus primeras formulaciones, la PEU incorporó objetivos orientados a consolidar las ciudades como espacios de conocimiento (Figura 9). Se apostó por la ciencia, la educación, la innovación y la tecnología como motores de desarrollo. Ya en la primera generación, Bilbao planteaba reforzar el vínculo entre universidad, territorio y ciudadanía, mientras que Barcelona daba sus primeros pasos en materia de conectividad digital.

Estas estrategias se ampliaron en la segunda generación, caracterizada por una mayor sistematización del impulso a la investigación, el desarrollo tecnológico y la atracción de talento. En este contexto, Bilbao y Barcelona promovieron economías intensivas en conocimiento mediante iniciativas como el proyecto 22@, que integraba planificación urbana, innovación empresarial y desarrollo universitario.

Se consolidó así un modelo de ciudad de la información y el conocimiento



(Castells, 1992), sustentado en parques tecnológicos y polos científicos, así como en infra e infoestructuras que conectan administraciones, universidades, empresas y servicios en entornos urbanos creativos capaces de retener talento y atraer inversión.

Este proceso se inscribe en lo que Cohen (2006) describió como la transición desde un modelo postindustrial a otro más diversificado e informacional, característico de las economías urbanas del siglo XXI, en el que la ciudad deja de competir exclusivamente por recursos físicos para hacerlo por capital humano, conocimiento y capacidad relacional.

La tercera generación, en un contexto de bonanza económica, reforzó esta orientación mediante estrategias integrales de I+D+i e incorporó objetivos vinculados a industrias creativas, las TIC y la ciencia aplicada. Paralelamente, emergió una narrativa cultural de la innovación como motor de identidad urbana y transformación social (Pascual Esteve & Tarragona Gorgorio, 2009).

Fue entonces cuando diversas ciudades replicaron el modelo 22@, como ocurrió con el Parque Científico y Tecnológico de la Cartuja de Sevilla. Este fenómeno manifiesta dinámicas de aprendizaje y transferencia interurbana, aunque también evidencia los riesgos de una creciente homogeneización de las estrategias adoptadas.

En las generaciones cuarta y quinta se evidenció una pérdida de centralidad de la universidad como motor urbano, desplazada por una digitalización

Figura 9

Análisis evolutivo subtemáticas de Conocimiento y TIC.

Fuente: Planes Estratégicos Urbanos en España publicados durante el periodo 1986–2020.

que adquirió un papel estratégico. Se impulsaron plataformas de participación, e-administración y alfabetización digital orientadas a reducir la brecha tecnológica y mejorar la interacción entre ciudad y ciudadanía. Iniciativas como @Toletum (Toledo), la “Red de barrios del conocimiento” (Málaga) o la Smart Office (Palma) reflejan el avance hacia una ciudad digital, marcada por la hibridación entre espacio físico y virtual (Pueyo et al., 2018).

Todo ello se inscribe en el marco emergente de las *smart cities*, con la incorporación de Big Data, infraestructuras digitales de información y sistemas inteligentes de gestión urbana. Estas transformaciones constituyen el preludio de los gemelos digitales y la inteligencia artificial aplicada al ámbito urbano (Birkin, 2025), como respuesta a los desafíos contemporáneos de la sostenibilidad en las ciudades.

Los planes más recientes, alineados con las agendas urbanas europeas, profundizaron en las estrategias de digitalización y despliegue de soluciones tecnológicas en el espacio urbano – redes WiFi, zonas de carga móvil o sensores – con aplicaciones en la gestión sostenible del agua, la energía, la movilidad o el medio ambiente. Asimismo, se fomentó la atracción de empresas tecnológicas e industrias digitales – IoT, fabricación 3D o mercados online.

Estas transformaciones alcanzaron también a las ciudades más turísticas y a los llamados “destinos turísticos inteligentes” (Ivars-Baidal & Vera-Rebollo, 2019), que integraron tecnologías orientadas a mejorar tanto la experiencia urbana de turistas y residentes como la gestión sostenible del espacio turístico.

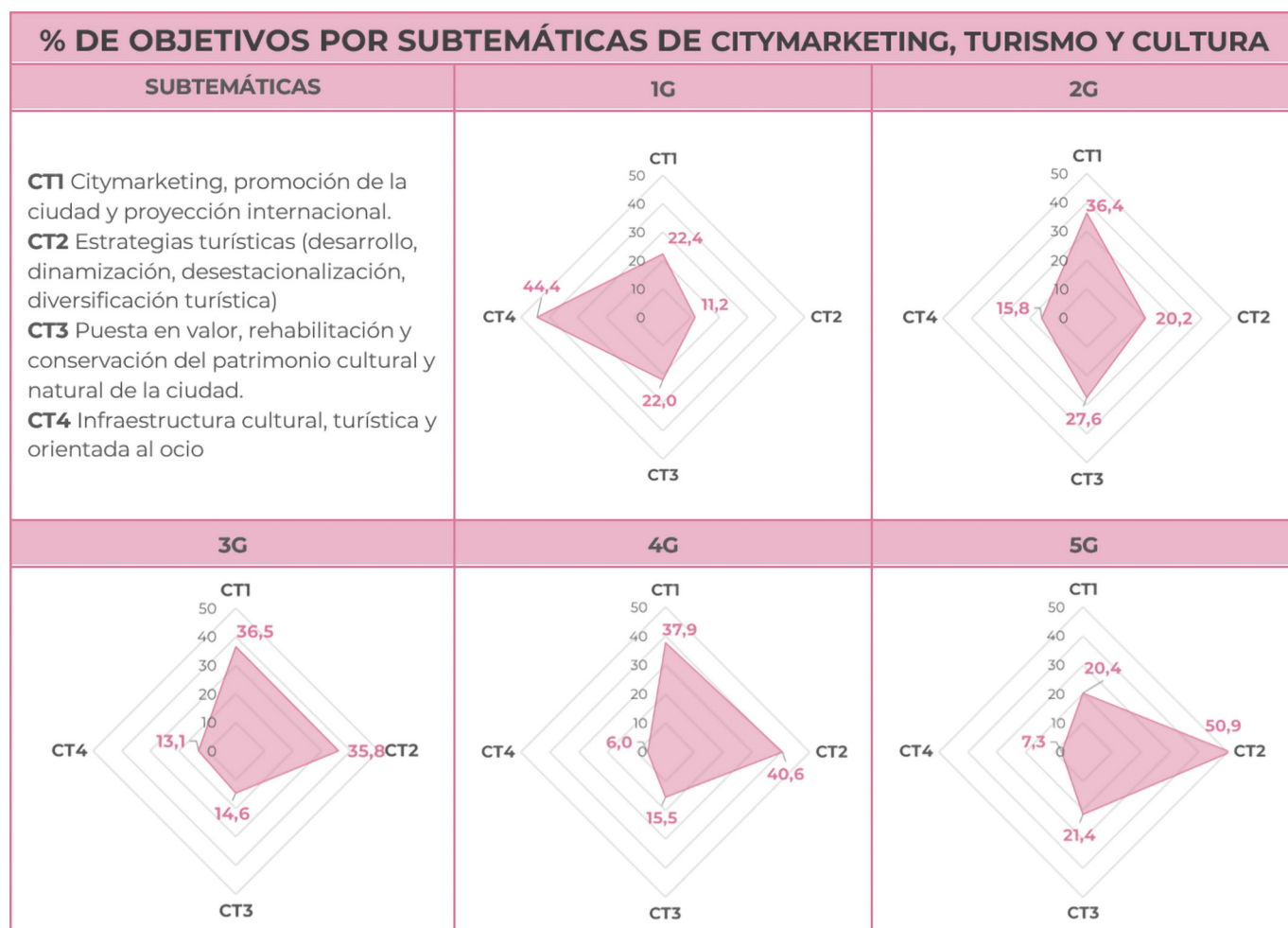
En este contexto, la digitalización en la PEU se consolida como un vector estructurante que redefine los modelos de gestión urbana y reconfigura los patrones de competitividad territorial.

3.7. Citymarketing, turismo y cultura

Desde sus primeras generaciones, la PEU ha concebido la proyección exterior de las ciudades como un eje clave para su reposicionamiento económico y simbólico (Figura 10). Los planes de Bilbao y Barcelona impulsaron grandes infraestructuras culturales y turísticas y articularon estrategias de transformación productiva hacia economías urbanas creativas y culturales. En este proceso, se favoreció la rehabilitación y mejora del entorno patrimonial como soporte de la nueva identidad urbana.

El éxito internacional de Barcelona tras los Juegos Olímpicos de 1992 marcó un punto de inflexión para los planes de segunda generación. Se consolidó el *citymarketing* y la aplicación de metodologías del marketing empresarial al espacio urbano como herramienta para fortalecer la marca urbana y la proyección internacional. Asimismo, los cascos históricos, tradicionalmente asociados a la conservación patrimonial, comenzaron a concebirse también como activos económicos (Solís et al., 2020), capaces de generar atractivo urbano y revitalizar zonas degradadas.

A partir de los años 2000, el turismo adquirió un peso creciente en las estrategias urbanas y los objetivos de esta línea se alinearon con políticas pro-



venientes de la planificación turística indicativa nacional, como los Planes de Excelencia y Dinamización Turística (Ivars-Baidal, 2004). Estos instrumentos proponían, tanto para destinos maduros como emergentes, acciones de dinamización, desestacionalización y diversificación turística, junto con la valorización del patrimonio.

En el contexto de crisis correspondiente a la cuarta generación, se intensificaron las estrategias dedicadas a atraer inversión extranjera directa y turismo internacional. Así, las ciudades compitieron por visibilidad global mediante estrategias de *branding* urbano (Precedo Ledo et al., 2010) y procesos de especialización de producto: grandes eventos (Madrid, Sevilla y Valencia), turismo cultural (Zaragoza y Donostia/San Sebastián), ecológico (Elche), gastronómico (Vitoria-Gasteiz y Telde) o multisegmento (Santa Cruz de Tenerife).

Son tendencias que se intensificaron en los planes más recientes, especialmente en ciudades intermedias y destinos turísticos como Marbella, San Cristóbal de La Laguna, Vélez-Málaga o Santa Pola. Muchas de ellas dedicaron más del 50 % de sus objetivos estratégicos al turismo. En este contexto, la diversificación, desestacionalización y actualización del modelo turístico se convirtieron en prioridades para asegurar la competitividad en un contexto de transición al paradigma de la sostenibilidad.

La última generación de planes, en consonancia con los principios del

Figura 10

Análisis evolutivo por subtemáticas de Citymarketing, turismo y cultura.

Fuente: Planes Estratégicos Urbanos en España publicados durante el periodo 1986–2020.

Plan de Turismo Español Horizonte 2020, promovió estrategias de turismo sostenible e inclusivo, así como acciones de rehabilitación y valorización de centros históricos y edificios patrimoniales en destinos del interior.

Esta alineación con los marcos nacionales expone la articulación multiescalar de las estrategias locales y señala, al mismo tiempo, un giro programático hacia la sostenibilidad, entendida como criterio corrector frente al modelo turístico expansivo y como expresión de una creciente conciencia sobre los límites ambientales asociados a procesos emergentes de turistificación.

3.8. Sostenibilidad ambiental

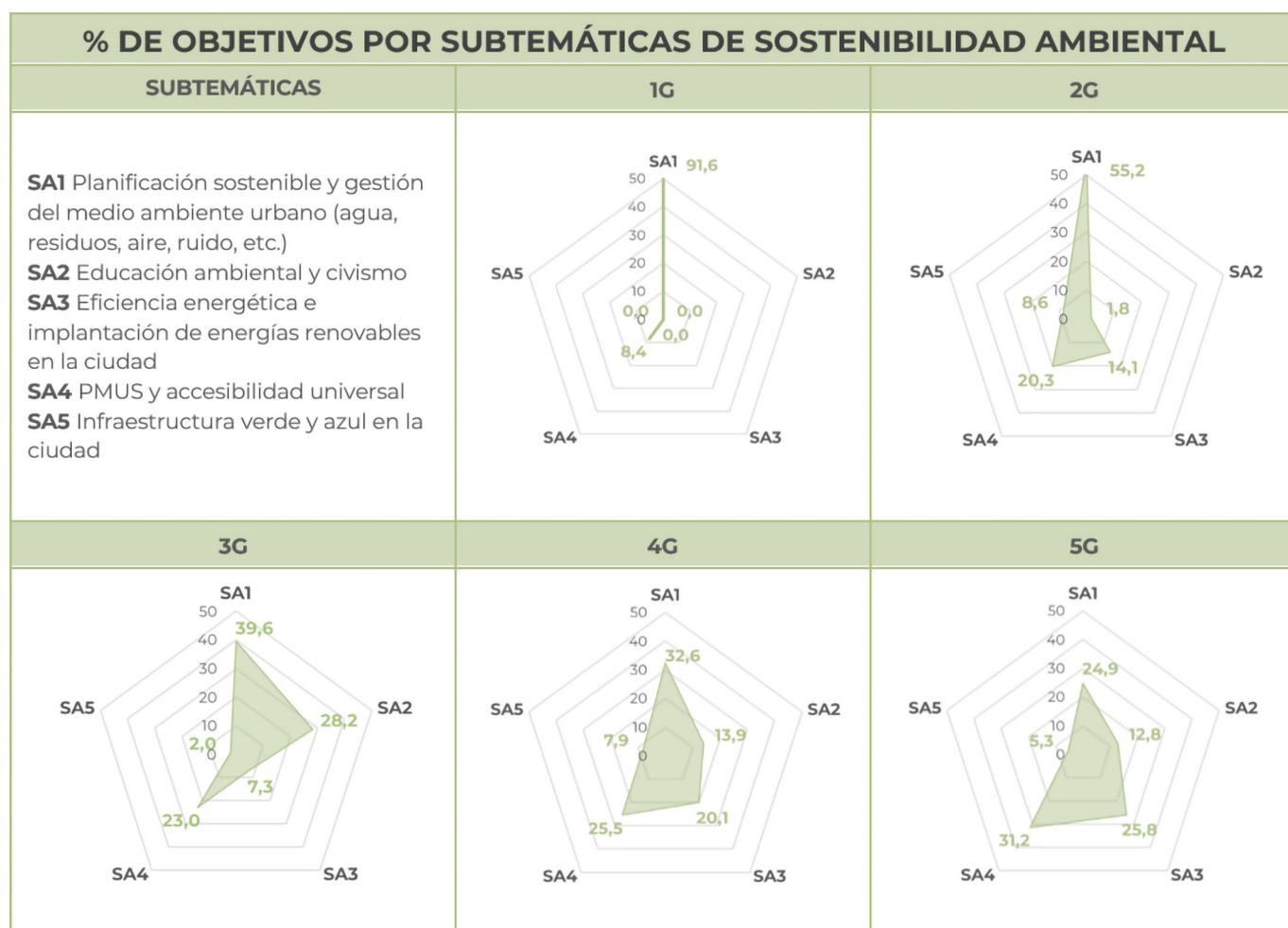
En sus primeras formulaciones, los objetivos ambientales se centraron en la mejora del entorno metropolitano mediante el saneamiento de ríos y rías – como la del Nervión en Bilbao – y en la gestión sostenible del agua, el aire y los residuos (Figura 11). Se trataba, en esencia, de estrategias de carácter reactivo, dirigidas fundamentalmente a mitigar los impactos ambientales derivados de etapas previas de crecimiento urbano e industrial.

Estos planteamientos se extendieron a los planes de segunda generación, que incorporaron la creciente preocupación por la movilidad urbana sostenible. Se impulsaron programas destinados a integrar distintos modos de transporte – tranvía, bicicleta y tránsito peatonal – en ciudades sometidas a rápidos procesos de crecimiento.

Figura 11

Análisis evolutivo por subtemáticas de Sostenibilidad ambiental.

Fuente: Planes Estratégicos Urbanos en España publicados durante el periodo 1986–2020.



Estas estrategias se desarrollaron en paralelo con las Agendas 21 locales, promoviendo una planificación ambiental de carácter integrador. Influidos por los principios del desarrollo sostenible del Informe Brundtland y la Cumbre de Río de 1992, los planes de tercera generación reforzaron los objetivos ambientales para mitigar los efectos del modelo desarrollista, caracterizado por la rápida ocupación de suelos libres que favoreció la degradación de ecosistemas urbanos y metropolitanos.

Frente a estos procesos, la PEU otorgó relevancia a iniciativas de educación ambiental y promoción del civismo como instrumentos de sensibilización social. Con ello, los planes incorporaron una dimensión cultural de la sostenibilidad, ampliando su alcance más allá de la mera gestión técnica e introduciendo una perspectiva orientada al cambio de valores y comportamientos colectivos.

En la cuarta generación y, especialmente, en la quinta, la sostenibilidad se consolidó como eje central de la PEU española. En este marco, estos instrumentos fueron fundamentales para promover la sostenibilidad ambiental y canalizar las preocupaciones ecológicas hacia la agenda y la acción pública local (Gustafsson et al., 2019). Este giro se vio, además, reforzado por las políticas de desarrollo urbano sostenible de la Unión Europea, que se integraron progresivamente en el *mainstreaming* (Busti et al., 2020) de los programas de financiación 2007–2014 y 2014–2020 de la política de cohesión, contribuyendo a institucionalizar la centralidad ambiental en la planificación estratégica local.

Durante esta etapa, la estructura temática de los planes se alineó con las agendas nacionales e internacionales frente al cambio climático, articulándose en torno a dos grandes líneas estratégicas: la movilidad urbana sostenible y la eficiencia energética.

La primera línea surge como respuesta al impacto ambiental del transporte privado y a la urbanización de baja densidad (Salom Carrasco, 2020). En este marco, los planes integraron progresivamente los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) y promovieron la denominada “pirámide invertida de la movilidad” (Cebollada & Avellaneda, 2020): caminar, bicicleta, transporte público, coche compartido y, en último lugar, vehículo privado. Ciudades como Zaragoza o Vitoria-Gasteiz se consolidaron como referentes en este ámbito, impulsando redes ciclistas, acciones sobre movilidad accesible e inclusiva, aparcamientos disuasorios, zonas de bajas emisiones y tráfico calmado.

No obstante, fue en la quinta generación cuando la formulación de PMUS se reforzó como uno de los ejes principales de la PEU. Estas estrategias se diseñaron en consonancia con los modelos de ciudad compacta, mixta y de proximidad, vinculados a debates contemporáneos como la “ciudad de los 15 minutos” (Moreno et al., 2021) o incluso de los 5 minutos (Bolea Tolón et al., 2022), planteados como claves para mejorar la calidad de vida y reducir la huella ecológica.

Estos planteamientos se aproximan a parámetros propios del decrecimien-

to y coexisten con otras corrientes alineadas con los postulados de la modernización ecológica (Cebollada & Avellaneda, 2020). Entre ellas destaca el impulso al vehículo eléctrico como estrategia de transición tecnológica hacia una movilidad más limpia. Para ello se plantean medidas como renovar flotas municipales no contaminantes, incentivar el vehículo eléctrico, instalar electrolineras, habilitar servicios de alquiler de bicicletas eléctricas, ofrecer billetes o abonos de transporte combinados e implantar soluciones logísticas eficientes de “última milla”.

La segunda línea estratégica es la eficiencia energética, orientada a la transición ecológica, la descarbonización y el objetivo de “cero emisiones”. En este marco, los instrumentos más recientes redefinieron los modelos energéticos locales, priorizando las fuentes renovables, la rehabilitación energética de edificios, la bioconstrucción y la arquitectura bioclimática.

Paralelamente, se desarrollaron sistemas inteligentes de gestión urbana para el alumbrado, la recogida de residuos o el ciclo del agua, así como centros de gestión energética. Todo ello se inscribe en un enfoque de justicia y resiliencia climática, en el que cobraron importancia las estrategias de mitigación del efecto isla de calor, la reducción de la pobreza energética y el impulso definitivo de la Infraestructura Verde, en consonancia con la política ambiental europea.

4. Conclusiones

El análisis longitudinal de 84 planes estratégicos urbanos en España a lo largo de más de tres décadas revela una evolución temática significativa, en sintonía con los cambios socioeconómicos del país. A través de cinco generaciones, se observa una transición desde un enfoque inicial centrado en la competitividad territorial y la modernización infraestructural hacia una planificación más inclusiva, ambientalmente responsable y digitalmente avanzada.

Frente a la planificación normativa – más estática y jerárquica –, la PEU ha mostrado un enfoque adaptativo al contexto social en la definición de sus principios. Las estrategias de los años noventa respondieron a la entrada en la CEE y a la captación de grandes eventos internacionales, priorizando el desarrollo económico y la proyección exterior.

Sin embargo, la crisis de 2008 marcó un punto de inflexión, impulsando un giro hacia la cohesión social, la resiliencia comunitaria y la recuperación del espacio público. Estas transformaciones evidencian la influencia decisiva del contexto socioeconómico, donde la crisis actúa como catalizador de reorientaciones estratégicas y pone en relieve la capacidad de la PEU para ajustarse a cambios estructurales en el modelo de desarrollo urbano.

La última generación de planes, influida por la Agenda 2030 y, en particular, por marcos normativos e incentivos europeos vinculados a la política urbana, consolidó esta transformación con un enfoque transversal que integra sostenibilidad, digitalización y gobernanza multinivel. Este proceso de euro-

peización reforzó la centralidad ambiental en la planificación estratégica local, pero también propició una cierta homogeneización discursiva al reconfigurar prioridades y estructuras temáticas en ciudades de distinto tamaño y contexto bajo marcos financieros y regulatorios comunes.

Con todo ello, la PEU en España ha evolucionado desde una lógica de desarrollo económico competitivo hacia una visión más integral, sostenible y digital. En este contexto, la sostenibilidad ambiental, la transformación tecnológica y la equidad social se configuran como ejes transversales esenciales en las agendas urbanas locales.

En particular, el incremento sostenido de los objetivos vinculados a la sostenibilidad ambiental constituye uno de los hallazgos más significativos del análisis longitudinal. Lo que en las primeras generaciones aparecía como una dimensión complementaria – centrada en la corrección de externalidades socioambientales – se convierte progresivamente en un principio estructurante del proyecto urbano.

De esta forma, la movilidad sostenible, la eficiencia energética, la infraestructura verde o la justicia social y climática dejan de ocupar un lugar periférico para integrarse en el núcleo de la planificación estratégica.

Aunque fuera del alcance de este estudio, se detecta asimismo el inicio de una sexta generación de PEU marcada por el contexto pospandémico y nuevos desafíos estructurales como la crisis de la vivienda, la aceleración digital y la inestabilidad global. Este escenario apunta hacia una etapa marcada por mayores niveles de incertidumbre y complejidad, en la que la planificación estratégica deberá articular respuestas más flexibles, resilientes y prospectivas frente a dinámicas globales cada vez más volátiles.

En términos metodológicos, el uso del ACC ha permitido comparar de forma rigurosa la evolución temática de los planes, identificar grados de especialización y construir un modelo replicable en otros países y regiones. Se abren además líneas de investigación orientadas a incorporar inteligencia artificial al protocolo metodológico, con el fin de detectar con mayor agilidad la estructura y evolución temática de las estrategias urbanas. Este enfoque podría complementarse con metodologías colaborativas junto a las oficinas de planificación, ampliando el análisis hacia dimensiones aún poco exploradas, como la estructura organizativa, la participación institucional o el grado de implementación efectiva de las estrategias.

No obstante, persisten desafíos significativos, entre ellos la ausencia de carácter normativo vinculante, la fragmentación administrativa o la necesidad de financiación estable. Afrontarlos exigirá reforzar la gobernanza colaborativa, la coherencia multiescalar y el seguimiento efectivo de las estrategias. Con todo, los resultados de este estudio confirman que la PEU, entendida como instrumento flexible y prospectivo, sigue siendo clave para asentar las bases estratégicas de ciudades resilientes, inclusivas y preparadas para los retos del horizonte 2030.

Agradecimientos

Este trabajo se ha realizado en el marco de las actividades de investigación del Grupo de Estudios de Ordenación del Territorio (GEOT, H07_23R) para el periodo 2023-2025 y el Instituto Universitario de Investigación en Ciencias Ambientales de Aragón (IUCA).

Referencias

- Albrechts, L. (2010). Bridging the gap: From spatial planning to strategic projects. In J. Farinós, J. Romero, & J. Salom (Eds.), *Cohesión e inteligencia territorial: Dinámicas y procesos para una mejor planificación y toma de decisiones* (Desarrollo Territorial, Vol. 7, pp. 85–103). Universitat de València. <https://doi.org/10.7203/PUV-OA-983-9>
- Alonso, M., Pueyo, Á., Postigo, R., López, C., & Rubio, J. L. (2013). La reestructuración del sistema financiero. In J. M. Albertos & J. L. Sánchez (Eds.), *Geografía de la crisis económica en España* (pp. 305–328). Universitat de València, Servei de Publicacions.
- Ataman, C., & Tuncer, B. (2022). Urban interventions and participation tools in urban design processes: A systematic review and thematic analysis (1995–2021). *Sustainable Cities and Society*, 76, Article 103462. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2021.103462>
- Barton, H., & Grant, M. (2013). Urban planning for healthy cities. *Journal of Urban Health*, 90(Suppl. 1), 129–141. <https://doi.org/10.1007/s11524-011-9649-3>
- Birkin, M., Ballantyne, P., Bullock, S., Heppenstall, A., Kwon, H. R., Malleson, N., Yao, J., & Zanchetta, A. (2025). Digital twins and AI for healthy and sustainable cities. *Computers, Environment and Urban Systems*, 120, Article 102305. <https://doi.org/10.1016/j.compenvurbsys.2025.102305>
- Boixader, J., & Xalabarder, M. (2012). *Los proyectos estratégicos: Guías metodológicas para la planificación estratégica*. Diputació de Barcelona. https://llibreria.diba.cat/es/ebook/los-proyectos-estrategicos_56719
- Bolea Tolón, N., Postigo Vidal, R., & López Escolano, C. (2022). Valoración de la proximidad a las zonas verdes urbanas de la ciudad de Zaragoza como estrategia de adaptación a situaciones pandémicas. *Ciudades*, 25, 79–106. <https://doi.org/10.24197/ciudades.25.2022.79-106>
- Burriel, E. (2008). La “década prodigiosa” del urbanismo español (1997–2006). *Scripta Nova*, 12(270). <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-270/sn-270-64.htm>
- Busti, M., Fioretti, C., Pertoldi, M., & Van Heerden, S. (2020). *Handbook of sustainable urban development strategies*. Publications Office of the European Union. <https://doi.org/10.2760/32842>
- Calvo, J. L., Pueyo, Á., & Zúñiga, M. (2011). La ciudad de Zaragoza en un escenario de crisis: Diagnóstico y propuestas territoriales para nuevos paradigmas urbanos. *Geographicalia*, 59–60, 47–59. https://doi.org/10.26754/ojs_geoph/geoph.201159-60821
- Campbell, S. (1996). Green cities, growing cities, just cities? Urban planning and the contradictions of sustainable development. *Journal of the American Planning Association*, 62(3), 296–312. <https://doi.org/10.1080/01944369608975696>
- Castells, M. (1992). *The informational city: Economic restructuring and urban development*. Blackwell.
- Cebollada, Á., & Avellaneda, P. (2020). Movilidad sostenible, salud y equidad social en la ciudad: Los retos de la transición en entornos metropolitanos. In J. Salom Carrasco (Coord.), *Las áreas metropolitanas españolas entre la competitividad y la sostenibilidad: Nuevas herramientas para una política urbana en el contexto global* (pp. 125–142). Tirant lo Blanch.

- Charmes, E. (2011). Densité, formes urbaines et villes durables. In J. Damon (Ed.), *Villes à vivre: Modes de vie urbains et défis environnementaux* (pp. 81–99). Odile Jacob.
- Cohen, D. (2006). *Trois leçons sur la société post-industrielle*. Éditions du Seuil.
- Cruz Gallach, H. (2008). El auge de los planes estratégicos y los proyectos urbanos: Hacia un planeamiento urbanístico consensuado. In *Diez años de cambios en el mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales, 1999–2008: Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica*. Universitat de Barcelona. <https://www.ub.edu/geocrit/xcol/308.htm>
- Espino Hidalgo, B. del, & Navas Carrillo, D. (2018). Planeamiento estratégico local y evaluación del desarrollo urbano sostenible integrado en ciudades medias. *Gestión y Análisis de Políticas Públicas (Nueva Época)*, 20, 143–163. <https://doi.org/10.24965/gapp.v0i20.10481>
- Farinós, J. (2005). Nuevas formas de gobernanza para el desarrollo sostenible del espacio relacional. *Ería*, 67, 219–235. <https://doi.org/10.17811/er.0.2005.219-235>
- Farinós, J. (2010). Gobernanza para una nueva planificación territorial estratégica: Hacia la innovación socioterritorial. In A. Martín Mesa & R. Merinero (Dirs.), *Planificación estratégica territorial: Estudios metodológicos* (pp. 87–107). Consejería de Gobernación de la Junta de Andalucía.
- Farinós, J., Boira, J. V., Palomo, V., & Del Río, D. (2015). Planificación territorial estratégica supramunicipal en España: Actualización regional y tipologías resultantes. In J. de la Riva, P. Ibarra, R. Montorio, & M. Rodrigues (Eds.), *Análisis espacial y representación geográfica: Innovación y aplicación* (pp. 89–98). Asociación Española de Geografía. http://congresoage.unizar.es/eBook/trabajos/010_Farinos%20Dasi.pdf
- Fernández Güell, J. M. (2006). *Planificación estratégica de ciudades: Nuevos instrumentos y procesos*. Reverté.
- Folch, R. (2004). *Planificació metropolitana concurrent*. Pla Estratègic Metropolità de Barcelona.
- Font, J. (2002). Desarrollo estratégico, actores y capital social en Bilbao. *Gestión y Análisis de Políticas Públicas*, 24, 147–159. <https://doi.org/10.24965/gapp.vi24.324>
- Friedmann, J. (2011). Barrio por barrio: Reclamando nuestras ciudades. *Urban*, 1, 13–19. <http://polired.upm.es/index.php/urban/article/view/408/1874>
- Gaja, F. (2015). La regeneración urbana en la encrucijada. *ACE: Architecture, City and Environment*, 9(27), 11–26. <https://doi.org/10.5821/ace.9.27.2803>
- González Medina, M. (2012). La planificación estratégica de “nueva generación”: ¿Cómo evaluar su impacto como instrumento de gobernanza territorial? *Geopolítica(s)*, 3(2), 271–291. https://doi.org/10.5209/rev_GEOP.2012.v3.n2.40400
- González Medina, M. (2023). Planificación estratégica de ciudades. *Eunomía. Revista en Cultura de la Legalidad*, 25, 310–326. <https://doi.org/10.20318/eunomia.2023.8002>
- Gustafsson, S., Hermelin, B., & Smås, L. (2019). Integrating environmental sustainability into strategic spatial planning: The importance of management. *Journal of Environmental Planning and Management*, 62(8), 1321–1338. <https://doi.org/10.1080/09640568.2018.1495620>
- Gregorio Hurtado, S. de. (2018). The EU urban policy in the period 2007–2013: Lessons from the Spanish experience. *Regional Studies, Regional Science*, 5(1), 212–230. <https://doi.org/10.1080/21681376.2018.1480903>
- Hall, P. (1996). *Ciudades del mañana*. Ediciones del Serbal.
- Healey, P. (2006). *Urban complexity and spatial strategies: Towards a relational planning for our times*. Routledge.
- Herrera-Medina, E., Bonilla-Estévez, H., & Molina-Prieto, L. F. (2013). Ciudades creativas: ¿Paradigma económico para el diseño y la planeación urbana? *Bitácora Urbano Territorial*, 22(1), 11–20. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/11-20>

- Hersperger, A. M., Grădinaru, S. R., Oliveira, E. da S., Pagliarin, S., & Palka, G. (2019). Understanding strategic spatial planning to effectively guide development of urban regions. *Cities*, 94, 96–105. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2019.05.032>
- Ivars-Baidal, J. A. (2004). *Planificación turística de los espacios regionales en España*. Síntesis.
- Ivars-Baidal, J. A., & Vera-Rebollo, J. F. (2019). Planificación turística en España: De los paradigmas tradicionales a los nuevos enfoques: Planificación turística inteligente. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 82, Article 2765. <https://doi.org/10.21138/bage.2765>
- La Haye, A. de, Gow, R., Lake, A. A., Ball, C., van Herk, S., Rofin Serra, M., Jones, A., Chang, M., & Moore, H. J. (2024). A thematic analysis of UK healthy planning frameworks and tools designed to support the inclusion of health in urban planning. *Cities & Health*, 8(5), 956–972. <https://doi.org/10.1080/23748834.2024.2353963>
- Lindgren, M., & Bandhold, H. (2003). *Scenario planning: The link between future and strategy*. Palgrave Macmillan.
- Lorenzo Gilsanz, F. (2014). *VII informe sobre exclusión y desarrollo social en España*. Fundación FOESSA. <https://www.caritas.es/main-files/uploads/2017/11/14944-CÁRITAS-informe-FOESSA-baja.pdf>
- Mäntysalo, R., Jarenko, K., Nilsson, K. L., & Saglie, I. L. (2015). Legitimacy of informal strategic urban planning: Observations from Finland, Sweden and Norway. *European Planning Studies*, 23(2), 349–366. <https://doi.org/10.1080/09654313.2013.861808>
- Méndez, R., Michelini, J., Prada, J., & Tébar, J. (2012). Economía creativa y desarrollo urbano en España: Una aproximación a sus lógicas espaciales. *EURE*, 38(113), 5–32. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612012000100001>
- Merinero Rodríguez, R. (2010). *Planificación estratégica urbana y territorial: Elementos básicos para su aplicación en la administración local*. Junta de Andalucía, Consejería de Gobernación y Justicia. http://www.juntadeandalucia.es/export/drupaljda/libro_gobernacion_planificacion_estrategica_2_diciembre_2010.pdf
- Monclús Fraga, F. J. (2003). El «modelo Barcelona» ¿una fórmula original? De la «reconstrucción» a los proyectos urbanos estratégicos (1979–2004). *Perspectivas Urbanas / Urban Perspectives*, 3, 27–41. <http://hdl.handle.net/2099/703>
- Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., & Pratlong, F. (2021). Introducing the “15-minute city”: Sustainability, resilience and place identity in future post-pandemic cities. *Smart Cities*, 4(1), 93–111. <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>
- Nel-lo, O. (2022). Transformaciones territoriales en España: De la dispersión de la urbanización a la urbanización extendida. In J. A. Rio Fernandes, R. C. Lois González, & M. E. Beltrão Sposito (Coords.), *El mundo visto de las ciudades* (pp. 781–794). Tirant Humanidades.
- Olesen, K. (2014). The neoliberalisation of strategic spatial planning: The link between future and strategy. *Planning Theory*, 13(3), 288–303. <https://doi.org/10.1177/1473095213499340>
- Pascual Esteve, J. M. (2001). De la planificación a la gestión estratégica de las ciudades. *Elements de Debat Territorial*, 13, 1–50. Diputació de Barcelona. https://llibreria.diba.cat/es/libro/de-la-planificacion-a-la-gestion-estrategica-de-las-ciudades_45009
- Pascual Esteve, J. M., & Tarragona Gorgorio, M. (2009). *Estrategia territorial y gobierno relacional: Manual para la planificación estratégica de segunda generación* (2a. ed.). Junta de Andalucía, Consejería de Gobernación. <https://www.juntadeandalucia.es/servicios/publicaciones/detalle/78804.html>
- Precedo Ledo, A., Orosa González, J. J., & Míguez Iglesias, A. (2010). De la planificación estratégica al marketing urbano: Hacia la ciudad inmaterial. *EURE*, 36(108), 5–27. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612010000200001>

- Pueyo, Á., & Hernández, M. L. (2013). L'Espagne face à la Grande Récession depuis 2008. *Mappemonde*, 111, Article 20. https://mappemonde-archive.mgm.fr/num39/articles/art13301_fr.pdf
- Pueyo, Á., López Escolano, C., & Hernández Navarro, M. L. (2018). Nuevos espacios y realidades a partir del análisis espacial: Un territorio distinto de ideas preconcebidas. In J. Farinós & E. Peiró (Eds.), *Territorio y Estado: Elementos para la coordinación de las políticas de ordenación del territorio en el siglo XXI* (pp. 785–828). Tirant lo Blanch.
- Ratcliffe, J., & Krawczyk, E. (2011). Imagineering city futures: The use of prospective through scenarios in urban planning. *Futures*, 43(7), 642–653. <https://doi.org/10.1016/j.futures.2011.05.005>
- Rodríguez-Domenech, M. Á., & Cañizares Ruiz, M. C. (2023). Urban planning and sustainability in the cities of Castilla-La Mancha (Spain): Current challenges. *Land*, 12(8), Article 1540. <https://doi.org/10.3390/land12081540>
- Romero Aloy, M. J., & Vidal Climent, V. (2018). Planificación estratégica territorial y alteraciones del plan general. *Ciudad y Territorio: Estudios Territoriales*, 50(195), 7–20. <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/76606>
- Roy, P. (2015). Collaborative planning: A neoliberal strategy? A study of the Atlanta BeltLine. *Cities*, 43, 59–68. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2014.11.010>
- Ruano, J. M. (2015). Local strategic planning in Spain: A case study. *Transylvanian Review of Administrative Sciences*, 11(46), 73–92. <https://rtsa.ro/tras/index.php/tras/article/view/466>
- Salom Carrasco, J. (2020). Conclusión: Nuevas estrategias para las áreas metropolitanas españolas. In J. Salom Carrasco (Coord.), *Las áreas metropolitanas españolas entre la competitividad y la sostenibilidad: Nuevas herramientas para una política urbana en el contexto global* (pp. 399–404). Tirant lo Blanch.
- Schwedler, H. U. (2011). *Gobernanza urbana integrada: El camino hacia el futuro* (Manual de Comisión 3). Metrópolis. <http://www.metropolis.org/sites/default/files/c3-metropolis-gobernanza-integrada-esp.pdf>
- Sharifi, A. (2022). An overview and thematic analysis of research on cities and the COVID-19 pandemic: Toward just, resilient, and sustainable urban planning and design. *iScience*, 25(11), Article 105297. <https://doi.org/10.1016/j.isci.2022.105297>
- Solís, E., Escudero, L. A., & Ruiz-Apilánez, B. (2020). Los retos de la ciudad compacta desde la perspectiva de los cascos históricos con fuerte actividad turística: El caso de Toledo. *Estudios Geográficos*, 81(288). <https://doi.org/10.3989/estgeogr.202050.030>
- Steinberg, F. (2005). Strategic urban planning in Latin America: Experiences of building and managing the future. *Habitat International*, 29(1), 69–93. [https://doi.org/10.1016/S0197-3975\(03\)00063-8](https://doi.org/10.1016/S0197-3975(03)00063-8)
- Van Dyk, S., Gerstenhöfer, L., & Kip, M. (2024). Economía social y solidaria en el nuevo municipalismo: ¿Una desprivatización de la ciudad? *Berliner Journal für Soziologie*, 34, 515–549. <https://doi.org/10.1007/s11609-024-00541-4>
- Vegas Sandoval, I., Merinero Rodríguez, R., & Huete García, M. Á. (2024). A strategic planning approach: A new framework for metropolitan governance. In J. M. Fera-Toribio, R. Iglesias-Pascual, & F. Benassi (Eds.), *Socio-spatial dynamics in Mediterranean Europe* (Spatial Demography Book Series, Vol. 3, pp. 283–305). Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-031-55436-0_16
- Watson, V. (2009). “The planned city sweeps the poor away...”: Urban planning and 21st century urbanisation. *Progress in Planning*, 72(3), 151–193. <https://doi.org/10.1016/j.progress.2009.06.002>