



POLÍTICA TERRITORIAL Y URBANISMO. CUATRO GRANDES LÍNEAS DE ACCIÓN.

La política territorial y el urbanismo son instrumentos valiosos para hacer realidad los **derechos al medio ambiente, a la ciudad y a las viviendas enmarcadas** en el concepto de **sostenibilidad** y básico de la acción política de IU en este campo. **Nuestras** propuestas por tanto en aras de tales objetivos se fundamentan en **un impulso decidido a la planificación** urbanística y territorial, **democráticamente desarrollada**, que satisfaga tres condiciones básicas:

*Libertad individual,
Responsabilidad social y
Responsabilidad ecológica.*

En el análisis que realizamos en torno a los problemas de la realidad espacial actual, observamos que estos se vertebran en la evidente **incorporación**, de gran parte del espacio, **a las leyes de lo urbano**, (es difícil encontrar espacios ajenos a las leyes económicas y a las estructuras culturales urbanas) en los siguientes términos:

- El modelo existente – y casi único en nuestro mundo occidental- **aleja** cada vez mas **producción y residencia**, invierte indiscriminadamente en redes viarias que nos mantiene durante largos periodos de tiempo en nuestros vehículos o en tediosas líneas de transporte, distribuyendo servicios, actividades y equipamientos, solo accesibles mediante la utilización del transporte y consumiendo indiferenciadamente gran cantidad de territorio y energía.
- La vivienda hace mucho que ha dejado de ser **un objeto para disfrutar la vida** para convertirse para muchos en un medio de **acumulación económica** y para otros **en algo inaccesibles**.
- La ciudad central y los ensanches históricos decaen en **una política de tierra quemada** para los centros históricos, unida a la crisis de grandes contenedores de tipo industrial, ferroviario o militar principalmente que, a pesar de ser en general públicos, no son aprovechados para regenerar la ciudad sino que entran en la misma rueda especulativa.
- Se reduce **la participación ciudadana** al mero trámite administrativo y se sustituye el movimiento asociativo por el de **consumidores**.

Frente a ello habría que oponer otro modelo que puede **“chocar”** con los valores dominantes pero que entendemos que **debe ser educativo y ético**, con una solidaridad proyectada fuera de nuestras fronteras y hacia el futuro y, en cierta medida, mesurado y sobrio.

Reivindicamos **una ciudad más austera**, que transforme lentamente su trama interior y conceda un trato respetuoso tanto a los municipios colindantes como al entorno natural común, apostando por los valores del medio urbano compacto, multifuncional y limitado. Este modelo es también el mas compatible con un medio ambiente urbano sostenible, fomentando el uso peatonal de la ciudad y el transporte



publico, restringiendo la necesidad de tránsito mecanizado privado, acortando distancias entre actividades, ahorrando consumo de suelo, infraestructuras, agua y energía.

En esta dirección, y con los criterios básicos de sostenibilidad ecológica, cohesión o igualdad social y participación, nuestra propuesta define medidas concretas en los campos de “suelo” y “**planteamiento urbanístico**”, servicios e infraestructuras del transporte, la restauración urbano-ambiental de la ciudad consolidada y en las políticas de vivienda.

Para todas estas políticas proponemos establecer un mecanismo de “**auditoria**” **socio-ambiental municipal**, a través de indicadores que permitan conocer si realmente las políticas puestas en marcha van en la dirección previstas. Por ejemplo **¿se consigue con ellas consumir menos energía? ¿Han disminuido los niveles de contaminación y carga tóxica? ¿Hay menos gente sin vivienda? Etc.**

CUATRO GRANDES LINEAS DE ACCION

-Un **planteamiento territorial y urbano** que establezca un régimen de utilización de los suelos **compatible con la sostenibilidad**, dirigido en consecuencia hacia unas nuevas pautas de asentamiento menos consumidoras de territorio y energía. El modelo propuesto debe ser evaluado en sus efectos no solo económicos sino sobre todo sociales, culturales y medioambientales.

-La **restauración urbano-ambiental** de la ciudad, mediante instrumentos de planteamiento que incorporen aspectos como la **convivencia** en un mismo espacio urbano **de vivienda, ocio y trabajo**; el diseño y la utilización del espacio público; la recuperación de espacios y edificios obsoletos para el uso público; dotación suficiente de equipamientos y servicios; recuperar la ciudad para el peatón.

-Una apuesta decidida por el transporte público y consecuente reducción del uso del automóvil privado.

-Una política pública de vivienda dirigida prioritariamente al alojamiento de **los más desfavorecidos** con medidas integradas económicas, socio-laborales y urbanísticas.

SUELOS

La privatización del **derecho a hacer ciudad** y de cuantas expectativas genera ese derecho, unido a la **inoperancia en la práctica de las técnicas legales contra la especulación** y la retención de terrenos, ha convertido al suelo en **un activo privilegiado** mucho más sujeto a las leyes del mercado financiero de futuro, que a las conveniencias y a las necesidades colectivas de los ciudadanos.

Nuestra política de suelo se diseña en torno a:

- Establecimiento de un **nuevo régimen jurídico** del suelo que sancione legalmente la consideración de la **edificabilidad** como un bien de dominio público, independiente de la propiedad del suelo.



- Potenciación de la **formación, consolidación y ampliación** del patrimonio público de suelo, destinando al menos el 5 % del presupuesto municipal a este fin. Por definición **este patrimonio público** estará **excluido del mercado**, salvo que una estrategia de control de ese mercado a más largo plazo aconseje excepcionalmente su enajenación.
- Derivado de los dos anteriores: elaboración de una **nueva legislación de valoraciones** del suelo urbano y urbanizable basándose en **valores iniciales y catastrales**.

PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

Reivindicamos el planeamiento, aun siendo conscientes de que el plan territorial o urbano **no resuelve todos los problemas**, pero si es el modo **de encauzar** muchos de ellos frente a la pretendida eficacia del libre juego del mercado, y frente a un tipo de **“proyecto”** fuera del contexto urbanístico, ha servido para justificar la entrega a la especulación de terrenos de propiedad pública, secundando los compartimentos y estrategias del capital financiero, en vez de aprovechar la oportunidad de poder regenerar espacios céntricos de la ciudad.

Entendemos el **Planeamiento territorial y urbano** como un **conjunto de reglas** capaces de canalizar el futuro, elaboradas con **una transparencia y participación ineludibles** y con los objetivos básicos de conseguir sostenibilidad ambiental y cohesión social.

Los instrumentos de planeamiento deberán por tanto:

- Incluir la **priorización de criterios de intervención** que estarán determinadas por el análisis de evaluación de las consecuencias que las transformaciones propuestas vayan a provocar en lo territorial, económico social y medio-ambiental
- Proponer **un modelo de ocupación del territorio** basado en la capacidad de acogida de este, mediante la consideración del capital natural en un sentido amplio, junto a la eficacia de las redes de infraestructuras. (**No poner en peligro el patrimonio natural recibido, no consumir recursos** sobre la tasa de renovación, **no producir residuos** sobre la tasa de absorción del medio).
- Considerar **algunos índices ambientales** como el índice de **permeabilidad urbana**, que establezca el porcentaje de **suelo destinado a verde permeable** garantizado para hacer respirar al suelo y renovar la aguas subterráneas; o el índice de variedad urbana que asegure el uso integrado entre residencia y actividad; o un Standard de espacio peatonal en relación con el del automóvil en una proporción próxima al 50% etc.
- **Calificar el suelo** para la construcción de **vivienda** con algún **tipo de protección** en una proporción próxima al **50% del crecimiento residencial** previsto y en cualquier caso atendiendo a la capacidad adquisitiva de la demanda existente en la zona (Es en este sentido importante estar atentos a lo que regulen las leyes del suelo autonómicas).





- **Calificar** suelo tendente al **equilibrio** entre **población y empleo** generado por actividades propias (un empleo generado en industria, terciario o comercio supone entre 25 y 30 m2 construidos).
- **Definir** y obtener sistemas de **transportes públicos** que sirvan a los nuevos crecimientos a la vez que estos se producen.
- Establecer **una buena estructuración urbana** de las distintas **zonas de la ciudad** entre si y con los nuevos crecimientos a través de **la definición de usos, secciones y diseño** de viarios, sistemas de **espacios libres**, sistemas de **equipamientos**, tipos constructivos acordes a cada zona, algunas operaciones ejemplares de remodelación o nueva creación etc. Con especial atención a la **integración de vivienda y comercio**.

En este sentido importa señalar que **la carencia de una masa crítica** (densidad) **suficiente**, impide o dificulta la integración entre actividades no residenciales y dispersa los costes de repercusión de la urbanización y su mantenimiento, y esa dispersión espacial condena a una dependencia cautiva del automóvil. Hay que examinar con sumo cuidado la cuestión de la densidad (aun existiendo cierta recomendación para grandes ciudades entre 40 y 70 Viv. /Ha, por parte de algunos autores) que debe ser contrastada con los requerimientos del sitio, impacto al paisaje integración con lo existente, etc. en un delicado equilibrio entre sustentabilidad ambiental y económica, servicios y equipamientos, actividades residenciales y económicas, tipología y régimen de tenencia, etc.

Sigue siendo necesario analizar y proponer la forma urbana en su conjunto para poder concebir la construcción de la ciudad como algo total y no como resultado causal y fragmentado de la intervención de los distintos agentes, ya sean públicos o privados, y debe incorporarse a esa estrategia la idea de integración de usos a partir del diseño de tipos constructivos y densidades que favorezcan la variedad de usos vinculadas a la facilidad de acceso peatonal, funcionado así **“la calle “como elemento generador** de tejido urbano.

- **Crecimiento acompasado** a las necesidades, al compromiso de transporte publico y a la capacidad de hacer efectivas las dotaciones, con atención prioritaria a la recuperación y mejora de la ciudad existente frente nuevas expansiones.
- **Gestión eficiente** del plan mediante la elección precisa de los sistemas de actuación más adecuados para cada caso, los plazos de ejecución, compromiso concreto mediante convenios, etc. Un Plan de urbanismo sin su gestión y correspondiente ejecución servirá de muy poco, por lo que es muy importante saber las prioridades municipales y ejecutarlas.
- **Evaluación de los impactos** territoriales, **económicos**, sociales y ambientales del planteamiento propuesto y selección de prioridades de intervención en función de esta evaluación.
- **Elaboración en paralelo** del planteamiento, de **programas locales** tipo “Agendas 21” de acción ambiental a largo plazo hacia la sostenibilidad.

