

DIFICULTADES MUTUAS DEL PLANEAMIENTO URBANISTICO Y SECTORIAL

Manuel Crespo Bernardo *

Se hace un repaso a algunos conflictos entre los planeamientos urbanístico y sectorial, centrados sobre todo en los legales y en el sector de carreteras. Se sostiene la tesis de que en los puntos en que la legislación de carreteras ha podido ser preeminente en teoría, no lo ha sido en la práctica. Con varios ejemplos concretos de ciudadanos de Castilla y León se muestra la insuficiencia de la colaboración habida entre administraciones, y se resalta la necesidad de mejorar los estudios de tráfico, especialmente en las primeras etapas de los planes y en las modificaciones de éstos. Tras considerar varias posibilidades de integración de planeamientos, se termina expresando la creencia de que la coordinación va mejorando.

Introducción

En estas notas consideramos planeamiento urbanístico al que se realiza al amparo de la Ley del Suelo¹ y de sus tres reglamentos^{2 3 4}, y planeamiento sectorial al que se efectúa, habitualmente, siguiendo las líneas de leyes que no pretenden tener el carácter de globalidad que la Ley del Suelo. Ello no significa que estas actuaciones no se puedan desarrollar al amparo de esta Ley, pero aquí reflexionaremos sobre conflictos que se originan cuando se siguen las pautas de esas leyes diferentes.

¹ Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, Texto refundido aprobado por RD 1346/1976, de 9 de abril.

² Reglamento de Planeamiento, aprobado por RD 2159/1978, de 23 de junio.

³ Reglamento de Gestión Urbanística, aprobado por RD 3288/1978, de 25 de agosto.

THE COMMON DIFFICULTIES OF CITY AND SECTORIAL PLANNING

The paper goes over some of the conflicts met as between city and sectorial planning, these here being centred especially on such arising from legal and highway differences of viewpoint. The paper argues that on those points where highway legislation should have held the whip hand it has not done so in fact. Using examples culled from the cities of Castille and Leon it points up the inadequate collaboration had as between the various administrations in these matters competent and underscores the need to improve upon existing traffic studies especially at their earlier stages of planning and in the modifying of these. After running through various possibilities for the intergration of plannings, the paper ends by expressing the belief that things are on the mend in the field of co-ordination.

A pesar del título, las referencias sectoriales se van a hacer, exclusivamente, a los hechos amparados por la Ley de Carreteras⁵ y su reglamento⁶, que corresponde estrictamente a la Ley anterior⁷, pero que es aplicado, a falta del nuevo, en esta fecha (octubre de 1991). No se ha particularizado el título porque algunas consideraciones serán tan válidas para otros sectores como para el de carreteras.

No se hace referencia al reparto intermodal de viajes, sino sólo a los procesos de resolución de problemas referentes a los desplazamientos en ve-

⁴ Reglamento de Disciplina Urbanística, aprobado por RD 2187/1978, de 23 de junio.

⁵ Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras.

⁶ Reglamento General de Carreteras, aprobado por RD 1073/1977, de 8 de febrero.

⁷ Ley 51/1974, de 19 de diciembre, de Carreteras.

hículos privados por el procedimiento de facilitar su movilidad sin entrar en políticas concretas de transporte o territoriales que procuren evitar el problema en su origen.

Relaciones entre las Leyes del Suelo y de Carreteras

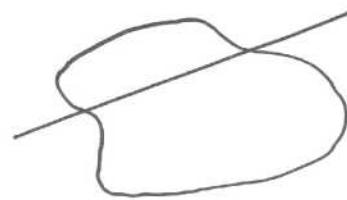
Aunque pueda parecer innecesario, no estará de más destacar que el fondo del posible conflicto se basa, principalmente, en el ámbito: el planeamiento urbanístico pretende ordenar todo en un espacio reducido y está promovido generalmente por una Administración local; el planeamiento de una carretera pretende definir sólo esta infraestructura y algunos efectos, con una visión referida a un gran espacio, y suele estar promovido por una Administración estatal o regional. El resultado, a veces, es una tensión entre distintos requisitos, con frecuencia contrapuestos, que impiden la autonomía local de unos y de otros. A ello ha venido a añadirse la reciente formulación legal de la evaluación del impacto ambiental. La figura 1 pretende reflejar esas tensiones y el resultado del compromiso que suele requerirse.

Hay una corriente de opinión, sustentada lógicamente y mayoritariamente por arquitectos, pero también por juristas, que ve como deseable una mayor incardinación del planeamiento sectorial en el urbanístico, de modo que debería ser la Ley del Suelo la norma que regiría originariamente todo el planeamiento, y sólo por remisión de ella, debieran jugar su papel las sectoriales. La idea es atractiva porque, estableciendo así un marco previo, las dificultades posteriores desaparecerían o se mitigarían.

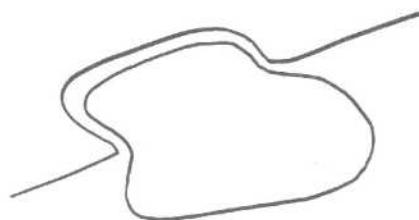
Pero no parece que actualmente sea viable ese proceder, aunque quizá no se han explotado todas las posibilidades que la ley permite en relación con los Planes Directores Territoriales de Coordinación y con los Planes Especiales. Como muestra de esta presumible imposibilidad está la búsqueda de otras formas de integración de planeamientos. Así, en la referencia ⁸, patrocinada por la Consejería de Política Territorial de la Comunidad de Madrid y realizada por la ETS de Arquitectura de Madrid, se considera que no existe, ni en la legislación urbanística estatal ni en la específica de la Comunidad, una figura de planeamiento que abarque

⁸ Diseño de Carreteras en Areas Suburbanas, Consejería de Política Territorial, Comunidad de Madrid, 1991.

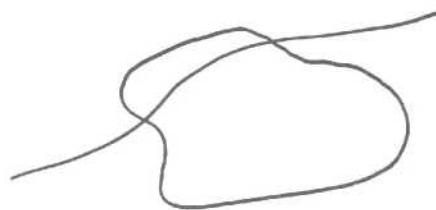
un proyecto de urbanización del espacio vital y, al propio tiempo, la regulación de los usos, alturas de edificación, retranqueos y otras determinaciones necesarias para asegurar la coherencia carretera-ciudad. No obstante, considera que un Plan Especial, y en ocasiones un Estudio de Detalle, permiten coordinar el proyecto de la carretera con la planificación urbanística. En la misma publicación



Plan Sectorial Puro.



Plan Urbanístico Puro.



Compromiso.



Influencia del Impacto Ambiental

Figura 1.

se aboga por el seguimiento del trabajo mediante comisiones interinstitucionales. Lamentablemente, se refiere sólo al seguimiento del planeamiento sectorial, no del urbanístico. Y, sin embargo, debería haber un clamor pidiendo la coordinación institucional precisamente en la etapa previa y más

importante, que es la urbanística. De otro modo, la coordinación del planeamiento sectorial en áreas metropolitanas, o en conurbaciones sin instituciones comunes, obliga a «peregrinaciones» entre Ayuntamientos para concertar voluntades.

En realidad, si se olvida la historia (porque es probable que no se haya aprobado ninguno), la figura de planeamiento básica para la definición de las vías terrestres sería el Plan Director Territorial de Coordinación, que debería permitir la actuación coherente sobre diversos municipios simultáneamente. Es para el planeamiento de detalle para el que pueden utilizarse el Plan Especial o el Estudio de Detalle, pero éstos, en ningún caso, pueden regular el uso del suelo (arts. 6 y 65 del Reglamento de Planeamiento). Entre esta imposibilidad y puesto que imaginar la redacción de un Plan Director Territorial de Coordinación parece una utopía, puede ser que hayamos de conformarnos con el tradicional proceso, basado esencialmente en el Plan General Municipal de Ordenación y en las Normas Subsidiarias de Planeamiento, pero en los que se preste a la infraestructura viaria la atención que requiere debido a su rigidez y a su importancia en la estructuración del territorio, que no tienen la mayoría de las otras infraestructuras. Son muchas las figuras de planeamiento urbanístico vigentes que atienden con minuciosidad a las líneas eléctricas o telefónicas y a las disposiciones legales referentes a ellas, en tanto que olvidan incluir la toponimia de carreteras de la Red de Interés General y citar como norma a respetar la Ley de Carreteras.

Por ello, los tan queridos equipos multidisciplinarios tienen aquí su papel primordial, entendiendo las disciplinas variadas en el sentido de los términos, es decir, no necesariamente representadas por distintos titulados, salvo cuestión de competencias exclusivas, sino por persona o personas competentes en los diversos campos. Pero también se requiere el seguimiento de ese trabajo por varias instituciones. Las dificultades que a no dudar se encuentran los equipos que recaban información de órganos estatales, regionales o locales desaparecerían probablemente si al proceso se hubiesen incorporado estos órganos, de modo que su voz fuese eficaz. Lo que se suele reclamar, pues, para la confección del planeamiento sectorial, reclámese para el integral, que lo requiere más. El resultado serían planes urbanísticos que permitirían el desarrollo de las infraestructuras de más alcance que el municipal sin forzarlas artificialmen-

te, y mediante cualquier instrumento legal, sea urbanístico o sectorial, porque las previsiones esenciales ya estarían hechas desde el origen.

Análisis de artículos en que la legislación sectorial es preeminente

A cada Ley del Suelo aprobada ha seguido en el tiempo una Ley de Carreteras que ha puntualizado a aquélla de algún modo. Y cada vez se han producido debates sobre preeminencias de leyes sectoriales o generales, sobre diferencias cronológicas y, en definitiva, sobre los aspectos que pudieran hacer prevalecer aquella o esta ley.

A la anterior Ley de Carreteras ⁷ se achacó que los Planes Viarios aprobados a su amparo imponían sus decisiones a los Planes Urbanísticos, y así hubiera sucedido de haberse aprobado alguno de aquellos, pero no se aprobó ninguno y, por tanto, el precepto correspondiente careció de virtualidad. En cambio, sí se amoldaron las carreteras a los Planes Urbanísticos aprobados, que fueron numerosos incluso para aquellas fechas. Esto tuvo dos efectos negativos para el viario:

— Los Planes habían prestado, por lo general, una atención marginal o insuficiente al sistema viario principal, por lo que el encaje de éste resultaba deficiente en este ámbito.

— La modificación de los Planes se hacía cambiando el viario previsto, por lo que los estudios realizados o en curso sobre él habían de modificarse, con los correspondientes retrasos en las tramitaciones y, por ende, en las obras.

La actual Ley del Suelo permite (art. 180.2) que el Consejo de Ministros pueda decidir, para ejecutar un proyecto, ordenar la iniciación del procedimiento de modificación o revisión del planeamiento urbanístico. Esta posibilidad la ha recogido el artículo 10.1 de la Ley de Carreteras; se abre, por tanto, otra puerta a la imposición del planeamiento sectorial. Y de nuevo parece haber sido escasa la repercusión real de esta posibilidad: así, en el ámbito de las cinco provincias de la Demarcación Occidental se ha utilizado una vez en los cinco años de vigencia.

Aparece después la actual Ley de Carreteras ⁵, que en su artículo 10.2 exige un informe vinculante del MOPU, ahora MOPT, para los instrumentos de planeamiento urbanístico que afecten a carreteras estatales antes de la aprobación inicial.

Nuevamente su efectividad no es tanta, porque ni la mayoría de los Ayuntamientos cumplen el requisito, ni algunas Comisiones Provinciales de Urbanismo exigen su cumplimiento, ni el MOPT tiene arbitrado un procedimiento para seguir y exigir su ejecución. Pero, potencialmente, la trascendencia de este precepto es enorme por dos razones: la primera es que, como parece a primera vista, se entiende la palabra vinculante como impositiva, es decir, que el informe que se emite ha de atenderse, incluso literalmente, en relación con todo su contenido; la otra es que, frente a tanta trascendencia, no se ha arbitrado ninguna salvaguardia, y así ni siquiera se ha establecido qué órganos del MOPT pueden evacuar el informe.

Sin embargo, se pueden comprender los motivos para la introducción de este artículo si se considera la altísima desatención o la insuficiente atención a las carreteras en muchos documentos urbanísticos durante los últimos decenios, el excepcional poder estructurador del viario (cfr. 21, epígrafe 1.2.4) y la citada gran rigidez frente al cambio de las infraestructuras más importantes. Por ello, probablemente la redacción debería matizarse o suavizarse, aprovechando la oportunidad de la que parece próxima aprobación del Reglamento de Carreteras. Pero, al propio tiempo, debe mantenerse la necesidad del informe y difundirse entre los municipios y profesionales del urbanismo la conveniencia de cumplir el trámite, y de este modo evitar las actuales dificultades que se producen por el incumplimiento y que pueden llegar a la necesidad de repetir la aprobación inicial.

Por otra parte, el artículo 10.3 establece la obligatoriedad de incluir la carretera objeto de un Estudio Informativo en los instrumentos de planeamiento que se elaboren en los municipios que carezcan de planeamiento urbanístico. Una vez más, el efecto potencial es importante, pero como la Ley es posterior a la redacción masiva de instrumentos de planeamiento, son escasos los municipios importantes que carecen de él y a los que la imposición de un trazado para la carretera puede afectar de un modo no deseado por ellos.

⁹ «Una bibliografía atípica sobre el tráfico», SANZ, A., *Revista de Urbanismo del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid*, núm. 10, 1990.

¹⁰ Plan General de Urbanismo, Ayuntamiento de León, 1959.

¹¹ Red Arterial de León, Estudio Especial de Planeamiento, DGC, 1968.

¹² Plan General Municipal de Ordenación Urbana de León, adaptación y revisión, 1980.

Resultados de la insuficiente colaboración

La falta de contacto o de acuerdo entre Administraciones ha producido, en muchos casos, efectos absolutamente indeseables, patentes para el usuario y desde luego para quien ojee un plano con el esquema vial.

Vamos a examinar el proceso seguido en varios casos en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

El Plan General de Ordenación Urbana de León del año 1959 ¹⁰ era el vigente cuando se redactó el Estudio Especial de Planeamiento de la Red Arterial en 1968 ¹¹, que proponía actuaciones lógicas sobre el plano para cualquier presunto usuario de ese viario principal. De ese viario se está construyendo la llamada Ronda Este. El resto se ha hecho imposible, en lo que no lo fuera antes, con la aprobación del Plan General Municipal de León ¹² y las Normas Subsidiarias de San Andrés de Rabanedo ¹³.

Recientemente se ha elaborado por la Dirección General de Carreteras un documento llamado Necesidades de Actuación en Zonas Urbanas ¹⁴, que pretende respetar las determinaciones del planeamiento urbanístico y que las carreteras cumplan un doble papel que las haga rentables: el de vías interurbanas y el de comunicación periurbana. Para ello serán inevitables pequeños ajustes cuando se redacten Planes Parciales, Estudios de Detalle o Programas de Actuación Urbanística. En cualquier caso, puede verse (fig. 2) a qué tortuosa red de León da lugar (cuando se sigue el itinerario de la N-630 por las vías exteriores) la insuficiente previsión o coordinación anterior que, por otro lado, parece ser la última posibilidad de realizar una red suburbana no alejada extraordinariamente de la población.

Un segundo caso lo forman Salamanca y diversos municipios colindantes ¹⁵. La situación urbanística en la comarca en la época de realización del Estudio de la Red Arterial de 1977 ¹⁶, tenía tres cinturones. De ellos parecía tener una singular importancia el tramo N-S exterior Este, que se consideraba destinado a ser la carretera N-630 (Ruta

¹³ Normas Subsidiarias de Planeamiento de San Andrés de Rabanedo, en trámite de aprobación.

¹⁴ Necesidades de Actuación en Zonas Urbanas, DGC, 1990.

¹⁵ Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca, 1964.

¹⁶ Red Arterial de Salamanca, Estudio Especial de Planeamiento, DGC, 1977.

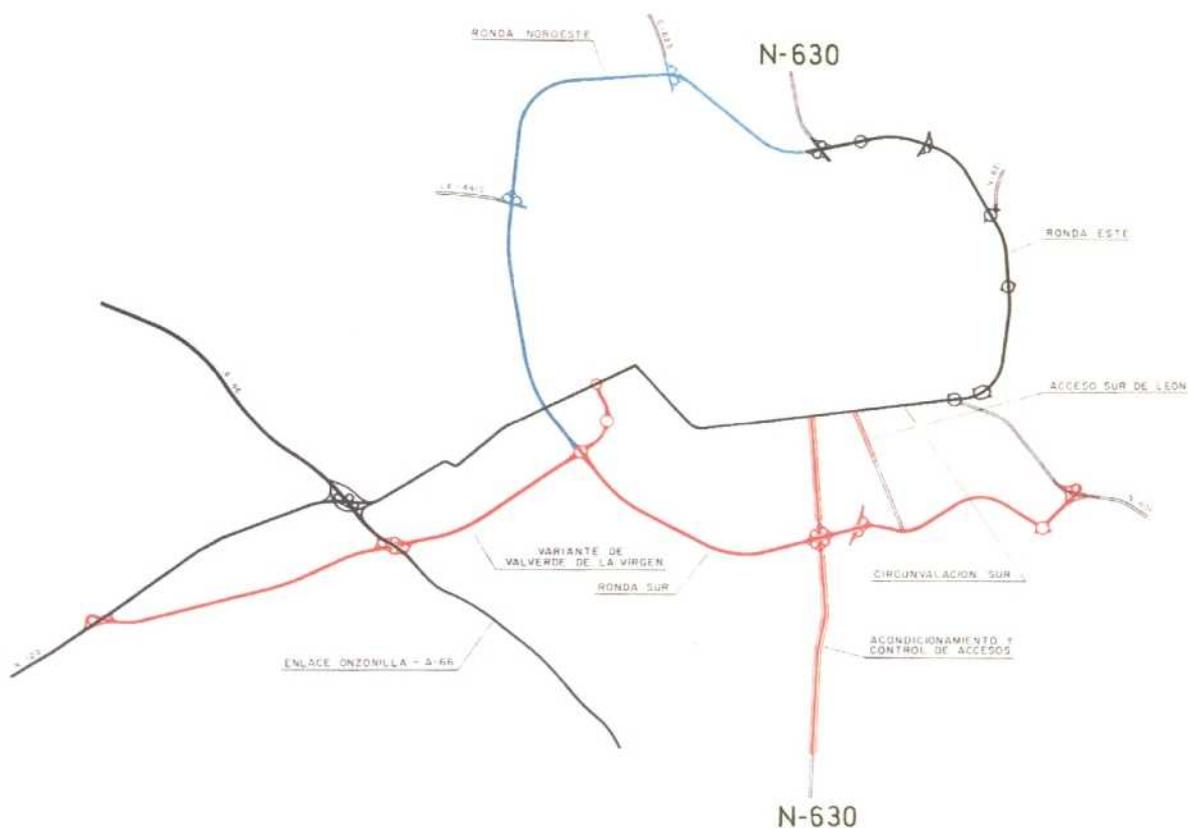


Figura 2.

de la Plata), pero que atravesaba varios municipios. En sus planteamientos sucesivos, uno de ellos, Santa Marta de Tormes, no reservó el corredor que hubiera sido necesario y, por otro lado, el nuevo Plan General de Salamanca de 1982¹⁷ se realizó con la idea de dificultar las comunicaciones entre las márgenes del río Tormes al Este de la ciudad, como una de las maneras de evitar la extensión de Salamanca por este lado, que se consideró un espacio a proteger.

Como resultado, la citada traza de la N-630 no es viable y deberá, casi con seguridad, realizarse por el Oeste. Esto tiene varios efectos, algunos visibles en el plano que se acompaña (fig. 3), correspondiente al Estudio de Actuaciones en Zonas Urbanas aplicado a Salamanca:

— Se ve que habrá una descompensación fuerte de comunicaciones transversales al río Tormes entre las zonas Este y Oeste, precisamente en sentido contrario al crecimiento más intenso.

— Si, como parece, no se evita la urbanización del Este de la comarca a ambos márgenes del río, habrá un déficit de comunicaciones en esta zona.

— Ese déficit lo tendrán que solventar, probablemente, Administraciones que no son la estatal.

— La accesibilidad entre el Este y el Norte de Salamanca tampoco se facilita. Esto está produciendo problemas en el acceso de la carretera de Burgos, porque ninguna de las dos alternativas que se incluyeron en la Red Arterial de 1977 es viable o tiene sentido ahora.

Muy distinto es el caso de Valladolid. Aquí el Plan de Ordenación de 1970¹⁸ era de ámbito comarcal y a él se adoptó totalmente una Red Arterial¹⁹ muy detallada y que actuaba en zonas muy centrales, como entonces era la tónica.

Al redactarse el nuevo Plan²⁰ en 1984 su modelo y esquema cambiaron radicalmente. Tanto, que el Plan pasó de ser comarcal a ser municipal

¹⁷ Plan General Municipal de Ordenación Urbana de Salamanca, 1982.

¹⁸ Plan General de Ordenación Comarcal de Valladolid, 1970.

¹⁹ Red Arterial de Valladolid, Estudio Especial de Planeamiento, DGC, 1978.

²⁰ Plan General Municipal de Ordenación Urbana de Valladolid, 1984.

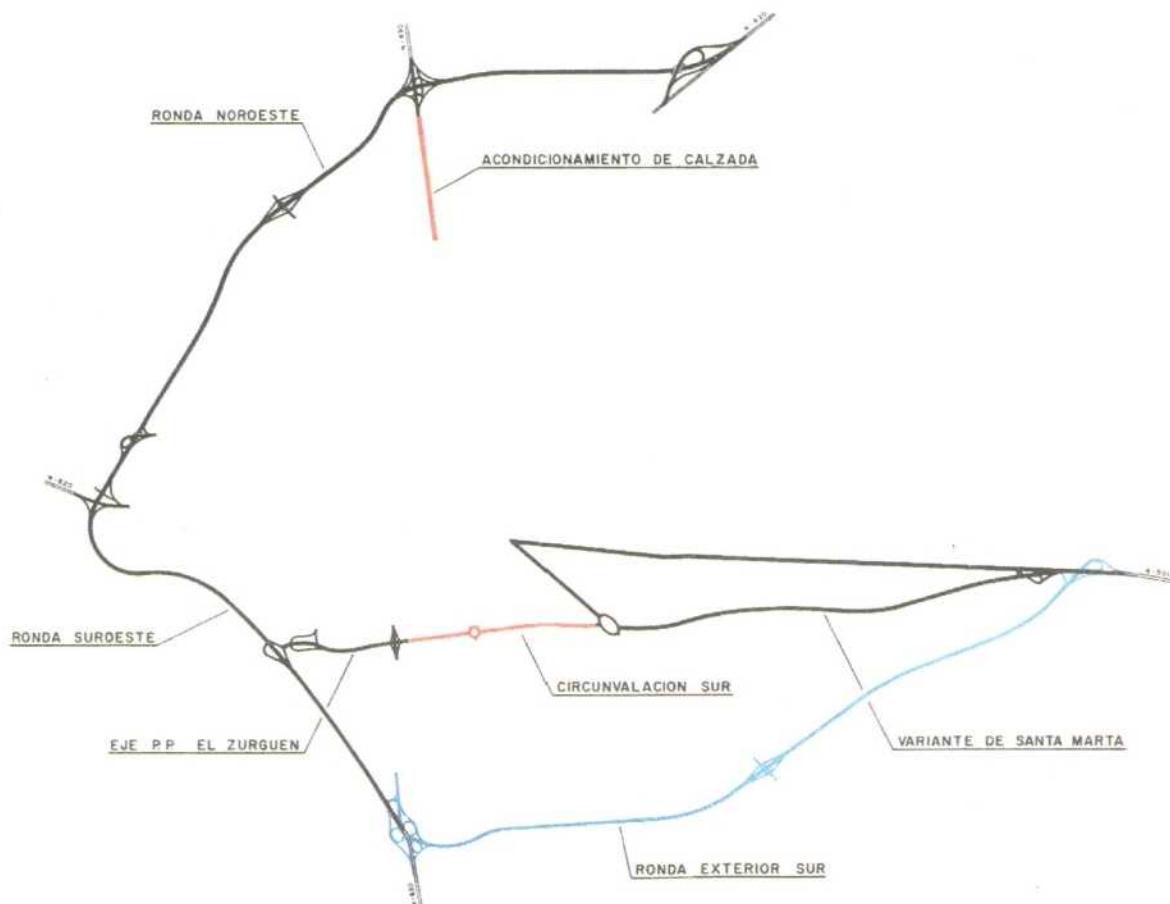


Figura 3.

y, como cláusula de salvaguardia de las infraestructuras, el MOPU estableció que, previamente a la desagregación del Plan comarcal, en los municipales habría de realizarse un esquema de aspectos fundamentales referidos a la estructura general y orgánica del territorio. Se llegó a redactar un documento que no fue aprobado definitivamente por falta de consenso general, pero que fue conocido. Este documento es parte del contenido que un Plan Director Territorial hubiese incluido para la misma zona. El Ayuntamiento de Valladolid adaptó el viario a su nuevo Plan sin coordinación alguna con la Dirección General de Carreteras, pero siguiendo las líneas del estudio comarcal, que a su vez incluía o mezclaba vías de la Red Arterial de 1978. Y además confeccionó un plano en el que aparecían esas vías comarcales, incluso sobre los otros municipios.

A pesar del indeseable procedimiento seguido, el resultado puede calificarse de muy satisfactorio si se examina el plan propuesto en el repetido Estudio de Necesidades de Actuación en Zonas Urbanas (fig. 4), que ha podido seguir las líneas marcadas en el Plan General. Además, los hechos demuestran que la relativa concordancia de ambos planeamientos y la colaboración posterior a la redacción del Plan han sido suficientes, puesto que en octubre de 1991 está construida la Ronda Norte, en construcción la Oeste, en licitación la Interior Este y con orden de estudio el proyecto de la Exterior Sur. No es extraño, a pesar de los antecedentes, la posibilidad de acuerdo final (que incluso condujo a un convenio), por dos motivos: primero, porque es raro que se pueda decir de una red que es óptima (suele haber varios esquemas

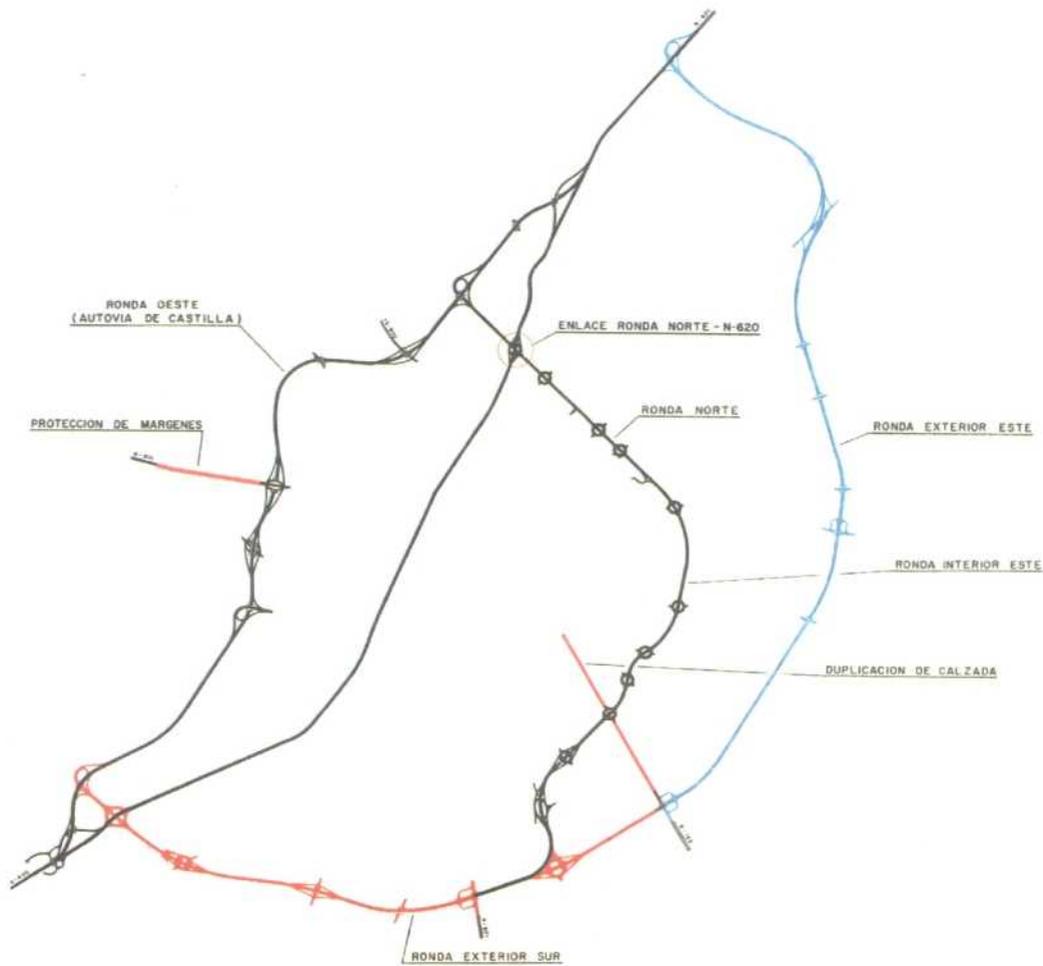


Figura 4.

equiparables); en segundo lugar, porque se están viendo en los últimos años las enormes ventajas del compromiso en el planeamiento, y en este caso, afortunadamente, éste fue el camino final seguido. Sirva de ejemplo singular el de la Ronda Interior Este, cuyo Proyecto de Trazado se redactó con dirección o colaboración de funcionarios del MOPU, de la Junta de Castilla y León y del Ayuntamiento de Valladolid.

Necesidad de los estudios de tráfico

Porque su omisión produce importantes dificultades, vale la pena llamar la atención sobre la necesidad actual de los estudios de tráfico, no sólo en el planeamiento sectorial viario, sino también,

y sobre todo, en el urbanístico. En tanto el coche siga teniendo la actual importancia social habrá que contar con él para intentar evitarlo o para darle facilidades, pero no se le puede ignorar. Esta necesidad es tan fuerte en algunos casos como la de los estudios demográficos. Y esta llamada de atención está motivada por la inexistencia de tales estudios, ni aun a nivel elemental, en la mayor parte de los trabajos urbanísticos que se realizan. En estos estudios no suele ser preciso (aunque cuando lo es tiene más trascendencia de la que parece) realizar encuestas, utilizar teorías matemáticas del tráfico como la de colas, etc., pero siempre es preciso referirse, al menos, a las circulaciones. ¿Qué cabe pensar de un Avance sobre la remodelación de un espacio en el que se piensa situar mil quinientas plazas de aparcamiento y una estación de

servicio adyacente a una importante arteria de tráfico local, nacional e internacional sin que se haga la menor alusión de circulaciones? Pues éste es un ejemplo vivo.

Una circunstancia en la que aludir al tráfico es esencial es la de cambio de uso del suelo. Por esa vía muchos Planes Generales pueden acabar no siendo ni sombra del modelo y de la supuesta coherencia originales. La pretensión de reclasificar terrenos para convertirlos de residenciales en aptos para instalar grandes superficies comerciales, por ejemplo, debe implicar estudios de tráfico detallados en los accesos, y de ámbito más amplio, además, para apreciar su influencia sobre espacios relativamente alejados del nuevo foco de generación-atracción. Lo mismo cabría decir, por ejemplo, de los llamados Centros de Transporte.

La necesidad de estudiar efectos sobre espacios alejados se da siempre, y de forma particularmente necesaria, en la creación de superficies de nuevo suelo urbano o urbanizable como adición al existente, fuera del contexto global de la redacción del Plan General o de la Norma Subsidiaria. Aquí, a consecuencia de las necesidades del tráfico, frecuentemente es preciso reservar suelo para el viario correspondiente y para sus nudos. Un caso que siempre suele requerir esa reserva es el de superficies añadidas a un Plan y separadas del resto del suelo urbano o urbanizable por una variante o circunvalación, si se desea que los vehículos crucen estas últimas. En realidad, el caso es idéntico, en cuanto a requisitos lógicos, al de los Programas de Actuación Urbanística, en cuanto a requisitos formales, que, según el artículo 72.1 del Reglamento de Planeamiento, deberán contener:

— El desarrollo de los sistemas generales de la estructura general de la ordenación urbanística del territorio.

— Las necesarias conexiones con los sistemas y redes existentes o previstos en el resto del suelo.

— Señalamiento de los terrenos que hayan de urbanizarse mediante Planes Especiales para la realización de las obras de infraestructura de los Sistemas Generales.

Por lo dicho, estoy de acuerdo en buena parte con la exposición hecha en un artículo del número 10 de la Revista del COAM⁹, que distingue entre diversos modos de entender el tráfico, entre los cuales resulta primordial el de afrontarlo desde la fase primera del planeamiento, es decir, median-

te lo que allí se llama filosofía del tráfico, y que, según los comentarios que se hacen sobre los libros analizados, es fundamentalmente una exposición de la necesidad de tener en cuenta el tráfico en el planeamiento urbanístico y en la ordenación del territorio, deseablemente para suprimir o disminuir los viajes.

Formas de integración

En lo antes expuesto se ha atendido, sobre todo, a las dificultades entre planeamiento urbanístico y planeamiento sectorial básico o genérico, referido a corredores y esquemas. Ese planeamiento básico conlleva la problemática decisión, que siempre da lugar a debates, sobre la proximidad relativa a la población de las vías interurbanas, que suele equivaler a discutir si se construye la circunvalación para tráficos interurbanos o mixtos. En nuestra Comunidad Autónoma sólo algún caso excepcional puede resistir la prueba de un análisis de rentabilidad si se opta por separar tráficos. Otra cosa es que se decida así por otras razones, a pesar de esa falta de justificación económica. En todo caso, si se consigue esa primaria integración, no terminan con ella las dificultades, es preciso complementarla con otra específica o de detalle, sin la que aquélla puede resultar total o parcialmente desvirtuada.

A este otro nivel de integración se refiere cada vez más la literatura que se ocupa de estos temas, llegando a cambiarse el enfoque habitual para hablar, no del proyecto de una carretera con atención al medio urbano, sino del proyecto integrado de un espacio que incluye una carretera. En este sentido, la referencia⁸ pone un énfasis absolutamente inusual en normas anteriores sobre lo que denomina «Proyectos de diseño integrado de carreteras»²¹. Y no es la única en destacar esta necesidad (cfr. 21, epígrafes 3.1 y 5.4).

Aunque se suele pensar, especial o exclusivamente, en decisiones sobre la sección transversal o el perfil longitudinal en relación con el entorno inmediato en la etapa de planeamiento, hay otros aspectos en esta etapa que no se suelen considerar y, sin embargo, tienen difícil arreglo después.

Tal es, por ejemplo, la regulación de velocidad mediante semáforos, estudiando una onda verde

²¹ Recomendaciones para el Planeamiento y Proyecto de Carreteras en Areas Urbanas (borrador), MOPU, 1991.

adecuada que no suele poder conseguirse más que mediante una pre-visión de las calles transversales que han de tener acceso, o cruce, o ser de sentido único, lo que significa que ha de ordenarse un área más amplia o se ha de requerir alguna actuación complementaria, a veces difícil si no está en el Plan. Muchos recordarán su desesperación al recorrer la anterior circunvalación de Albacete a cuarenta km/h perfectamente asegurados mediante la onda verde.

Otro caso es el de las rondas que se prevé, desde su planeamiento, que resultarán «fagocitadas» por el medio urbano. La Ronda Oeste de Valladolid discurre por suelo rústico, bordeando zonas de suelo urbano, adyacente a un nuevo cementerio, al campo de fútbol del Real Valladolid, a un hipermercado, a una importante urbanización... Aunque aún no en los planeamientos urbanísticos, la ciudad está a punto de «saltar» esa ronda. Esta se ha proyectado con las características que corresponden a lo que la ronda es: un tramo de la Autovía de Castilla y, al propio tiempo, el itinerario E-80 de Lisboa a Roma por Salamanca, de fuerte tráfico internacional. Su trazado, por tanto, obedece a esa importancia del tráfico: parámetros amplios, grandes movimientos de tierra, viaductos..., y apenas ha resultado condicionado por las zonas urbanas de las que dista lo suficiente. Sin embargo, ¿cuál será su futuro?, ¿permanecerá allí cuando Valladolid y su alfoz la hayan rebasado sustan-

cialmente en una franja mayor de doscientos metros sin edificios, como una M-30 trasplantada?, ¿se trasladará de nuevo a zonas no urbanas la autovía, dejando la actual como parte de la red urbana de la ciudad, como la actual ronda lo hace con la avenida de Salamanca, que es paso aún? En el primer supuesto quizá podrían haberse hecho más previsiones en cuanto a permeabilidad, influencia sobre el entorno futuro, etc. En el segundo, habría debido atenderse a su posterior papel, por si las decisiones de proyecto podían compaginarse con facilidades para alcanzarlo. El paso actual por la ciudad, en su parte central, está en la situación opuesta: atiende con dificultad al tráfico de tránsito, pero está ya prácticamente integrado en el entorno urbanístico, como corresponde a un tramo de carretera atendido adecuadamente en su tiempo dentro de un Plan Parcial de gran tamaño.

Conclusión

Del repaso hecho respecto al título, que parece hablar sólo de relaciones de desamor entre ambos tipos de planeamiento, no se desprende una visión tan pesimista mirando al futuro desde la situación actual como lo habría sido extrapolando la pasada. En todo caso, quedan apuntadas o recogidas algunas ideas que, sin duda, si se siguieran, podrían ayudar a aumentar el relativo optimismo que puede tenerse hoy. □

* **Manuel Crespo Bernardo** es Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos de la Demarcación de Carreteras en Castilla y León Occidental.

