



Detalle de la identificación de grandes dolinas (verde), campos de lapiaz (signos rojos) y cubetas de descalcificación (áreas moradas) en el entorno del monte Candina, en Liendo.

II.3.3.7. Vegetación.

La vegetación es uno de los parámetros del medio físico indisoluble de la calidad ambiental y paisajística del territorio. Al igual que ocurría con el tema del karst, no se ha pretendido hacer una serie de cartografía estricta de vegetación –cuestión que excede con creces el objeto del presente proyecto– sino que se ha tratado de identificar las formaciones y asociaciones vegetales en función a dos criterios directores:

- Zonas susceptibles de protección, por contener vegetación de alto valor ambiental: encinares costeros cantábricos, vegetación de ribera, frondosas atlánticas, etc.
- Zonas susceptibles de ordenación ecológica y forestal: plantaciones forestales de especies alóctonas (fundamentalmente eucaliptales de *Eucaliptus globulus*). En este sentido, cabe mencionar que se ha estimado como umbral de detección 5 ha, considerando que plantaciones con áreas inferiores a este umbral no tienen un impacto territorial significativo y por tanto no han sido cartografiadas.

La información sobre vegetación se ha extraído a partir de fotointerpretación sobre las ortofotografías de 1 m de resolución. Complementariamente se ha realizado el correspondiente trabajo de campo para garantizar la correcta identificación de la vegetación en aquellas zonas donde la fotointerpretación podía dejar margen a duda. Esta cartografía ha servido de complemento de las unidades territoriales ya cartografiadas completando algunas de ellas o incorporándose como valor en otras.

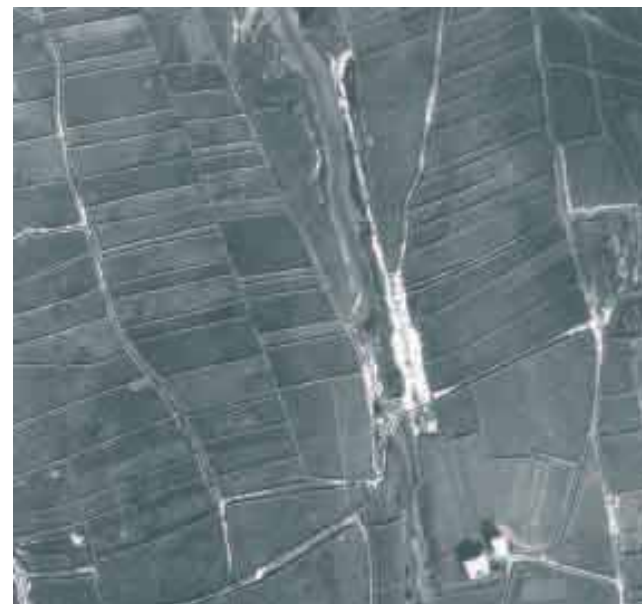
II.3.3.8. Estructura del Parcelario.

La comprensión del territorio y de los procesos que afectan a éste involucra sin duda el entendimiento de los usos del suelo y su evolución a través del tiempo. Esta perspectiva histórica frecuentemente deja huellas en la estructura de la propiedad (parcelario) que son –y han sido en este trabajo– de gran ayuda durante el proceso de comprensión y valoración territorial.

Varias han sido las fuentes empleadas para el análisis de la estructura del parcelario:

- Por un lado, se ha extraído el parcelario aparente actual de la cartografía 1: 5.000 regional.
- En segundo lugar, se ha dispuesto del parcelario real actual de la Dirección General del Catastro del Ministerio de Hacienda.

Por último, se ha consultado la fotografía aérea del año 1953 realizada por la Dirección General de Propiedades y Contribución Territorial del Ministerio de Hacienda de la época, para la confección del Catastro de la Riqueza Rústica. Ha sido esta fuente la que ha permitido discretizar los usos y procesos territoriales que acontecían hace medio siglo sobre nuestro territorio, constituyendo una fuente de gran utilidad para la delimitación y valoración de algunas de las unidades territoriales (fundamentalmente mieses, terrazgos de monte y terrazgos de ribera).



La estructura de la propiedad contiene vestigios de los usos del suelo en el pasado que han sido de gran valor en el proceso de comprensión y valoración territorial. En la foto un detalle de la estructura del parcelario en los alrededores de Santander, según el vuelo fotogramétrico del año 1953 realizado para el Catastro de la Riqueza Rústica de 1953.

II.3.3.9. Otras Figuras de Protección.

Se han utilizado también documentos correspondientes a otras figuras de protección, como son:

- Delimitaciones de Espacios Naturales Protegidos, transcritos a un nivel de detalle compatible con la escala 1:10.000 (Parque Natural de Oyambre, Parque de las Dunas de Liencres, Parque del Macizo de Peña Cabarga).
- Delimitaciones de los Lugares de Interés Comunitario (L.I.C.).
- Delimitación de la Zona de Especial Protección para las Aves (Z.E.P.A.) de las Marismas de Santoña, Victoria y Joyel y la Ría de Ajo.
- Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (P.O.R.N.) de las Marismas de Santoña, Victoria y Joyel.
- Otros documentos: Ley 6/92, de 27 de marzo, de declaración de las Marismas de Santoña y de Noja.

II.3.3.10. Cartografía de Planeamiento.

El proceso de valoración realizado en el presente trabajo ha tratado de abarcar la totalidad de los condicionantes y factores que afectan al territorio. Una variable más en este sentido es el planeamiento vigente, ya enumerado anteriormente en el epígrafe "Datos de Partida" de este capítulo, pero que también ha permitido dar lugar a nueva información derivada.

Así, lo primero que se ha realizado una vez obtenida la digitalización de la cartografía de todos los Planes Generales de Ordenación Urbana, Normas Subsidiarias y Delimitaciones de Suelo Urbano afectadas, ha sido una base de datos con el estado administrativo preciso de cada Plan Parcial existente. Para generar dicha base de datos -de compleja organización- se ha realizado una aplicación propia capaz de almacenar las condiciones de cada planeamiento municipal, visualizar y consultar la cartografía de clasificación, condiciones del suelo no urbanizable en cada municipio, etc.



II.3.4. Generación de la Cartografía Normativa.

Como culminación del proceso de valoración se ha realizado la correspondiente cartografía de protección y ordenación adjunta en el documento "Normativa" del presente Plan. Aunque todo el proceso de análisis se ha realizado a un nivel de detalle compatible con escala 1:5.000, la cartografía normativa generada está realizada a escala 1:10.000. Esta elección de escala se justifica en base a dos razones:

1. El nivel de detalle de la escala 1:10.000 es suficiente para la encomienda del presente Plan, puesto que a dicha escala el límite de percepción visual se establece en 2 m (0.2 mm a la escala del plano).

2. Teniendo en cuenta lo anterior, se ha pretendido producir una cartografía que mantenga un compromiso entre el nivel de detalle y la visión de conjunto del territorio (a tales efectos parece más recomendable la cartografía 1:10.000 que la 1:5.000)

El sistema cartográfico de representación utilizado para su formación ha sido la proyección U.T.M. en su huso 30, y el sistema geodésico de referencia ha sido el ED-50 (datum europeo en Potsdam y elipsoide de Hayford). La planimetría y altimetría han sido extraídas de la Base Cartográfica Regional a escala 1:5.000 y debidamente generalizadas para escala de detalle 1:10.000.

II.4. VALORACIÓN DE LAS UNIDADES TERRITORIALES.

El Litoral de Cantabria contiene, como hemos visto, distintas unidades territoriales bien diferenciadas, así como una organización territorial formada por:

- La red de ciudades de diferentes escalas, junto con las áreas dedicadas a las actividades económicas.
- El espacio rural, constituido por los espacios tradicionalmente excluidos de los procesos de urbanización por su valor económico, productivo o ambiental.
- El sistema de infraestructuras y servicios, compuesto tanto por las grandes infraestructuras supramunicipales de transportes y de servicios como por la red viaria, equipamientos y servicios locales.

Todos estos elementos se caracterizan por haber sido utilizados a lo largo del tiempo con distintos fines, en el marco de sociedades con diferentes capacidades técnicas y sensibilidades medio ambientales. Estas variaciones se traducen en la presencia de rasgos y elementos susceptibles de valoración de acuerdo con su interés actual para las sociedades presentes, tal y como se ha expresado en el capítulo primero del presente documento.

Un documento de protección del litoral no puede afrontarse sin contar con la ordenación del resto del sistema territorial. Hoy en día hablar de protección efectiva del territorio litoral es hablar también de ordenación de todo el resto de los elementos que configuran este territorio. Se debe garantizar la diversidad de actividades, junto con el refuerzo de los núcleos de población y su red de infraestructuras, al mismo tiempo que se protege el medio ambiente y el paisaje de nuestra costa. Sólo así podremos dar paso a un desarrollo sostenible de nuestro territorio.

Por ello en el Plan de Ordenación del Litoral se ha optado por la definición de dos grandes áreas, caracterizadas por distintos sectores con particularidades homogéneas:

- Un área que recoge las categorías de Protección y que responde mas directamente a lo que nuestra sociedad reconoce como litoral y que está relacionado principalmente, con la existencia de fenómenos físicos relacionados con la dinámica marina y la configuración del territorio más directamente asociado a la presencia del mar y los paisajes litorales.



- Un área que recoge las categorías de Ordenación como plasmación del modelo territorial de los municipios costeros y de los objetivos de la estrategia territorial recogida en el capítulo primero del presente documento.



II.4.1. Categorías de protección.

La protección integral de las unidades por su valor físico, ambiental o cultural se aplica a través de distintas categorías que individualizan el factor dominante de la protección, de acuerdo con su naturaleza. Se agrupan dos grandes conjuntos. La Protección Ambiental, que afecta, sobre todo, a las unidades con caracteres físicos o ambientales sobresalientes. Y la Protección Litoral, de carácter preferentemente territorial, dirigida a preservar la integridad de las formas de organización del espacio de la Marina.

II.4.1.1. Protección ambiental

Las categorías de protección que se integran en esta área, han sido delimitadas de acuerdo con la metodología anteriormente expuesta y comprende las siguientes:

A. PROTECCIÓN COSTERA.

La Protección Costera engloba aquellas unidades que por su naturaleza física están asociadas a la acción directa de la dinámica marina incluyendo acantilados, playas, sistemas dunares y orlas litorales, cuyas características físicas le convierten en una unidad territorial de protección necesaria por sus valores ambientales excepcionales y elevada sensibilidad ambiental.

Recoge el específico modelado provocado por la acción marina sobre el roquedo, con entrantes o calas y significados elementos físicos aislados, mogotes o islotes inmediatos al acantilado, conocidos como "urros". La asociación entre urros, bajíos, acantilados, arenas, dunas y orlas, combinan elementos diferentes como la litología, la erosión o la acción del mar, confiriendo al área un carácter excepcional por sus valores ambientales, en este caso físico-naturales.



B. PROTECCIÓN INTERMAREAL.

Engloba la totalidad de las unidades territoriales delimitadas como Estuario-Ría y marismas, sometidos directamente a la dinámica mareal.

El escenario costero se prolonga por las rías y estuarios generando formas asociadas a la dinámica fluvio-marina, compartiendo sus mismas características y valores de conservación. Estas áreas confieren al territorio un especial valor desde el punto de vista no sólo físico sino también visual puesto que contribuyen a la larga percepción hacia el mar y las riberas en el área intermareal.

Las rías representan un área de excepcional valor ecológico, derivado de su carácter de interface entre aguas marinas y dulces, y de los cambios del ciclo mareal, caracterizada por su elevada productividad biológica. Constituye, por otra parte, un espacio de notable variedad en su vegetación interna y en la de los márgenes y riberas, con relevantes espacios de transición.

Las marismas constituyen uno de los componentes más sobresalientes del litoral de Cantabria. Sin embargo, han estado sometidas, en los dos últimos siglos, a un notorio proceso de ocupación por el hombre, que ha consistido en su desecación y relleno, amputando a la dinámica natural amplios sectores para incorporarlos al espacio antropizado, bien como suelo urbano industrial bien como agrario.

En la actualidad estos espacios han adquirido un alto grado de consideración social y cultural como lo atestiguan la protección que se ejerce sobre ellos, en relación con sus valores ambientales, ecológicos y paisajísticos. El cambio de sensibilidad social ha permitido el tránsito desde las políticas de ocupación y desecación que han prevalecido en la mayor parte del siglo XX, a las políticas de protección, conservación y recuperación que prevalecen en la actualidad.



C. PROTECCIÓN DE RIBERAS.

Esta protección engloba la totalidad de las unidades territoriales de terrazgo de ribera y los espacios de ribera correspondientes al área de inundación fluvial. Se corresponde con el espacio asociado a la dinámica intermareal y fluvial esté o no ocupado mediante relleno u otras operaciones para el desarrollo de actividades humanas.

Constituyen sectores de alto riesgo en relación con la frecuencia de avenidas e inundación y por el efecto negativo de las ocupaciones e implantaciones que pueden incidir sobre los acuíferos existentes, los más sensibles y por lo general los más explotados por su accesibilidad. Las riberas reúnen la cualidad de espacios de alimentación y de explotación de los acuíferos, así como de riesgo para su posible contaminación.

Las riberas representan, por otra parte, el conjunto de suelos de mayor valor agrológico, por su constitución, espesor, naturaleza, y por la presencia de humedad edáfica. Las vegas han sido el espacio privilegiado de la explotación agraria tradicional y moderna, siempre que se haya podido compatibilizar el uso con el riesgo derivado de la inundación. La ocupación sistemática de estos espacios, en particular las riberas marismeñas, por medio de concesiones del dominio para su uso agrario, ha sido una constante en Cantabria durante los siglos XIX y XX.

Las riberas han servido también como soporte de actuaciones destinadas al uso industrial, sobre todo como áreas de depósito o vertido de escombros y residuos del proceso industrial o minero. Numerosas concesiones en el dominio público marítimo terrestre han tenido este fin desde los primeros años del siglo XX. En muchos casos representan, por los caracteres de los vertidos realizados, por el tipo de relleno practicado o por el uso establecido, áreas consolidadas de compleja recuperación.



D. PROTECCIÓN ECOLÓGICA.

La protección ecológica corresponde a la totalidad de las unidades territoriales donde el carácter físico dominante es la vegetación autóctona, tales como montes de encinares y rodales de frondosas atlánticas, bosques en galería y vegetación de ribera.



De igual manera incluye áreas de vegetación relictas como los encinares costeros, casi siempre mostrando un porte arbóreo o arbustivo. En otras ocasiones comprende áreas de vegetación herbácea o de monte bajo influenciado por su fuerte exposición a fenómenos litorales como los vientos o la salinidad. Son áreas de alto valor ambiental cuya gestión positiva y conservación es obligada.

E. ÁREAS DE INTERÉS PAISAJÍSTICO.

Sectores del litoral que poseen rasgos sobresalientes por su excepcionalidad o singularidad física, (como el Monte Candina o La Masera), y su interés científico y cultural (La Arnía, Ensenada de Calderón etc.), por sus caracteres geomorfológicos o por su incidencia como escenario o telón de fondo de espacios o elementos de valor cultural destacados (loma de Espinosa en Comillas) en relación con la Universidad Pontificia.

Componen el telón de fondo del paisaje litoral, del que son parte integrante desde una doble perspectiva: como punto de referencia de dicho paisaje desde la costa y desde el mar, como demuestran los derroteros marítimos elaborados desde el siglo XVII hasta el siglo XX y como mirador necesario, por su altitud y disposición, para contemplar de modo unitario las distintas áreas que componen el territorio de nuestro litoral.

Son sectores del litoral que por sus caracteres físicos, visibilidad o configuración y morfología agraria, excepcionalidad y percepción social, cuentan con un valor cultural sobresaliente y deben ser objeto de protección integral.



II.4.1.2. Protección Litoral

Simultáneamente se ha delimitado el área de protección litoral, englobando las rasas marinas y el espacio rural más directamente asociado con la presencia del mar. Su objetivo primordial es el de garantizar la integridad del borde costero, así como preservar la integridad de las formas de organización del espacio de la marina.

La naturaleza de la rasa litoral, espacio llano predominantemente horizontal situado sobre la plataforma litoral y elevado como consecuencia de los movimientos verticales experimentados por la costa, presenta un alto grado de exposición respecto del mar y las rías. Ello hace que se vea directamente sometida a la presencia de riesgos físicos, como por ejemplo los producidos por la acción del viento marino, con su notable salinidad y la violencia de los temporales y galernas, que las sociedades tradicionales, rurales y agrarias, valoraron como impedimentos naturales para la ocupación de este ámbito, como demuestra la localización de los núcleos hacia el interior. Por esta razón en éste área se hayan incluido:

- i. La totalidad de las unidades territoriales: terrazgo de Monte, Mieses y unidades del borde periurbano siempre que éstas, estén totalmente incluidas dentro de la distancia de 500 metros medida desde el límite interior de la ribera del mar o de 200 metros medidos desde el límite interior de la ribera de las rías.
- ii. Aquellas unidades del tipo terrazgo de Monte, Mieses y unidades del borde periurbano mayoritariamente incluidas dentro de la distancia de 500 metros medida desde el límite interior de la ribera del mar o de 200 metros medidos desde el límite interior de la ribera de las rías.
- iii. Cuando las unidades del tipo terrazgo de Monte, Mieses y unidades del borde periurbano se encontraban parcialmente incluidas dentro de la distancia de 500 metros medida desde el límite interior de la ribera del mar o de 200 metros medidos desde el límite interior de la ribera de las rías, se ha buscado la población más próxima o el límite físico más cercano a las mencionadas distancias para delimitar el área de protección.



El objetivo no es otro más que preservar la identidad de un territorio, que fue generalmente dedicado de modo tradicional a espacios de cultivo y espacios asociados al cultivo, como áreas productoras de matorral, conocidas como *jerras* o *sierras* en el hablar popular. Muchos de estos espacios fueron privatizados en el siglo XIX por medio de su distribución en lotes, cuyos propietarios delimitaron por muros de piedra, parcelas de notable homogeneidad geométrica, dando origen a una forma de organización espacial del territorio específica, cuya presencia puede todavía distinguirse en el área costera, entre Cabo Mayor en Santander y Liencres. Este tipo de ocupación histórica ha configurado un modelo y representa una señal de identidad de nuestro territorio costero.

II.4.2. Categorías de Ordenación.

II.4.2.1. Ordenación Ecológico-Forestal.

El Área de Ordenación Ecológico Forestal comprende sistemas forestales o espacios ocupados por vegetación arbustiva de matorral o arbórea diferente a la recogida en la categoría de Protección Ecológica, y en la cual los usos de producción pueden compatibilizarse con la protección.

Por lo general en esta categoría se incluyen plantaciones de eucalipto (*Eucalyptus globulus*) ubicadas en su mayoría por debajo de la cota 200 y altamente concentradas en los corredores litoral y prelitoral. En algunas ocasiones puede haberse abandonado la actividad productiva, para lo cual, entre los objetivos prioritarios del planeamiento deberá encontrarse la recuperación a través de la reforestación con otras especies arbóreas de carácter autóctono, con el fin conseguir un equilibrio entre la actividad económica y la conservación.



II.4.2.2. Modelo Territorial.

Las unidades paisajísticas de este conjunto son el primer rasgo de obligado reconocimiento de esta franja del territorio. Se trata de preservar la estructura territorial que ofrece, que es lo que le confiere valor como elementos de un paisaje más amplio representativo no sólo del litoral de nuestra región, sino de toda la cornisa cantábrica.

Este área de ordenación engloba:

1. La totalidad de las unidades territoriales: "Terrazgo de Monte" que no estén incluidos en la categoría de Protección Litoral conforme a los criterios establecidos en esa categoría.

2. Los espacios de organización rural tradicional, en forma de mieses, como espacios originariamente preservados de la edificación, sólo ocupados por cultivos y diversos elementos de vegetación natural, además de elementos como muros de piedra o las orlas vegetales, en su caso, delimitadores de las mieses, siempre que éstas no estén afectadas por ninguno de los siguientes condicionantes:

- Presencia del fenómeno Karts (Conjunto de formas resultantes de la acción de las aguas sobre las calizas o rocas salinas).
- Áreas incluidas dentro de la de máxima exposición visual.fdgdfg



II.4.2.3. Áreas Periurbanas.

Se encuentran en esta categoría aquellas áreas próximas a los núcleos urbanos relacionados con los procesos de periurbanización inducidos por la autovía y los situados en el entorno de la Bahía de Santander. Se trata, en general de espacios rurales en el entorno de áreas periurbanas más dinámicas, sometidos a procesos de transformación de la mano de la implantación de usos que en algunas ocasiones han modificado su estructura territorial. Su denominación responde a la vocación de estos sectores de servir como chamelas entre la organización tradicional de su territorio con un marcado carácter todavía rural y sus núcleos urbanos,

Se pueden diferenciar en estas áreas sectores más ligados a los bordes de los crecimientos periurbanos de municipios como Miengo, Piélagos, Bezana, Santander, Camargo, Astillero y Marina de Cudeyo en el área central y Laredo y Castro Urdiales en el área oriental, en los que los procesos más fuertes de periurbanización se localizan

ligados a la autovía y al funcionamiento del Gran Área Metropolitana de Bilbao. Y sectores en los municipios de Suances, Villaescusa, Ribamontán al Mar y Colindres, donde por el carácter de los núcleos de población estos procesos de periurbanización no son tan intensos y deben compatibilizarse con el Modelo Territorial propuesto y plantear el mantenimiento de las estructuras tradicionales.



II.4.3. Actuaciones Integrales Estratégicas.

Recoge aquellas áreas del litoral de la región sobre las que es conveniente una acción que sirva como catalizadora de los objetivos de protección y ordenación del presente documento, pero que en atención a sus particularidades necesitan del tratamiento más matizado mediante figuras de desarrollo como son los Planes Especiales o mediante una actuación también de carácter territorial como son los Proyectos Singulares de Interés Regionales.

Podemos diferenciar distintos tipos de actuaciones según su carácter:

1. De reordenación, como: la Bahía de Santander, el área de la Universidad Pontificia de Comillas y el área minera de Dícido en el municipio de Castro Urdiales.



2. De recuperación ambiental como: La Cantera de Cuchía, en el municipio de Miengo y la ría de Cubas en la desembocadura del río Miera.



3. De localización estratégica de actuaciones productivas: en el área oriental, un sector en el municipio de Castro Urdiales, en el área central dos sectores, uno en Marina de Cudeyo- Medio Cudeyo y otro en Piélagos- Villaescusa, y por último, en el área occidental, un sector en Val de San Vicente.



Todas estas actuaciones se encuentran descritas en el capítulo III del presente documento.

II.4.4. Sistemas Generales Territoriales.

Los Sistemas Generales Territoriales comprenden las grandes infraestructuras significativas como elementos articuladores del territorio litoral.

En la documentación cartográfica del anexo I del documento normativo se recogen dentro de esta definición los puertos del Estado y de la Comunidad Autónoma con sus áreas de influencia delimitadas, tanto de mar como tierra adentro, con el objetivo de no interferir en el marco de sus competencias y entendiendo que se trata de elementos configuradores de la estructura general orgánica del territorio litoral, que necesitan, por lo tanto, de un tratamiento y regulación específicos.

Se recoge también como Sistemas Generales Territoriales y con idéntica justificación; el aeropuerto, los ferrocarriles, la red de carreteras de titularidad estatal y la red viaria autonómica primaria y secundaria.



Puerto Autonómico

La *Autovía del Agua*, pese a ser un proyecto inacabado, será considerada como Sistema General Territorial por ser una obra clave dentro de la política territorial y de la planificación de los crecimientos y de las actividades a implantar.

Se consideran incluidos dentro del sistema territorial la conducción continua, con sus instalaciones asociadas, que conectará en sentido paralelo a la costa todas las cuencas internas de Cantabria, desde Unquera hasta Castro Urdiales. Se trata, por

tanto, de una infraestructura que permitirá trasvasar agua procedente de cualquiera de los valles de la región al resto, de manera totalmente flexible y adaptada a las variaciones de la demanda en el espacio y en el tiempo.

A este eje longitudinal se le incorporarán en sentido perpendicular tanto las fuentes de agua existentes, fluyentes y reguladas, como las conducciones de derivación a los diferentes planes hidráulicos de la región. Así, la Autovía del Agua permitirá conectar, en lo que a recursos hídricos se refiere, las zonas costeras con mejor dotación con aquellas que sufren escasez.



Red Autonómica de Carreteras

II.4.5. Unidad Singular.

Tan sólo se recoge dentro de esta categoría el Puerto de Requejada en Polanco, puesto que su régimen singular, al no estar incluido dentro de ninguno de los puertos autonómico hace necesario se establezca sobre él una regulación específica incompatible con ninguna de las categorías anteriormente descritas.



Puerto de Requejada



POL

MEMORIA DE
ORDENACIÓN

III. MODELO TERRITORIAL

PLAN DE ORDENACIÓN DEL LITORAL

III. MODELO TERRITORIAL

III.1. MODELO DEL TERRITORIO LITORAL.

III.1.1. El territorio: La ordenación del recurso.

III.1.2. Valores del territorio como recurso.

III.1.3. Transformaciones y procesos.

III.1.4. Objetivos y criterios generales del Modelo Territorial.

III. 2. NORMAS DE PROTECCIÓN.

III.2.1. Protección Ambiental.

III.2.2. Protección Litoral.

III.2.3. Playas.

III.2.3.1 Clasificación.

III.2.3.2 Objetivos.

III.2.3.3 Anexo de categorías de playas por municipios.

III. 3. CRITERIOS DE ORDENACIÓN.

III.3.1. Capacidad de acogida.

III.3.2. Informe de impacto territorial.

III.3.3. Criterios generales de desarrollo en el Área de Ordenación.

III.3.4. Regulación de usos.

III. 4. ACTUACIONES INTEGRALES ESTRATÉGICAS.

III.4.1. Definición y Criterios.

III.4.2. Descripción y objetivos específicos de las Actuaciones Integrales Estratégicas Productivas.

III.4.2.1. Área Castro Urdiales.

III.4.2.2. Área Marina de Cudeyo - Medio Cudeyo.

III.4.2.3. Área Piélagos -Villaescusa.

III.4.2.4. Área Parque Científico - Tecnológico de Santander.

III.4.2.5. Área Val de San Vicente.

III.4.3. Descripción y objetivos específicos de las Actuaciones Integrales Estratégicas de Reordenación.

III.4.3.1. Área de la Bahía de Santander.

III.4.3.2. Área Universidad Pontificia de Comillas.

III.4.3.3. Área Minera de Dícido.

III.4.4. Descripción y objetivos específicos de las Actuaciones Integrales Estratégicas Ambientales.

III.4.4.1. Canteras de Cuchía.

III.4.4.2. Ría de Cubas.

III. 5. ACTUACIONES PARA LA PROMOCIÓN DE VIVIENDA PROTEGIDA EN EL ÁMBITO DEL LITORAL.

III.5.1. Desarrollo de viviendas protegidas en municipios del ámbito litoral.

III.5.2. Mecanismos de acción.

III.5.3. Estrategias y oportunidades.

III.MODELO TERRITORIAL

III.1. MODELO DEL TERRITORIO LITORAL.

Tradicionalmente las sociedades asentadas en el litoral han explotado los recursos del mar y la tierra, dando lugar a una forma de entender y construir el territorio. Nuestro litoral es un ámbito complejo y especialmente rico, portador de una amplia diversidad de valores y resultado de una laboriosa evolución histórica.

La riqueza de nuestro territorio y de sus recursos naturales, que se muestra en las numerosas entradas de mar que en forma de ensenadas, rías, marismas, ha favorecido la existencia de asentamientos estratégicamente localizados allí donde era posible un puerto al socaire del cantábrico; la existencia de grandes rasas y praderas ha favorecido una rica ganadería y una extensa cantidad y variedad de formas de asentamiento que han explotado de manera respetuosa los recursos del territorio. Igualmente la existencia de numerosos relieves ha favorecido el desarrollo y preservación de los bosques. Cualquiera de las actividades o construcciones tradicionales que se han implantado en el litoral, lo han hecho bajo el conocimiento y el respeto de las condiciones del lugar.

Entendemos que el modelo del sistema territorial en el litoral está compuesto por los siguientes elementos:

- 1- **Sistema urbano**, formado por los núcleos de población de carácter urbano o rural reconocidos o no por el planeamiento urbanístico a la entrada en vigor del presente documento. Se incorporan también las áreas destinadas a actividades económicas.
- 2- El **espacio rural**, constituido por los espacios tradicionalmente excluidos de los procesos de urbanización por su valor económico, productivo, ambiental o de marcado carácter litoral.
- 3- El **sistema de infraestructuras y servicios**, compuesto tanto por las grandes infraestructuras supramunicipales de transporte y de servicios como por la red viaria, equipamientos y servicios locales.

III.1.1. El territorio: la ordenación de un recurso.

Tal y como se establece en la Ley de Cantabria 2/2001, de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo, *la ordenación del territorio y el urbanismo constituyen un continuum sin deslinde neto y claro. La visión municipal del urbanismo ha de integrarse en la más amplia de ordenación territorial. Pero, a su vez, la perspectiva general de la ordenación territorial no es casi nada si no se plasma, incide y concreta en la mas específica de ordenación del suelo, que se hace a nivel municipal.*

III. 1.2. Valores del territorio como recurso.

En la construcción del territorio perviven numerosas estructuras y construcciones, funcionalmente eficaces y valiosas desde el punto de vista ambiental o cultural, que no solo representan los restos vivos de su pasado cultural, sino que deben y pueden incorporarse al desarrollo futuro. Desde el Plan de Ordenación del Litoral se reconoce esta capacidad, apostando por su conservación y desarrollo. Así, posteriormente serán los planeamientos municipales los que deberán estudiar, valorar y, en su caso, establecer las medidas de conservación necesarias.

El territorio se organiza mediante un modelo de convivencia entre los espacios productivos y los asentamientos. Montes, terrazgos o mieses junto con barrios y aldeas; marismas, playas o puertos junto con villas y ciudades. La localización, construcción y uso de cada una de estas unidades o piezas responde a normas claramente estructuradas y jerarquizadas.

Los espacios productivos agrícolas están divididos en terrazgos de mies y de monte y los montes. Cada uno de ellos posee unos valores determinados de carácter histórico; en unos casos, como resultado de un largo proceso de intervención; productivo, como soporte de las actividades agrícolas; ecológico, como contenedor de numerosas especies animales y vegetales; económico, como soporte de distintos usos e infraestructuras o paisajístico; como referencia visual y percepción.

Desde el punto de vista de la forma y la construcción destacamos los siguientes valores:

- La estructura de su parcelario, menuda en las mieses, mas importante en los terrazgos y mayor en los montes, como resultado de un proceso histórico.
- Su localización, compatibilizando los usos productivos con la implantación residencial entorno a los núcleos o ligada a la propia explotación.
- El patrimonio construido; mas allá de los elementos singulares, están los cierres, caminos, o pequeñas edificaciones destinadas a su utilización como fuentes, puentes, humilladeros, un largo número de elementos, variados en tipos que contribuyen a crear un "paisaje construido".
- La relación de estos elementos con la vegetación, como recurso ecológico y paisajístico, en la formalización de muchos de sus límites realizados con vegetación autóctona.
- La creación de un paisaje como manifestación de una determinada forma de organización del territorio, que la sociedad percibe y valora reconociendo atributos, bien ligados a su carácter monumental, excepcional o a su función testimonial como patrimonio heredado.
- La malla de caminos que estructuran y ordenan el espacio interno de los terrazgos y la comunicación territorial.

Dentro de esta estructura de unidades, los asentamientos tradicionales son una parte fundamental, cada vez más valorada por nuestra sociedad. Nos podemos encontrar una gran variedad de formas y tipos que van desde las piezas aisladas y pequeñas agrupaciones o barrios hasta las aldeas y villas. Entre sus muchos valores podemos destacar:

- Su respetuosa localización respecto al entorno.
- Las características de su morfología, adecuadas a las condiciones naturales del lugar y muy especialmente la calidad de sus espacios libres entorno a las cuales se articulan las edificaciones.
- La variedad tipológica y calidad constructiva de todos los elementos, tanto urbanos como arquitectónicos.
- El valor paisajístico como elemento de un conjunto de relación urbano-rural.

III.1.3. Transformaciones y procesos.

El territorio hasta hace poco tiempo se podía entender por interrelación de dos categorías, campo-ciudad, urbano-rural, natural-artificial. Tras la desaparición parcial de este modelo tradicional, básicamente monofuncional, abarcable desde la escala local, nos encontramos en un momento de fuertes transformaciones, mas dinámicas, que llevan consigo la necesidad de implantación de nuevos usos. Muchas de estas actividades no atienden a la fragilidad de los territorios sobre los que se implantan, puesto que ya el territorio no tiene valor económico ligado a la explotación de sus recursos. En el litoral, estos procesos se han venido acelerando en los últimos años, provocando, en algunos casos, la pérdida irreversible de sus características físico-naturales y en otros la degradación del paisaje.

Como soporte de nuestra actividad económica, el territorio se encuentra en una fase de transición, donde el modelo que podemos denominar tradicional entró en crisis hace varias décadas, abriendo las posibilidades a nuevas formas de explotación cuyos valores y formas de implantación son en muchas ocasiones ajenos a la estructura territorial. Nuestro actual territorio tiene mas de "territorio superpuesto" que de "territorio evolucionado". Las nuevas actividades se han impuesto sobre otro tipo de usos ligados a la explotación del suelo, hasta el punto de ahogarlas en muchas zonas de nuestro litoral. Son estas actividades y valores, básicamente físico-ambientales, los que demandan medidas de apoyo y protección, mientras que las primeras requieren de medidas de control y ordenación.

Muchos de los procesos de transformación recientes han supuesto una mejora considerable de la calidad de vida para las poblaciones, pero también se considera que existen actuaciones que deben encontrar las áreas apropiadas para su ubicación, en aras a la construcción de un territorio eficazmente protegido y evolutivamente sostenible.

En éstos procesos de transformación del territorio también tienen gran importancia las grandes infraestructuras. Los déficits tradicionales que nuestra Comunidad Autónoma ha padecido y la disponibilidad de fondos estatales y europeos, ha generado un rápido crecimiento de las infraestructuras, que demanda una integración dentro del Modelo Territorial tanto desde el punto de vista ambiental como el de organización del territorio.

La extensión de las formas de urbanización, carentes de modelo, es claramente insostenible, provocando por su generalización y homogeneidad una situación de

rechazo social y la demanda de un modelo territorial sostenible.

Surge la necesidad de compatibilizar la planificación a escala municipal con la planificación territorial al objeto de cambiar una visión fragmentada por otra integrada, que aúne objetivos de protección, desarrollo y gestión para lograr así un territorio mas eficaz y competitivo, tanto desde el punto de vista ambiental como el de cohesión social y desarrollo productivo y residencial, en aras a una mejora de la calidad de vida de las poblaciones de los municipios costeros y por ende de todo el territorio de nuestra región.

De este modo, la plasmación de un Modelo Territorial, por primera vez en Cantabria, fruto del consenso, debe permitir el desarrollo sostenible del ámbito litoral en el marco de una política urbanística cuidadosa, dentro del respeto y el reconocimiento a los valores existentes, ya sean naturales, culturales o productivos.

Se pretende desde el Modelo Territorial propuesto definir objetivos y escenarios alternativos así como una serie de criterios y normas para alcanzarlos, apostando también por un cambio paulatino de ocupación y utilización del suelo. La aplicación de un Modelo Territorial, junto con intervenciones selectivas debe conducirnos a un territorio más equilibrado social y ambientalmente. La definición de un Modelo Territorial encarna la necesidad del consenso de la sociedad que fomenta y su materialización y desarrollo será fruto de la confianza y sensibilidad hacia el mismo.

III.1.4. Objetivos y criterios generales del Modelo Territorial.

El Plan de Ordenación del Litoral se configura como un instrumento necesario para alcanzar el necesario equilibrio entre la localización de las poblaciones y las actividades en el territorio y su efectiva protección para lograr un desarrollo sostenible.

La ordenación requiere un marco estratégico inicial y con el suficiente horizonte temporal que enmarque coherentemente la planificación y las políticas ambientales, territoriales y sectoriales. La aparición previa del Plan Regional de Ordenación del Territorio antes que del presente Plan de Ordenación del Litoral innegablemente hubiera supuesto un marco general de estrategias en donde éste último encajase con posterioridad, pero también es evidente la urgencia de la redacción de un instrumento de protección en un ámbito como el costero, tan frágil, en el que se concentra la mayor parte de la población y de los procesos económicos.

De esta manera, el presente Plan constituye un instrumento que se espera sea lo suficientemente eficaz para la redacción de los nuevos planeamientos urbanísticos y suponga una reorientación de los modelos de utilización del territorio y de los recursos naturales en el ámbito litoral, parte fundamental de nuestro patrimonio y de nuestra identidad.

Por lo tanto el Modelo Territorial propuesto desde el Plan de Ordenación del Litoral compatibiliza la protección con criterios y áreas de ordenación, del mismo modo que se presentan propuestas de actuaciones estratégicas específicas al objeto de servir como catalizadoras de las necesidades de desarrollo y gestión que nuestra sociedad demanda.

Es primordial replantearse los modos de consumo de nuestra sociedad en materia territorial, que desde planteamientos de desarrollo sostenible posibiliten no sólo la conservación del capital natural que poseemos, sino el recuperar parte del que hemos perdido. Este objetivo de respeto y valoración del medio ambiente en el proceso de adopción de las decisiones económicas y políticas ha de procurar el equilibrio y justicia sociales e incrementar la riqueza económica de la sociedad. El objetivo es la mejora de las condiciones de vida de toda la población, incluidas las de las generaciones futuras.

Todo Modelo Territorial aspira a regular las necesidades de lo existente, pero también debiera contener una importante capacidad de propuesta orientada a medio y largo plazo. Por lo tanto el Modelo de Ordenación desarrollado desde la escala territorial, necesita de la posterior definición o concreción desde el planeamiento municipal, con base a los criterios que se determinan de forma general en el presente documento y en el documento de Normativa. El Plan de Ordenación del Litoral es tan sólo una pieza más, un eslabón, que necesita de la trasposición de sus criterios y directrices al modelo propuesto por los distintos planes urbanísticos de los municipios costeros, con el fin de alcanzar los objetivos del mismo.

Hay que tener en cuenta la amplitud del ámbito geográfico y temático que por su definición abarca el presente documento. De esta manera queda definido como un instrumento de carácter determinista en la zona de protección, y director en la de ordenación, en la que establece objetivos y criterios que los planeamiento municipales tendrán que dar forma y materializar en sus determinaciones, a parte de algunos instrumentos de desarrollo que el propio Plan directamente define.

Se pretende una estructuración racional del acercamiento a la realidad del territorio que se ordena y protege, facilitando criterios y determinaciones para que la toma de decisiones por parte de los Ayuntamientos, que en definitiva son el primer y último escalón en la recepción y ejecución de las iniciativas y el contacto fundamental de la ciudadanía, sea más efectiva.

Siguiendo el espíritu establecido en la Ley 2/2001 de Cantabria, de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo, se propone un instrumento flexible, que garantice la participación y con ella la asunción del contenido y la garantía de su viabilidad y su continuidad. Por otra parte no se elude la clara opción municipalista de la propia Ley, buscando el equilibrio adecuado entre ésta y la salvaguarda de los intereses supramunicipales de protección efectiva de la zona costera, y establecimiento de un Modelo Territorial que sirva como marco de referencia para orientar las futuras estrategias de crecimiento urbanístico y de implantación de infraestructuras y actividades productivas.

Podemos establecer los siguientes criterios generales que definen nuestro Modelo:

- Definir el área o áreas ligadas a los fenómenos físico-naturales y litorales a proteger excluyéndolas de todo tipo de uso o implantación que conlleve riesgo de deterioro o degradación.

- Recuperar y proteger los espacios mas frágiles y de mayor valor ambiental y paisajístico.
- Procurar la continuidad de los espacios rurales y naturales, mediante corredores entendidos como espacios vacíos de edificación en los que se debe evitar la formación de barreras y pantallas por la unión y superposición de edificaciones e infraestructuras, fomentando para estos ámbitos los usos tradicionales.
- Recomponer y preservar los rasgos históricos de las piezas del territorio sobre las que reside la identidad del mismo. Los sistemas de organización territoriales preexistentes cuentan con multitud de elementos útiles para la organización de las demandas actuales.
- Mejorar el conocimiento específico del litoral facilitando a la sociedad la documentación necesaria para la comprensión y disfrute del mismo.
- Establecer pautas y directrices para una eficaz coordinación administrativa.

Las propuestas relativas a los espacios que forman el **entorno cultivado**:

- Reestablecer el equilibrio natural entre ganadería y agricultura.
- En previsión de un desarrollo sostenible, incrementar los espacios destinados a los árboles frutales, arbustos y cultivos de invernadero.
- Evitar el uso de los cultivos forestales con pino y eucaliptos en zonas llanas y de vaguada lo que resta calidad al paisaje y cuyos suelos profundos de óptima calidad podrían ofertar un rendimiento económico muy superior con otro tipo de cultivos; fresno, castaño, nogal, roble o avellano entre otros.
- Mantener y recuperar los setos naturales separadores de prados, fincas y caminos por su alto valor ecológico y paisajístico, potenciar su conservación y difusión como medio de cerramiento de fincas.

Las propuestas relativas a los espacios de **valor silvo-paisajístico**:

- Restauración de los bosques de frondosas y su equilibrada explotación junto a la ganadería, garantizando además estos espacios como reservas genéticas de especies vegetales y animales.
- Acotar las áreas de repoblación con especies madereras nobles, evitando los rodales dispersos de gran incidencia paisajística y fomentar la diversidad de los recursos madereros.
- Recuperar y conservar las riberas y cauces fluviales de ríos o pequeños arroyos, saneándolos, revitalizándolos y protegiéndolos en todo su recorrido dado el alto valor ecológico, cultural y paisajístico. La recuperación de

su vegetación tradicional, alisedas y saucedas, logrando desarrollos continuos de las mismas. Recuperación y creación de sendas próximas a las márgenes exteriores o recuperando estos lugares como zonas de esparcimiento cualificadas de los núcleos.

- Fomentar su capacidad como espacios de esparcimiento.

Las propuestas relativas a la mejora de la calidad de los **entornos urbanos**:

- Rehabilitación y reutilización de las edificaciones aisladas, evitando la construcción de nuevas y posibilitando la recuperación de una gran cantidad de patrimonio abandonado.
- Mantenimiento y mejora de los asentamientos existentes, de sus espacios públicos y arquitecturas al objeto de generar espacios más atractivos y de mayor calidad.
- La reordenación de áreas aún sin consolidar, mejorando sus condiciones de equipamientos y urbanización y posibilitando su consolidación.
- La contención de la extensión urbana. Los nuevos crecimientos deben realizarse como complemento de las opciones anteriores, apoyados sobre los núcleos existentes en las áreas de Modelo Tradicional (MT).
- La ordenación de los nuevos crecimientos, que deberán adecuarse a las estructuras preexistentes y respetar, en la medida de lo posible, el carácter de las cualidades morfológicas de los mismos.
- La localización de los nuevos crecimientos que deberán ubicarse en los lugares mas adecuados desde el punto de vista de la topografía, la orientación, la accesibilidad, los valores naturales del entorno o su calidad paisajística.
- La recuperación de los espacios de valor natural, con posibilidades para acondicionarse como lugares de uso público; rodales, arroyos...

III.2. NORMAS DE PROTECCIÓN.

El ámbito de protección queda definido por el Plan De Ordenación del Litoral mediante seis categorías. El objetivo es preservar los valores ambientales, culturales y paisajísticos, favoreciendo los procesos asociados a la dinámica litoral. Todo el ámbito se entiende de una forma restrictiva respecto a la implantación de usos y muy especialmente de edificaciones, la protección se impone frente a otras consideraciones.

En estas áreas se plantea establecer un régimen de usos restrictivo para cada categoría de protección, basado en la concreción de usos permitidos y autorizables de los art. 112 y 113 de la Ley 2/2001 de Cantabria, de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo, estableciendo las necesarias matizaciones sobre los mismos en

atención a las particularidades de cada área.

Con carácter general, en las distintas categorías del Área de Protección se podrán autorizar construcciones e instalaciones vinculadas a un servicio público o a la ejecución, entretenimiento y servicio de obras públicas e infraestructuras que sea necesario ubicar en estas áreas; obras de rehabilitación, renovación de edificaciones que sean elementos del patrimonio cultural y etnográfico, e instalaciones asociadas a actividades científicas, de investigación, información e interpretación directamente vinculadas con el carácter de la categoría de protección en que se ubiquen.

Igualmente se permiten las obras referidas a labores de conservación y mantenimiento de infraestructuras, equipamientos y edificaciones e instalaciones preexistentes, así como las correspondientes a la conservación, mantenimiento y mejora de las instalaciones y servicios públicos existentes.

En estos ámbitos de gran fragilidad costera, se debe prestar especial interés a las condiciones de adaptación al paisaje en cuanto a movimientos de tierra, a los cerramientos, los materiales, etc. lo que implica en algunos casos la imposibilidad de realizar determinadas obras.

III.2.1. Protección Ambiental.

Las categorías de protección ambiental recogen las unidades territoriales mas frágiles y los ecosistemas mas sensibles desde el punto de vista de los procesos físicos y los paisajes litorales, por ello los usos autorizables se proponen restrictivamente, siempre compatibles y respetuosos con las características de las unidades territoriales.

- **Protección Costera (PC).**

Dentro de este área de protección cartográficamente se incluyen las playas. Sin embargo, dada su importancia territorial y económica y la intensidad del uso al que están sometidas su regulación en cuanto a usos y actividades vinculadas a las mismas que se realizan en su entorno, se determinan en un capítulo propio dentro de la normativa. Esta regulación se propone en función de cuatro categorías distintas de playas atendiendo a las cualidades del entorno en el que se ubican; urbana, periurbana, semirural y rural, regulando básicamente la relación de las mismas con los núcleos, los accesos rodados y peatonales, el aparcamiento y el nivel de instalaciones y servicios.

- **Protección Intermareal (PI).**

En esta categoría al margen de los usos generales anteriormente descritos se contempla la posibilidad de realización de construcciones e instalaciones que sean imprescindibles para las explotaciones de acuicultura y marisqueo.

- **Protección de Riberas (PR).**

En esta categoría se permiten las Instalaciones que sean necesarias para las explotaciones agrícolas y ganaderas que guarden relación con la naturaleza, extensión y utilización de la finca; así como las instalaciones deportivas al aire libre y las directamente vinculadas al medio y en este

caso no sólo las instalaciones necesarias para las explotaciones de acuicultura, marisqueo y ocla tradicional sino también las construcciones.

En las áreas englobadas bajo la categoría de protección de riberas, con carácter general, se promoverá la restauración y recuperación ambiental.

- **Protección Ecológica (PE).**

En estas áreas se tenderá a la protección, restauración, recuperación y mantenimiento de la vegetación característica de las mismas que haya fundamentado su inclusión en esta categoría. Se trata, en ellas, de incentivar la activación de la vegetación autóctona original.

Dentro de los usos autorizables, además de los generales, se contemplan la posibilidad de cambiar el uso de las edificaciones que sean elementos del patrimonio cultural con fines de ocio y turismo rural, así como, la rehabilitación de edificaciones que no se declaren fuera de ordenación y siempre que no se alteren sus condiciones tipológicas y no se aumente su volumen.

- **Áreas de Interés Paisajístico (AIP).**

Son áreas de gran fragilidad, por lo que cualquier actuación o implantación de elementos en las mismas tendrá carácter excepcional y no podrá incorporar elemento alguno que altere sus características singulares, ya sean físicas culturales, geomorfológicas o en atención a su valor paisajístico.

III.2.2. Protección Litoral (PL).

Estas son las que presentan una mayor complejidad de usos preexistentes. Tan solo en los casos en los que los núcleos presenten vacíos de suelo rústico, el planeamiento urbanístico conforme a los criterios establecidos en la normativa del presente Plan de Ordenación del Litoral podrá consolidar los mismos, mediante una ordenación integral que tenga como prioridad obtener una elevada calidad ambiental.

Dada la variedad de unidades territoriales englobadas dentro de esta categoría, además de los usos autorizables con carácter general se podrán autorizar obras de rehabilitación y cambio de uso en edificaciones que sean considerados elementos patrimoniales, así como, en aquellas que no estén declaradas fuera de ordenación y siempre que no supongan incremento de volumen ni alteren sus caracteres tipológicos.

Atendiendo a la naturaleza de las unidades territoriales de esta categoría y a la funcionalidad y uso de las mismas, que han permitido crear y mantener un paisaje agrario de praderas y tierras de cultivo, se contempla la posibilidad de autorizar las instalaciones que sean necesarias para las explotaciones agrícolas, ganaderas y otras análogas incluida la vivienda de las personas que hayan de vivir y vivan real y permanentemente vinculadas a la correspondiente explotación, con el fin de permitir

el mantenimiento de estas estructuras territoriales, que han conformado el paisaje litoral.

En las unidades menos sensibles dentro de esta categoría se podrán autorizar las construcciones necesarias para el desarrollo de actividades de acuicultura y marisqueo, así como, instalaciones deportivas descubiertas y sistemas generales y locales de espacios libres.

Las construcciones asociadas a las instalaciones deportivas deberán ubicarse apoyándose en edificaciones preexistentes para así, aprovechar los accesos e infraestructuras existentes y evitar grandes impactos, en todo caso estas instalaciones deberán salvaguardar y mantener libre el tránsito peatonal hacia la costa mediante los adecuados corredores.

Todos estos usos tendrán un carácter excepcional y tasado debiendo evitar la transformación de la naturaleza y vocación del suelo.

III.2.3. Playas.

Las playas son uno de los mayores atractivos de nuestro litoral y representan un valioso recurso ambiental y turístico. Se han convertido en polos de atracción de desarrollos urbanísticos que en ocasiones han transformado su valor. Dada su importancia y fragilidad merecen un tratamiento singularizado que proteja y ordene los usos asociados, a fin de asegurar su conservación.

III.2.3.1. Clasificación.

A efectos de su regulación se ha realizado una clasificación de todas las playas de Cantabria. Los criterios utilizados para su clasificación han sido las características de su entorno, el grado de urbanización, los equipamientos y servicios, sus valores paisajísticos, su accesibilidad y la intensidad de uso.

En función de estos criterios se han establecido cuatro categorías:

- Urbanas:** Son aquellas situadas en un entorno urbano, altamente transformado, con fácil accesibilidad y que soportan un intenso uso.
- Periurbanas:** Son aquellas cuyo entorno se encuentra parcialmente transformado, están próximas a asentamientos urbanos y cuentan con una aceptable accesibilidad y elevada afluencia.
- Semirurales:** Son aquellas cuyo entorno se encuentra parcialmente edificado, en general con construcciones aisladas apoyadas en el viario rural, con limitada accesibilidad y moderada afluencia.
- Rurales:** Son aquellas que están situadas en enclaves de elevada fragilidad paisajística, en un entorno poco transformado que mantiene un carácter rural, y que por lo general tienen difícil acceso y un uso moderado.

III.2.3.2. Objetivos.

El estado y situación en que se encuentra cada playa es muy diferente, haciendo inviable una regulación precisa desde un instrumento de planificación territorial. Desde el Plan de Ordenación del Litoral se pretende establecer una regulación genérica, sin perjuicio de la posibilidad de realizar Planes Especiales o actuaciones amparadas en el marco de la legislación sectorial, al objeto de resolver los conflictos existentes.

Se establecen medidas tanto de protección como de ordenación, que en unos casos serán de aplicación directa y en otras tendrán carácter de recomendaciones o estarán condicionadas a la posterior adaptación del planeamiento municipal. En todo caso el planeamiento urbanístico prestará especial atención en el estudio de las condiciones de las playas y su entorno, así como su grado de adecuación a las determinaciones establecidas en el presente documento y en el de Normativa.

Las playas quedan incorporadas cartográficamente dentro de la categoría **Protección Costera (PC)**, que es la que contiene la totalidad de unidades territoriales de playa, propiamente dichas, así como, aquellas otras íntimamente relacionadas como son los Sistemas Dunares y los Acantilados, que configuran el entorno próximo de las mismas.

La ausencia de un tratamiento adecuado a las características y singularidades de cada categoría de playa ha propiciado un desorden en la implantación de actividades y servicios, tanto en la playa como en su entorno, sin las necesarias cautelas sobre los efectos producidos. Desde el Plan de Ordenación del Litoral se plantea una ordenación, en función del tipo de playa, de las actividades e instalaciones relacionadas con el uso y disfrute de las mismas, adecuadas al carácter de cada una. A tal efecto se regula de forma sistemática y gradual el tipo de acceso, el aparcamiento, las posibles instalaciones y servicios o su relación con el entorno próximo.

a-Playas urbanas.

Su relación de continuidad con los núcleos de población, aconseja prestar especial atención a la relación entre el frente construido y la playa. El objetivo es alcanzar para este área un elevado nivel de calidad ambiental. El tratamiento conjunto de todo el frente litoral debe favorecer la correcta formalización de la fachada marítima del núcleo y la adecuada ordenación de los espacios libres.

Dada la singularidad de estas áreas se debe prestar especial atención a la calidad de su tratamiento material.

Debido a la elevada afluencia de visitantes que tienen estas playas y su localización deberán adoptarse las medidas necesarias para asegurar la accesibilidad a todo tipo de personas según lo establecido en la legislación vigente de supresión de barreras arquitectónicas y urbanísticas.



Playa de Brazomar.

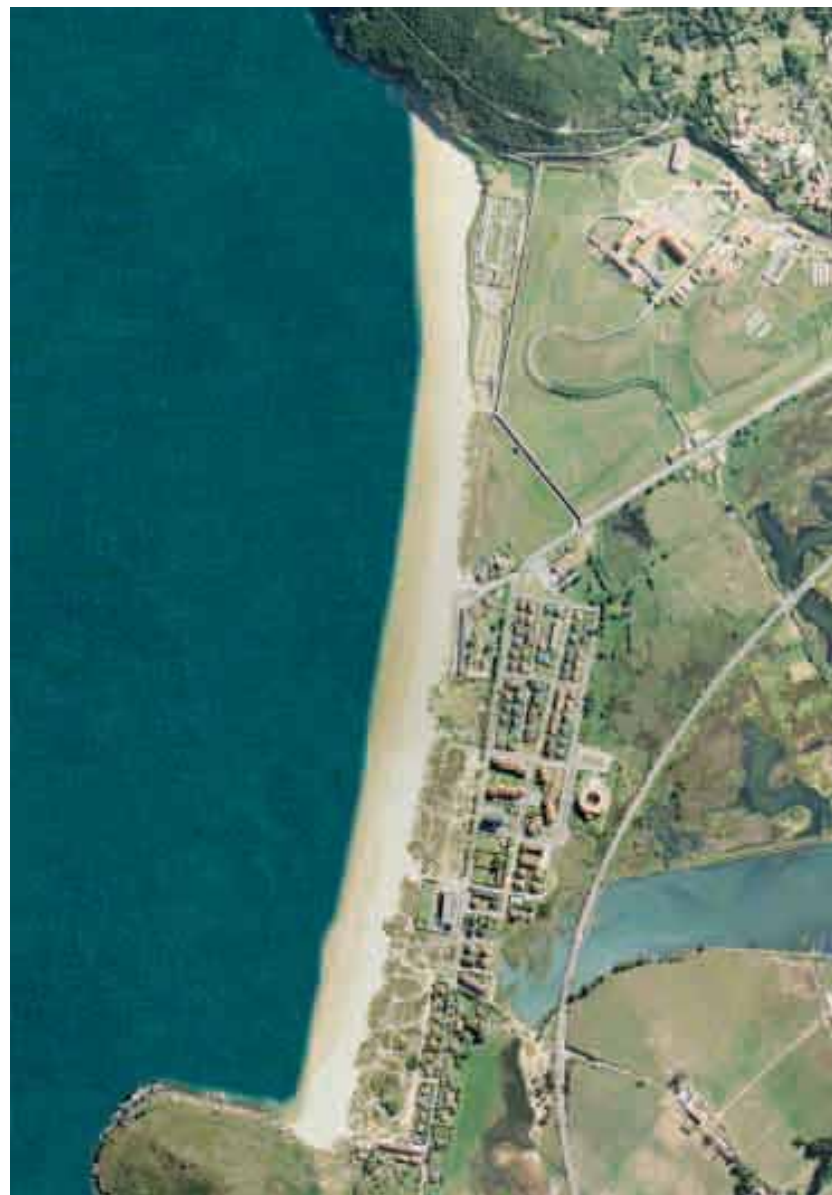
b- Playas periurbanas.

En esta categoría de playa se debe tener especial atención a la conexión con las zonas urbanas próximas. Cualquier actuación que se proponga debe realizarse dentro del máximo respeto al entorno, favoreciendo soluciones intermedias o de urbanización ligera, que permitan el acercamiento de los visitantes a los valores naturales y paisajísticos (actuaciones puntuales, pasarelas, escasa iluminación...), frente a las intervenciones típicamente urbanas como pueden ser los paseos marítimos.

Estas playas presentan problemas en la localización y tratamiento de los aparcamientos existentes, por lo que se deberán adoptar medidas tendentes a la reordenación o mejora de su tratamiento e integración paisajística.

Dada la numerosa afluencia de visitantes y la situación de estas playas es conveniente asegurar la accesibilidad a cualquier tipo de persona. Favoreciendo los accesos peatonales y el tratamiento y mejora ambiental de los mismos.

Playa de Berriá.



c-Playas semirurales.

En este tipo de playas el objetivo es evitar el desarrollo de los procesos incipientes de urbanización y mantenerlas o devolverles su carácter natural, preservando sus valores ambientales y paisajísticos.

Los objetivos ambientales y de ordenación de estas playas por tanto son coincidentes con los de las playas rurales.



Playa de La Arena.

d-Playas rurales.

En este tipo de playas se debe evitar su transformación y mantener sus condiciones naturales. Por ello, se trata de impedir cualquier uso o actuación que desvirtúe las particularidades y características de la misma. En este sentido se limitan las modificaciones del entorno que puedan suponer su urbanización y se favorece la recuperación y regeneración de las condiciones naturales.

Los aparcamientos y accesos en este tipo de playas han de prestar una especial atención a los elementos y valores naturales, físicos y paisajísticos de este tipo de playas, evitando que sean visibles desde la playa. A tal fin, se articulan medidas de ordenación tendentes a sustituir aquellos aparcamientos existentes mal ubicados y de elevado impacto dirigiéndolos a lugares más adecuados, estableciendo las medidas oportunas para la recuperación y regeneración ambiental del área abandonada. Se

regulan también los accesos a las mismas, evitando, en la medida de lo posible, la apertura de nuevos viales y procurando la mejora de los existentes.



Playa de La Gerra.

Junto a estas medidas de ordenación generales, muchas playas requieren de actuaciones concretas al objeto de ordenar, regenerar o proteger, que podrán realizarse mediante el desarrollo posterior de otros instrumentos de planificación de los establecidos en la Ley de Cantabria 2/2001.

III.2.3.3. Anexo de categorías de playas por municipios.

Nº	MUNICIPIO	PLAYA	CATEGORIA
1	Castro Urdiales	Berrón	Periurbana
2		Dícido	Periurbana
3		Cotolino	Periurbana
4		Brazomar	Urbana
5		Ostende	Urbana
6		Arenillas	Semirural
7		Oriñón	Periurbana
8	Liendo	Sonabia	Rural
9		San Julián	Rural
10	Laredo	Aila	Rural
11		El Túnel	Periurbana
12		Salvé	Urbana
13		El Puntal	Periurbana
14		El Regatón	Periurbana
15	Santoña	San Martín	Urbana
16		Beria	Periurbana
17	Noja	Helgueras (Este)	Rural
18		Helgueras (Oeste)	Rural
19		Trengandín(Este)	Urbana
20		Trengandín(Oeste)	Urbana.
21		Ris(Este)	Urbana
22		Ris(Oeste) Joyel	Periurbana
23	Arnuevo	La Cava	Periurbana
24		Los Barcos	Urbana
25		El Sable	Urbana
26		Arnadal	Semirural
27		La Arena	Semirural
28	Bareyo	Cuberrís	Periurbana
29		Antuerta	Rural
30	Ribamontán al Mar	La Canal	Semirural
31		Arnillas	Rural
32		Langre	Rural
33		Langre la pequeña	Rural
34		Los Tranquillos	Semirural
35		Loredó	Semirural
36		Somo Este	Rural
37		Somo Oeste	Urbana
38		Puntal	Rural
39	Camargo	Punta Parayas	Urbana
40	Santander	Los Peligros	Urbana
41		La Magdalena	Urbana
42		Biquini	Urbana
43		El Camello	Urbana
44		La Concha	Urbana
45		El Sardinero o 1º	Urbana

46		El Sardinero o 2ª	Urbana
47		Los Molinucos	Periurbana
48		Mataleñas	Periurbana
49		El Bocal	Semirural
50		La Maruca	Periurbana
51		Virgen del Mar	Periurbana
52	Sta. Cruz de Bezana.	S. Juan de la Canal	Urbana
53		Covachos	Rural
54	Piélagos	Arnia	Semirural
55		Portio	Semirural
56		Cerrias	Periurbana
57		Somocuevas	Semirural
58		Canallave	Rural
59		Valdearenas	Rural
60	Mlengo	Usil ó Mogro	Urbana
61		Robayera	Semirural
62		Usgo	Rural
63		Los Caballos	Rural
64		Los Huevos Fritos	Semirural
65		Cuchía	Semirural
66	Suances	La Riberuca	Urbana
67		La Ribera	Urbana
68		La Concha	Urbana
69		Los Locos	Periurbana
70		Tablía	Semirural
71		Tagle o El Sable	Rural
72	Santillana del Mar	Santa Justa	Rural
73	Alfoz de Lloredo	Luaña	Semirural
74	Ruiloba	Fonfría	Semirural
75	Comillas	Comillas	Urbana
76	Valdáliga	La Rabia	Rural
77	S.Vicente de la B.	Oyambre	Rural
78		Gerruca y Gerra	Rural
79		Merón	Rural
80		El Rosal	Periurbana
81		Tostadero	Periurbana
82		La Maza	Periurbana
83		Fuentes	Rural
84	Val de S. Vicente	Berellín	Rural
85		El Sable	Rural
86		Topicu, Radillu y LLedrá	Rural
87		Amió	Semirural
88		Aramal	Rural
89		Las Arenas	Semirural
90		El Pedrero	Rural

III.3. CRITERIOS DE ORDENACIÓN.

En atención a las afecciones existentes desde el punto de vista de la dinámica litoral, dentro del Área de Ordenación, se han distinguido dos áreas: el área litoral y el área no litoral.

El **Área Litoral** comprende el territorio de los municipios costeros que determina una franja entre el Área de Protección y los relieves que delimitan el área de influencia marina así como los territorios asociados a la dinámica litoral y a la presencia del mar y de las rías.

El modelo de ordenación en este área se determina, en función de su capacidad de carga, con el fin de compatibilizar las necesidades del desarrollo económico y social, la protección ambiental y la preservación de las áreas que presentan riesgos o que no reúnen las condiciones necesarias para la ocupación:

En este ámbito de ordenación definido por el Plan de Ordenación del Litoral se establecen tres categorías que responden a áreas homogéneas del territorio con diferentes capacidades de carga: Área Periurbana, Área de Modelo Tradicional y Área de Ordenación Ecológico Forestal. En ellas será necesario compatibilizar las necesidades del desarrollo económico y social, con la protección ambiental, la preservación de los ámbitos que presentan riesgos o que no reúnen las condiciones necesarias para su ocupación, así como regular las necesidades del desarrollo de las diferentes formas de asentamientos.

El **Área No Litoral** por su parte comprende el territorio de los municipios costeros no afectado por fenómenos físicos relacionados con la dinámica litoral.

Estos criterios genéricos son posibles al establecer una relación entre la sostenibilidad de un modelo territorial y urbanístico y la capacidad de carga del territorio sobre el que se implanta. El concepto de la capacidad de carga es un concepto relativo, en el que se deben asociar múltiples dimensiones, entre las que se incluye la ecológica, la paisajística, la social, la de los recursos disponibles, las infraestructuras y la tecnología.

La **capacidad de carga** se ha considerado como la aptitud de un área determinada para soportar un nivel de intensidad de usos, sin que se produzca un proceso de deterioro ambiental, social o cultural.

Es evidente que desde el punto de vista de la capacidad de carga de un territorio el marco de la actuación y de la ordenación debe ser necesariamente un marco contenido, limitado necesariamente por el consumo de recursos naturales y orientado preferentemente a la utilización de ambos, con un criterio de máxima eficiencia, en el que se debe anteponer la reutilización y mejora competitiva de los recursos e infraestructuras frente a la generación de otros nuevos.

El **equilibrio territorial** es otro de los aspectos fundamentales de cualquier planteamiento a escala regional. Desde este punto de vista la caracterización de las distintas áreas del territorio y la diversificación son necesarios.

No se pretende desde el presente documento establecer límites directos al desarrollo, sino fijar los parámetros y criterios necesarios para un análisis detallado a escala local, que permitan una estimación de la **capacidad de acogida** de cada municipio y en concreto de sus núcleos de población. El establecimiento de las capacidades de carga concretas de cada municipio deberá abordarse en el Plan Regional de Ordenación del Territorio atendiendo al reequilibrio territorial de toda la región.

De este modo el órgano competente para la aprobación de los planeamientos municipales podrá realizar una valoración de los modelos planteados por los diferentes ayuntamientos y su adecuación al Modelo Territorial propuesto.

III.3.1. Capacidad de acogida.

Los crecimientos urbanísticos no podrán sobrepasar la capacidad de acogida, de acuerdo con los análisis realizados.

Serán los propios ayuntamientos los que analizarán, junto con sus propuestas de crecimiento, sus capacidades de acogida. De esta manera se pretende conseguir una cierta homogeneización en los criterios con los que cada uno de los ayuntamientos va a realizar sus propuestas, a la vez de dotarlas de una mayor rigurosidad técnica para su posterior análisis por parte de los órganos autonómicos. Por otra parte, se aprovecha así un conocimiento a la realidad territorial a escala municipal más cercano a las administraciones locales.

Una componente fundamental en la evaluación de la capacidad de acogida será la efectiva existencia tanto de equipamientos e infraestructuras como de los recursos necesarios, con especial atención a los referentes al ciclo hidráulico; esto es al abastecimiento de aguas potables y el saneamiento de las residuales. También los equipamientos dotacionales existentes deberán ser valorados con el objetivo de dotar a los nuevos crecimientos de una dimensión cualitativa, introduciendo la calidad de vida como objetivo de las políticas de desarrollo.

Las valoraciones partirán del reconocimiento de la situación actual, con la finalidad de comprobar las posibles deficiencias existentes. La resolución de estos déficits será la primera actuación que los ayuntamientos tendrán que afrontar antes de plantear nuevos crecimientos.

Se establece como imprescindible para valorar la capacidad de acogida el estudio de las tendencias tanto demográficas como de construcción de diferentes categorías de residencia y de implantación de actividades económicas experimentadas por el municipio. En este sentido tres son las componentes fundamentales a considerar: las variaciones de construcción de nuevas viviendas, las variaciones del número de habitantes, y la evolución de la implantación de actividades económicas y de infraestructuras y equipamientos, teniendo en cuenta otras posibles circunstancias extraordinarias debidamente justificadas.

Es importante establecer el cálculo de la población residente y de la población estacional, a fin de valorar la capacidad de acogida estacional. Esto es debido a la

incidencia que fenómenos como la segunda residencia tienen en algunos municipios con población no censada, que no se encuentra reflejada en los padrones y censos municipales. Sin embargo, es frecuente que en el planteamiento de la resolución de los equipamientos e infraestructuras estas fracciones de la población tengan efectos significativos en las necesidades de infraestructuras, equipamientos y servicios. Es muy sintomático el caso de la población estacional en la temporada veraniega, tanto en la ocupación de viviendas de segunda residencia como en instalaciones hoteleras y los cámpings, creando puntas de demandas que sobrepasan con mucho los de la población permanente.

La estimación de la población estacional debe tener en cuenta otros factores que minoren la posibilidad de ocupación simultánea de todas las posibles plazas, incluidas las estivales, es decir, que se establecerán coeficientes de simultaneidad.

Como se refleja en los estudios previos realizados para este trabajo, plasmados en el tercer capítulo de la Memoria de Información de este Plan de Ordenación del Litoral, se pueden distinguir por sus procesos cinco zonas con tendencias demográfico-territoriales principales en las que se pueden agrupar los municipios del ámbito del presente Plan de Ordenación del Litoral, que son el conjunto urbano metropolitano de Santander y Torrelavega, los municipios turístico-residenciales del área oriental, los municipios turístico-residenciales del área occidental, el municipio de Castro Urdiales y los municipios rurales e interiores. Entre ellas se puede observar una diferente vocación funcional y de tendencia que indica la necesidad de una valoración pormenorizada de las mismas en el planeamiento urbanístico. De este modo cada municipio deberá encuadrar su modelo territorial dentro del Plan de Ordenación del Litoral.

Otro aspecto importante es la consideración de la influencia que las grandes infraestructuras pueden generar en las tendencias del crecimiento de los ayuntamientos. En este sentido es muy significativa la cuestión de la accesibilidad que supone una infraestructura tan importante como es la autovía.

De esta manera, en función de la capacidad de acogida se regularán y limitarán las propuestas de crecimiento municipal conforme a su necesidad de recursos, infraestructuras y equipamientos. Se trata, en primer lugar, de solucionar los posibles déficits de la situación de partida, para después establecer una autorregulación de los crecimientos urbanísticos y la implantación de nuevos usos productivos conforme al horizonte temporal fijado, sin dirigirse con carácter general hacia áreas de menor capacidad de carga.

III.3.2. Informe de Impacto Territorial.

Con el objeto de comprobar su adecuación e integración al modelo territorial recogido en la presente Ley la adaptación y revisión de los Planes Generales de Ordenación Urbana de los municipios litorales se someterán a un previo informe sobre su impacto territorial.

A tal efecto y con carácter previo a la aprobación inicial del Plan General de Ordenación Urbana, el Ayuntamiento remitirá el documento a la Consejería competente en materia de ordenación del territorio a fin de que se emita informe

sobre su adecuación al modelo territorial recogido en la presente Ley.

Recibida la documentación completa, y previas las consultas oportunas, por la Comisión Regional de Ordenación del Territorio y Urbanismo se emitirá informe en el plazo de dos meses. Transcurrido dicho plazo sin que se haya emitido el informe se podrá continuar la tramitación del procedimiento.

III.3.3. Criterios generales de desarrollo en el Área de Ordenación.

Este documento tiene por objeto establecer los criterios que permitan compatibilizar el crecimiento urbanístico y la implantación de nuevas actividades con el sistema territorial preexistente y asegurar la protección y ordenación efectiva de la costa.

Dentro del Área Litoral podemos distinguir las siguientes categorías:

a) **Área Periurbana (AP):** se corresponde con los sectores o áreas periféricas de los núcleos ubicados en el entorno de las autovías y de la Bahía de Santander, sometidos a procesos de transformación territorial por la implantación de nuevos usos que han podido modificar su estructura territorial.

b) **Área de Modelo Tradicional (MT):** se corresponde con los espacios de organización tradicional, normalmente libres de edificación, constituidos por las mieses inmediatas a los núcleos, generalmente ocupados por cultivos y diversos elementos delimitadores de las mismas, vegetales o inertes, y los terrazgos de monte, dedicados a pradería y labrantío, de significado valor agrario y ambiental.

c) **Área de Ordenación Ecológico Forestal (OEF):** comprende sistemas forestales o espacios ocupados por vegetación arbustiva de matorral o arbórea con especies diferentes a las consideradas en la Protección Ecológica en los que los usos de producción pueden compatibilizarse con la protección.

En relación con el modelo de ordenación propuesto, los criterios de crecimiento deberán dirigirse en orden de preferencia de la siguiente manera:

1. En áreas periurbanas preferentemente hacia unidades territoriales que presenten mayores transformaciones y escasas posibilidades de recuperación.
2. Las áreas de modelo tradicional engloban, por lo general, unidades territoriales valiosas, donde los crecimientos urbanísticos que se propongan deberán adecuarse a las condiciones de dichas unidades no sobrepasando la capacidad de carga de las mismas.
3. Las áreas de ordenación ecológico forestal constituyen reservas de suelo para equilibrar la capacidad de carga del territorio potenciando la recuperación ambiental de las mismas, permitiendo la reforestación a fin de conseguir un equilibrio entre la actividad económica y la conservación.

Con carácter general y a fin de conseguir de conseguir un uso más eficiente y sostenible del suelo, los planeamientos municipales fomentarán la rehabilitación y renovación de sus edificaciones y la consolidación de los intersticios completando las tramas existentes.

Los nuevos crecimientos urbanísticos se plantearán de forma integral, con especial atención a la morfología y escala de la intervención y con modelos tipológicos que se adapten, en lo básico, al entorno. En el caso de núcleos preexistentes se promoverá la continuidad con la trama existente, evitando ocupar los terrenos de pendientes pronunciadas.

- En las **Áreas Periurbanas**, los planeamientos municipales deberán proponer una ordenación de conjunto, donde se definirá la estructura general del crecimiento concretando la localización de los espacios libre, equipamientos e infraestructuras necesarias, sin perjuicio de establecer diferentes sectores y etapas para su desarrollo y gestión. Los nuevos desarrollos urbanísticos residenciales, en suelos urbanizables clasificados por los planeamientos, dentro de este área tendrán que prever un porcentaje mínimo de al menos un 35 por 100 de superficie destinada a uso residencial para viviendas sometidas a algún régimen de protección oficial.
- Dentro de las áreas de **Modelo Tradicional** se contemplan como zonas de posible desarrollo moderado, al objeto de albergar las necesidades de crecimiento de los núcleos existentes en ellas, las áreas contiguas a estos núcleos que, en la mayor parte de los casos, mantienen un marcado carácter rural por lo que se deberán acentuar las exigencias de adaptación al mismo.

Los planeamientos urbanísticos deberán establecer una ordenación unitaria, pudiendo optar entre un crecimiento con vivienda unifamiliar aislada sin gestión o desarrollos urbanísticos desde los núcleos, quedando en todo caso prohibidas la urbanizaciones aisladas.

Si el ayuntamiento opta por desarrollos de pequeña entidad, a través de viviendas unifamiliares aisladas, en suelos rústicos sin gestión deberá cumplir una serie de requisitos que a continuación se detallan:

- Solo podrán optar por crecimientos con vivienda unifamiliar aislada sin ámbitos de gestión los núcleos tradicionales de pequeño tamaño que contengan aproximadamente un número de viviendas no superior a 40, debiéndose cumplir otra serie de determinaciones como el no superar el número de viviendas con respecto a las existentes en el núcleo, y delimitar una zona restrictiva de crecimiento dentro de la mies, en función del tamaño del núcleo de partida, no superando la superficie del núcleo preexistente ocupada por las edificaciones tradicionales.
- Deberá respetarse, la red viaria existente, utilizando como acceso preferentemente caminos asfaltados.
- El planeamiento urbanístico analizará la morfología de los núcleos y su entorno a efectos de determinar la zona de mies a delimitar y los parámetros urbanísticos que estas edificaciones deberán seguir en cuanto a tamaño de parcela, distancia a colindantes, altura de cierres, así como otras características tipológicas relevantes del lugar.

- Se procurará el mantenimiento de las estructuras formales preexistentes (cercas, cierros, setos, orlas vegetales, etc.) o la ausencia de las mismas cuando estas no existan. La intervención deberá producir las mínimas afecciones sobre el terreno debiendo limitar los movimientos de tierra.

En el caso de los desarrollos urbanísticos planificados, sólo se permitirán desarrollos urbanísticos apoyados en los núcleos preexistentes, que se dirigirán, principalmente, en dirección contraria a la costa y a las áreas afectadas por las categorías de protección, salvo que el planeamiento justifique otra solución más racional atendiendo a la distancia de los mismos a la costa o al Área de Protección, a los valores ambientales y las características físicas de los terrenos colindantes.

Se evitará con carácter general, la unión entre los núcleos y se propondrán condiciones de desarrollo con parámetros homogéneos y acordes con las morfologías y tipologías características del núcleo en el que se apoyan. La continuidad de la trama viaria y el mantenimiento de su carácter será fundamental. El planeamiento deberá justificar tanto estos criterios como los generales, especialmente cuando los desarrollos se apoyen sobre un núcleo rural.

Dada la fragilidad de estas áreas se deberán acentuar las condiciones de integración de los desarrollos que se realicen procurando la integración en el paisaje de la unidad territorial.

Se deberá asegurar la correcta solución de las situaciones de borde, mediante espacios de uso público o viales, sobre todo cuando los crecimientos lleguen a colindar con alguna de las categorías de protección.

- Las áreas de **Ordenación Ecológica Forestal** se corresponden con unidades de monte, en donde predominantemente se dan explotaciones forestales de carácter productivo, no autóctono. Su régimen será el que se deriva de ese aprovechamiento forestal. Si la actividad productiva se abandonara, entre los objetivos prioritarios del planeamiento estará el de su recuperación a través de la reforestación para conseguir un equilibrio entre la actividad económica y la conservación.

Con carácter excepcional y previa justificación motivada, si se abandona la actividad productiva en ámbitos contiguos a núcleos tradicionales de población los planeamientos urbanísticos podrán asimilar estos suelos a la categoría de Modelo tradicional.

De esta manera los desarrollos deberán realizarse siguiendo las directrices anteriormente descritas en la categoría de Modelo Tradicional.

En el **Área no litoral**, serán los Planes Generales de Ordenación Urbana los que determinarán conforme a los criterios establecidos anteriormente las distintas áreas de protección y ordenación en función de su capacidad de carga, así como de sus valores naturales, culturales, paisajísticos y la existencia de riesgos acreditados.

III.3.4. Regulación de usos.

En el documento de Normativa se encuentran regulados los diferentes usos autorizables y actuaciones comunes a todo el área de ordenación así como, las particularidades de cada categoría.

Dentro de estos usos merece mención especial la vivienda unifamiliar aislada, que tal y como se ha mencionado anteriormente se permite en zonas de mieses que el planeamiento municipal delimitara en base a estudios morfológicos.

La vivienda vinculada a las explotaciones agrícolas, ganaderas, forestales y análogas se considera compatible en todas las Áreas de Ordenación. En todos estos casos los planeamientos municipales podrán imponer restricciones más limitativas.

Del mismo modo, en desarrollo de la previsión establecida en la Ley de Cantabria 2/2001 se considera compatible, previa adaptación del planeamiento al presente Plan de Ordenación del Litoral y con la correspondiente autorización, la rehabilitación de edificaciones preexistentes y cambios de uso para vivienda, fines culturales, artesanales, de ocio y turismo rural siempre y cuando se mantenga el carácter de las mismas y no se encuentren en situación de fuera de ordenación. Entendemos que la rehabilitación y recuperación del patrimonio edificado es una cuestión fundamental desde el punto de vista de la sostenibilidad del medio. Es posible que en determinados casos la adaptación de las edificaciones a estos nuevos usos requiera de una ampliación. Este porcentaje de ampliación guardará relación con el valor del inmueble y el uso.

En el caso de que el Plan General de Ordenación Urbana autorice los cambios de uso anteriormente descritos deberá contener un estudio de las características tipológicas de las edificaciones a fin de establecer unas ordenanzas que regulen la masa, color, materiales, cierres, características de los accesos y demás condiciones tipológicas con el objeto de adaptar al ambiente las transformaciones de las citadas edificaciones sin modificar el carácter del área.

III. 4. ACTUACIONES INTEGRALES ESTRATÉGICAS.

Se ha constatado que ciertas determinaciones de la Ordenación Territorial no pueden tratarse con suficiente precisión desde una escala regional del territorio, por ello se hace necesario descender a una nivel intermedio de desarrollo en la planificación territorial que hemos denominado Actuaciones Integrales Estratégicas (AIE).

Frente a la estrategia planificadora global que se configura en este Plan como un escenario con un marco de actuación único y una base argumental de sistematización, justificación y aplicación del conjunto de contenidos, debe contraponerse la ineludible necesidad de contemplar una serie de escenarios singulares, tanto en el tiempo como en el espacio, que nos lleva a delimitar áreas de actuación más específicas y remitirlas a la redacción de Planes Especiales o Proyectos Singulares de Interés Regional.

Las áreas delimitadas como Actuaciones Integrales Estratégicas serán piezas

clave para la aplicación de políticas de reequilibrio territorial en el contexto del ámbito Litoral. Son áreas delimitadas, que por su tamaño físico y funcional resultan adecuadas para el análisis de sus particularidades y para la implantación de programas de actuación y desarrollo integral de los mismos.

Los objetivos y criterios generales con los cuales el Plan de Ordenación del Litoral ha delimitado las piezas de Actuación Integral Estratégica son los siguientes:

- Configurar un marco territorial intermedio que permita concretar y compatibilizar las determinaciones de protección globales del POL con las de ordenación, superando las limitaciones del planeamiento municipal, cuando la actuación se propone en áreas que afectan a más de un municipio.
- Dotar al litoral de reservas de suelo para la ordenación e implantación de nuevas actividades, donde tengan cabida las demandas de localización de suelo industrial, viviendas sometidas a algún régimen de protección oficial, dotaciones y servicios.
- Lograr una correspondencia entre las áreas delimitadas y el modelo territorial propuesto.
- Puesta en valor de áreas degradadas con alto valor ambiental que necesitan de una urgente regeneración.

La delimitación propuesta se ha llevado a cabo teniendo en cuenta los condicionantes del medio físico y las pautas funcionales de dichos espacios. Ésta no se localiza siempre dentro de un mismo municipio, ya que se ha realizado con el criterio de optimizar la eficacia del desarrollo de las directrices de ordenación contenidas en este documento.

III.4.1. Definición y Criterios.

A partir de la posibilidad que otorga la Ley de Cantabria 2/2001, de desarrollar el Plan de Ordenación del Litoral mediante Planes Especiales, como instrumentos a utilizar para proteger, ordenar y gestionar los ámbitos y actuaciones que por sus características precisan de una regulación mas detallada, el presente Plan adopta el criterio de seleccionar diez áreas de actuación, definiendo para cada una de ellas objetivos mas específicos que se desarrollarán mediante la redacción de Planes Especiales. En determinados casos podrán llevarse a cabo también mediante la realización de Proyectos Singulares de Interés Regional.

Las delimitaciones realizadas hacen posible, por un lado, la articulación y puesta en valor de áreas débiles o degradadas, para equiparlas con dotaciones y servicios creando así nuevos centros de actividad; y por otro lado, la reordenación de entornos urbanos densificados o con un sensible grado de deterioro medioambiental y paisajístico, dentro siempre de un marco intermedio entre la Comunidad Autónoma y los municipios, que permita concretar las determinaciones globales del Plan de Ordenación del Litoral en dichas áreas.

En su delimitación se ha tenido en cuenta la homogeneidad geográfica y la

existencia de pautas comunes de actividad, que determinan importantes relaciones de dependencia y complementariedad con el espacio seleccionado.

Los espacios determinados para el desarrollo de Actuaciones Integrales Estratégicas son:

1. Bahía de Santander
2. Universidad Pontificia de Comillas
3. Área minera de Dícido
4. Canteras de Cuchía
5. Ría de Cubas
6. Área Castro Urdiales
7. Área Marina de Cudeyo-Medio Cudeyo
8. Área Piélagos-Villaescusa
9. Parque Científico - Tecnológico de Santander, esta área se recoge aunque se encuentra ya en fase de desarrollo.
10. Área Val de San Vicente

Con excepción de la Bahía de Santander, del área minera de Dícido y de la Universidad Pontificia de Comillas que se delimitan con unos objetivos mas amplios encaminados al desarrollo de actividades de ocio, culturales y de recuperación ambiental y paisajística, el resto de áreas tienen un carácter mas específico, como es ampliar la oferta de suelo industrial para la implantación inmediata de empresas locales y foráneas, buscando al mismo tiempo el equilibrio entre residencia y trabajo. En el caso de las Canteras de Cuchía y de la ría de Cubas, los objetivos se centran en la recuperación ambiental y paisajística.

Por ello podemos dividir las actuaciones en tres grandes grupos:

- Actuaciones Integrales Estratégicas Productivas.
- Actuaciones Integrales Estratégicas de Reordenación.
- Actuaciones Integrales Estratégicas Ambientales.

Los espacios delimitados en la Bahía de Santander, en Comillas y en Dícido serán áreas destinadas a desarrollar actuaciones de Reordenación; la cantera de Cuchía y la ría de Cubas tendrá por objeto la recuperación Ambiental; mientras que el resto de zonas anteriormente señaladas estarán destinadas a crear una reserva de suelo eficaz, para el desarrollo de nuevas actividades empresariales y económicas de carácter Productivo. Las zonas delimitadas representan espacios de oportunidad.

Los Planes Especiales y Proyectos Singulares de Interés Regional podrán ser redactados por el Gobierno de Cantabria a través de las distintas Consejerías en función de las competencias y especificidades de cada actuación. Tendrán como finalidad, en todos los casos, la definición de los espacios objeto de protección asociados a procesos litorales preservando los valores específicos de área litoral, de acuerdo con la metodología, unidades territoriales y valoración expresados en el capítulo segundo del presente documento.

Excepto en las categorías de Protección Ambiental, y con independencia de la clasificación urbanística, el Gobierno podrá aprobar Proyectos Singulares de Interés

Regional para llevar a cabo otras Actuaciones Integrales Estratégicas de carácter turístico, deportivo o cultural, en cuyo caso, sus determinaciones prevalecerán sobre las de este Plan, respetando en todo caso las limitaciones de uso del Área de Protección. Asimismo, para la restauración o recuperación de espacios de singular valor ambiental y con independencia de la clasificación urbanística de los suelos se podrán aprobar Proyectos Singulares de Interés Regional en todo el ámbito de aplicación de esta Ley.

III.4.2. Descripción y objetivos específicos de las Actuaciones Integrales Estratégicas Productivas.

Las Actuaciones Integrales Estratégicas Productivas definidas responden a la necesidad de ampliar la oferta de suelo industrial de nuestra Comunidad Autónoma y superar con el planeamiento de escala territorial las dificultades existentes en los Ayuntamientos a la hora de tramitar modificaciones para dotar al municipio o a la comunidad con dichos suelos. Así, el presente Plan pretende evitar la pérdida de oportunidades y de eficacia de la iniciativa pública, por lo que desde la propia Ley se establece el reconocimiento y la declaración del Interés Regional de esos ámbitos.

La franja costera ha sido una zona fundamentalmente industrial, donde se concentra el mayor porcentaje de actividad en el sector servicios de toda la región. No obstante, existe una jerarquización de localización de sectores industriales, encontrándose en primer lugar la Bahía de Santander con la influencia de Camargo, El Astillero y Santa Cruz de Bezana, municipios sometidos en la actualidad a una fuerte presión urbanística, que empieza a generar problemas a la hora de planificar suelo para localizar polígonos y actividades industriales de cierta importancia, lo que hace necesario buscar nuevas localizaciones que permitan el mantenimiento de la estructura económica de la región.

Las zonas propuestas en este documento como Actuaciones Integrales Estratégicas responden a un intento de reequilibrio económico y funcional entre los diferentes municipios costeros. Por ello se delimitan emplazamientos en las distintas zonas litorales: occidental, central y oriental. Estos emplazamientos responden a demandas existentes, así como a condiciones de viabilidad de desarrollo por proximidad a infraestructuras de comunicaciones existentes o previstas y a núcleos de población con gran potencial de desarrollo.

Como objetivos generales que se establecen para estas áreas se pueden destacar los siguientes;

1. establecer reservas de suelo para la ordenación e implantación de nuevas actividades económicas.
2. Garantizar un equilibrio económico y funcional del área.
3. Evitar la pérdida de oportunidades y eficacia de la iniciativa pública.
4. Garantizar el mantenimiento de la estructura económica de la región.

III.4.4.1. Área Castro Urdiales.

En la zona oriental de la costa se ha delimitado una Actuación Integral

Estratégica en el municipio de Castro Urdiales. Para ello se ha tenido en cuenta la condición de tratarse de un espacio transformado por procesos de ocupación del territorio, próximo a la Autovía del Cantábrico y cercano a un núcleo de población importante, como es Castro Urdiales, donde ya existen unas infraestructuras básicas de servicios y dotaciones que servirán de apoyo para un mejor desarrollo.

El área delimitada se localiza en la mies de Sámano; un territorio extenso sometido a fuertes presiones urbanísticas, que goza de una localización física y funcional extraordinaria, que se conecta territorialmente con el polígono ya existente y agotado del Vallegón, cuyas empresas podrán crecer y desarrollarse hacia este nuevo espacio de expansión.

Los condicionantes de la actuación son:

1. Estudio de la accesibilidad a la Autovía del Cantábrico en el enlace de Santullán.
2. Estudio de la morfología del núcleo en el que se apoya la actuación así como la repercusión del río Soma al objeto de favorecer la integración funcional, tipológica y ambiental de la propuesta.



III.4.4.2. Área Marina de Cudeyo - Medio Cudeyo.

Los municipios de Marina y de Medio Cudeyo poseen un amplio territorio libre de los procesos urbanizadores donde tradicionalmente se han venido desarrollando actividades vinculadas al sector primario, que en la actualidad están siendo sometidos a procesos de transformación por abandono de dicha actividad. Este cese de actividad y la necesidad de reconversión de las explotaciones, unido al modelo territorial y a la estructura de propiedad de estos terrenos que facilita su proceso de gestión, hace que estos municipios sean adecuados para delimitar un área para el desarrollo de una Actuación Integral Estratégica de carácter Productivo.

El área concreta delimitada se ubica sobre un amplio ámbito entre el núcleo de Orejo y el de Solares, atravesada por la autovía y por el ferrocarril, lo que sin duda favorecerá la implantación de un área de desarrollo estratégico de carácter productivo.

Los condicionantes de esta actuación son los siguientes.

1. Estudio de accesibilidad a la Autovía del Cantábrico en el enlace de Heras.
2. Estudio de la integración del ferrocarril, de su permeabilidad y de su puesta en valor en relación con esta actuación industrial.
3. Estudio de la morfología del núcleo en el que se apoya la actuación al objeto de favorecer la integración funcional y tipológica de la propuesta.



III.4.4.3. Área Piélagos –Villaescusa.

El otro emplazamiento seleccionado en la zona costera central se localiza sobre los términos municipales de Piélagos y Villaescusa, en un área de gran potencial dada su situación geográfica próxima al nudo de enlace que se construirá cuando se desarrollen los proyectos de la autovía Ronda de la Bahía y la futura autopista Zurita-Parbayon.

En este caso los condicionantes son;

1. Estudio de la accesibilidad a la Carretera Nacional 623.
2. Estudio de la integración del ferrocarril.

En los terrenos comprendidos en la zona de Dominio Público Marítimo Terrestre se localizarán los sistemas de espacios libres, y se realizarán labores de restauración y recuperación ambiental de la vegetación de ribera.



III.4.4.4. Parque Científico - Tecnológico de Santander.

El emplazamiento seleccionado se ubica en el término municipal de Santander, situado al Sur de la Autovía S-20 de Bezana - El Sardinero, lindando con ella y con el futuro ramal de la ronda de la Bahía, espacio sobre el que recientemente se ha aprobado un Proyecto Singular de Interés Regional.

El proyecto presentado se desarrolla en dos ámbitos o áreas según su finalidad y fase de desarrollo:

- a) Área de Implantación, espacio en el que se desarrolla el parque, con su viario interior, edificaciones productivas, residenciales y de servicio.
- b) Área de Infraestructuras. Ámbito territorial necesario para la implantación de las infraestructuras básicas y viario de comunicación necesarias para la puesta en funcionamiento del parque.

Los objetivos específicos que se propone en este Área son los siguientes:

- la ordenación y desarrollo de un parque científico-tecnológico.
- Posibilitar los equipamientos y servicios que faciliten la implantación.



III.4.4.5. Área Val de San Vicente.

El área delimitada en la costa occidental responde a la estrategia del modelo propuesto de establecer un equilibrio territorial y una gestión inteligente del territorio litoral. Se ha propuesto este emplazamiento para futuras actuaciones en la zona occidental, por su proximidad al eje de comunicación con Asturias y su proximidad al nudo de conexión con la zona Lebaniega cuyo potencial económico podrá tener su desarrollo estratégico a partir de este punto.

Los condicionantes de esta actuación son los siguientes;

1. Estudio de la accesibilidad a la Carretera Nacional 634.
2. estudio de la morfología del núcleo en el que apoya la actuación al objeto de favorecer la integración funcional y tipológica de la propuesta.



III.4.2. Descripción y objetivos específicos de las Actuaciones Integrales Estratégicas de Reordenación.

III.4.2.1. Área de la Bahía de Santander.

La Bahía de Santander se configura como un espacio singular desde el punto de vista ambiental y paisajístico, formado por la convivencia de conjuntos urbanos y rurales que extienden su influencia más allá de la propia Bahía. La percepción de este espacio debe mantener una unidad conceptual, si bien es cierto que dentro de este área se reconocen realidades muy variadas y complejas.

Las transformaciones tecnológicas, económicas y sociales que se vienen produciendo en este ámbito hacen necesario un cambio de escala para acercarnos a la realidad de lo que es un área funcional. Se advierte que se está produciendo un cambio en el desarrollo de esta área, donde se van consolidando crecimientos, sin atender a las oportunidades que esta pieza territorial ofrece. Esto se debe principalmente, a la falta de visión integrada que desde una óptica supramunicipal, aborde la articulación de este territorio.



La Bahía de Santander presenta oportunidades poco frecuentes para el desarrollo de un espacio competitivo a escala regional, apoyado en sus rasgos ambientales y paisajísticos. Recuperar la calidad ambiental y paisajística de este espacio será el objetivo prioritario de los Planes y Proyectos que desarrollen este área. Para ello se han delimitado una serie de unidades territoriales, con el fin de analizarlas y acondicionarlas para futuros usos de ocio litoral y turístico, especialmente en los puntos con mayor potencial visual, organizando el espacio de la Bahía como un gran parque metropolitano de alta calidad ambiental, impidiendo de esta forma los usos edificatorios fuera de los núcleos de población y actuando en las unidades de máxima protección. Por ello, para el estudio de este ámbito resulta esencial tomar como punto de partida las directrices contenidas en este Plan de Ordenación del Litoral y complementarlas.



En la Bahía aparecen zonas claramente diferenciadas, por un lado la orilla noroeste, fuertemente alterada, donde se ubican la ciudad de Santander con su Puerto y Aeropuerto y los núcleos urbanos de Camargo y Astillero, y frente a esta orilla, configurando el telón de fondo de este escenario, se encuentran los municipios de Marina de Cudeyo, Medio Cudeyo y Villaescusa que muestra un territorio más rural y menos transformado urbanísticamente, en cuyo frente asoman algunos de los núcleos mas urbanos como Pontejos o Pedreña.

Frente a los espacios de gran valor y calidad urbana de la fachada marítima de Santander, se encuentran otros núcleos urbanos de Camargo o Astillero, cuya fachada litoral se halla más degradada debido a la presencia de zonas industriales, algunas de ellas abandonadas, donde será necesario acometer operaciones de regeneración y reordenación urbana que permitan recuperar espacios públicos en el borde litoral, sus entornos urbanos degradados y compatibilizar los usos existentes.

Actualmente los espacios industriales de la Bahía generan un importante impacto sobre el paisaje suburbano en el que se encuentran, por ello sería conveniente que los Ayuntamientos en sus revisiones de planeamiento acometiesen Programas de Renovación y Reordenación Urbana en estos ámbitos en coordinación con el Plan Especial de forma que sea posible una planificación integrada del territorio afectado.



No obstante, estas áreas urbanas degradadas quedan fuera de la delimitación de esta Área de la Bahía, al estar excluidas del ámbito de aplicación del Plan de Ordenación del Litoral, en virtud de lo establecido en la Ley de Cantabria 2/2001.

Se estudiará la coordinación, cooperación y concertación entre las distintas Administraciones Públicas implicadas, con el fin de conseguir la mayor eficacia y mejor desarrollo de la actuación. De igual forma, existen bordes litorales por recuperar con usos residenciales, en los cuales apoyar espacios de paseo y esparcimiento que permitan reinterpretar la relación entre los núcleos urbanos y la Bahía y recuperar la fachada litoral.



Por otro lado, se encuentra la margen sur de la Bahía, donde los núcleos de población mantienen el carácter rural. Sin embargo, existen ámbitos que apuntan un preocupante deterioro ambiental, donde ciertos desarrollos urbanos no han respetado la singularidad del espacio, por lo que resulta clave delimitar áreas de intervención encaminadas a conservar sus activos naturales, evitando la proliferación de urbanizaciones y edificaciones diseminadas, recuperando el borde costero con paseos peatonales y de ciclismo, renovando los espacios públicos de los núcleos y reordenando los crecimientos de dichos núcleos siguiendo las pautas de crecimiento en sus áreas de contacto con el borde marítimo según las directrices establecidas en el presente Plan de Ordenación del Litoral.



Junto a estos sistemas urbanos conviven espacios muy valiosos y frágiles de nuestra Bahía, sometidos a una fuerte presión, como son las marismas de Alday en el municipio de Camargo, o la Marisma Blanca y la Marisma Negra en el municipio de El Astillero. En la actualidad ambos municipios están desarrollando programas y labores de recuperación y conservación ambiental, por ello se deberá contemplar en estas áreas la coordinación con las actuaciones de los ayuntamientos y dirigir la eficacia de su gestión y el éxito de los objetivos para dotar a estas zonas de una protección suficiente compatible con las actividades de su entorno.



Otro elemento fundamental de la Bahía de Santander lo constituye el telón de fondo de este espacio: el macizo de Peña Cabarga que se encuentra situado en el extremo sur de la Bahía de Santander, declarado Parque Natural en 1989 (Decreto 81/1989, de 7 de noviembre).

El territorio del entorno de Peña Cabarga también constituye un espacio complejo y variado no tanto desde el punto de vista funcional como desde el punto de vista del medio natural, del espacio creado, de las comunidades humanas que lo habitan y de las actividades agrarias que en él se desarrollan y que por su situación geográfica, esta sometido a mayores presiones de transformación. El macizo de Peña Cabarga es una realidad territorial de gran singularidad dentro del marco de la Bahía, por lo que nos obliga a plantear su entorno como un ámbito de estudio dentro del área de Actuación Integral Estratégica de la Bahía de Santander.

Próximo a la zona delimitada, en el seno del espacio natural se encuentra el Parque de la Naturaleza de Cabárceno, lo que vincula claramente a este espacio y su entorno con actividades de ocio y servicios por lo que las opciones para poner en valor este ámbito pasan por adecuar los espacios limítrofes del parque para actividades de recreo que sean compatibles con los criterios de conservación y los valores naturales del Parque y del entorno de la Bahía, vinculando las actividades económicas y residenciales a los núcleos existentes y su entorno.

Desde el punto de vista del patrimonio cultural este espacio posee una importancia relevante por los restos arqueológicos de las explotaciones mineras que ya eran explotadas en época romana, como se atestigua en distintas citas de Plinio.



En el área de la Actuación Estratégica de la Bahía de Santander se propone una zonificación indicativa dentro del ámbito de actuación, en función de criterios geográficos, patrimoniales, ambientales y sociales que por su tamaño, estructura o singularidad son piezas clave para la ordenación, mejora y recuperación del ámbito natural de la Bahía de Santander. Todos ellos se podrían enlazar con alguna de las sendas propuestas en el POL, estableciendo conexiones blandas, que permitan generar una red donde los diferentes espacios valiosos no queden aislados.

Dada la complejidad y amplitud de esta Área Estratégica se diferencian dos ámbitos de reordenación, que podrán ser desarrollados por uno o varios Planes o Proyectos, para lo cual se establecen unas directrices y objetivos en cada uno de ellos.

El entorno de la Bahía de Santander, comprende espacios de los municipios de Santander, Camargo, El Astillero y Marina de Cudeyo para los que se prevén unos objetivos que permitirán dotar a este ámbito de un carácter unitario, atendiendo prioritariamente a:

- El establecimiento de una zonificación pormenorizada, indicando las

condiciones morfológicas y tipológicas de las áreas de recuperación de la fachada marítima y estableciendo los parámetros urbanísticos los bordes urbanos de posible desarrollo.

- La creación de una red de parques periurbanos apoyados en la recuperación y regeneración ambiental de las aras de marisma como corredores ambientales de este entorno metropolitano de elevado valor ambiental y paisajístico.
- La configuración de áreas dotacionales y de servicios, zonas verdes y espacios libres.
- La consolidación y creación de itinerarios de movilidad peatonal prioritaria como ejes estructurales de la futura conurbación metropolitana y como elementos de referencia espacial y preservación de los valores naturales y paisajísticos.

El entorno del Parque Natural de Peña Cabarga, en los municipios de Medio Cudeyo y Villaseca, como fondo escénico de la Bahía de Santander y con el fin de adecuar una red de espacios caracterizados por su calidad paisajística y su atractivo natural al objeto de compatibilizar el desarrollo urbano de la misma y preservar el encuadre natural de la Bahía. La actuación necesita de la previa catalogación y puesta en valor del patrimonio cultural existente, de todas las construcciones tradicionales (caseríos, casas, cuadras, etc.), y civiles (puentes, construcciones vinculadas a la explotación minera, ermitas, etc.) con el fin de permitir su rehabilitación y reutilización, siempre dentro del marco establecido en el presente Plan.

III.4.2.2. Área Universidad Pontificia de Comillas.

La Universidad Pontificia de Comillas posee una larga tradición cultural más allá del ámbito de nuestra Comunidad Autónoma. En 1890, inició su actividad docente como seminario para la formación de candidatos al sacerdocio, procedentes de todas las diócesis españolas y de las hispanoamericanas y de Filipinas. Posteriormente el seminario fué convertido en Universidad y propagó el nombre de Comillas por todo el mundo. Personalidades religiosas y seglares de toda España, de países europeos e iberoamericanos, alumnos y familiares, acudían a Comillas durante todo el año, por lo que al amparo de las actividades de la Universidad, el turismo despertó y fueron naciendo las primeras fondas y los primeros establecimientos hoteleros. Por ello, Comillas ha estado siempre vinculada a una actividad turística de calidad.

Dentro de este área de actuación hay que destacar la importancia del patrimonio edificado existente. La construcción de este conjunto se inicio en 1883, con un primer proyecto sencillo y modesto, que pronto fue sustituido por otros planos mas complicados y suntuosos, ya que Don Claudio, hijo del primer Marqués de Comillas quería hacer un edificio digno para el recuerdo de su padre, impulsor de la idea, y de un seminario de reconocimiento nacional. Los nuevos planos fueron encomendados al arquitecto Juan Jerónimo Martorel, quien en 1886 concluyó el ala oriental. De 1886 a 1889 se edificaron la iglesia y el ala occidental.

El edificio principal es un gran rectángulo con dos patios interiores divididos por la iglesia central, de un estilo neogótico-mudéjar, en el que se combinan la piedra, el azulejo y el ladrillo. Posteriormente el conjunto se fué incrementándose con otras construcciones que se han conservado en la actualidad mas o menos alterados y cuya rehabilitación y conservación resulta esencial dentro del proyecto que se aborde.



En los comienzos de los años sesenta, el representante de la Santa Sede en España, sugiere el traslado de la actividad docente desde Comillas a Madrid con el fin de ampliar el influjo de esta institución y abrir sus aulas a todo tipo de alumnos. A partir de esta decisión se produce un cierto declive en la calidad y tradición turística de Comillas y su entorno, cuya recuperación se pretende abordar desde un proyecto cultural que permita rehabilitar y recuperar la actividad de la Universidad Pontificia y su entorno y devuelva al área de Comillas el dinamismo económico y social no sólo durante los periodos estivales, sino de forma continuada durante todo el año. Por ello se delimita el entorno de la Universidad Pontificia como área de Actuación Integral Estratégica de Reordenación, de carácter cultural con los siguientes objetivos específicos:

- Distribución física de los usos y actividades de carácter cultural.
- Definición y ubicación de los equipamientos de interés y usos complementarios.

Como condicionante de la actuación se propone el Estudio de Integración Paisajística de la nueva propuesta.



III.4.2.3. Área Minera de Dícido.

La protección y mejora de los recursos naturales que alberga el territorio litoral es uno de los objetivos prioritarios de este Plan. Junto a esto hay que tener en cuenta que también es importante satisfacer necesidades básicas esenciales para mantener la calidad de vida y el desarrollo de muchas actividades productivas, pero hay que tener en cuenta que estas actividades, como las llevadas a cabo en la explotación del área de Dícido han producido un fuerte deterioro en los sistemas naturales existentes.



Por ello durante los próximos años el reto de las actuaciones que se propongan en este área se pretende que se centren en la reordenación y puesta en valor de estos espacios abandonados o degradados.

En esta Área Estratégica los objetivos prioritarios serán los siguientes:

- zonificar espacios de conservación y recuperación ambiental y del patrimonio industrial.
- dotación de nuevos servicios y equipamientos que refuercen los existentes en la zona dada la fuerte demanda existente.
- Establecer reservas de suelo apto para alojar actividades económicas y usos complementarios.

Los condicionantes que se establecen en esta actuación son:

1. Estudio de la integración paisajística de la actuación.
2. Estudio del patrimonio etnográfico del área.

III.4.3. Descripción y objetivos específicos de las Actuaciones Integrales Estratégicas Ambientales.

III.4.3.1. Área Canteras de Cuchía.

El área de Actuación Integral Estratégica delimitada sobre las Canteras de Cuchía engloba no solo el ámbito de la explotación minera, sino que abarca también el sistema dunar, unidad territorial de gran valor ambiental. Sin embargo, las actividades mineras desarrolladas por la empresa SOLVAY, de explotación de dolomías, junto con la reciente presión urbanística sobre esta zona han incidido negativamente sobre dichos valores.



Por ello la elección de este espacio se produce con la intención de que se elabore un Plan Especial de regeneración y recuperación ambiental y paisajística de la zona pudiéndose establecer usos compatibles en la zona delimitada como recuperación ambiental. Los objetivos prioritarios que se fijan para estos espacios se pueden resumir en los siguientes puntos:

- El mantenimiento de los rasgos paisajísticos y geomorfológicos del territorio con especial interés por los elementos singulares de interés geológico o morfológico existentes.
- La gestión de los procesos de cambio en las actividades que se desarrollan en estos ámbitos mediante la consolidación de usos de interés territorial.
- La protección de hábitats con una gran biodiversidad favoreciendo el mantenimiento de comunidades faústicas que requieren espacios singulares como estos para su desarrollo.
- La restauración de los espacios deteriorados y la prevención de impactos, incorporando criterios de integración ambiental a las actividades con incidencia en el medio.

En cuanto a los condicionantes fijados para el desarrollo de la actuación se ha establecido la necesidad de compatibilidad y coordinación con los proyectos y actuaciones derivados de las competencias sectoriales, concretamente en este área con el Proyecto de la Demarcación de Costas en Cantabria de Recuperación Ambiental del entorno de la playa de Cuchía.

III.4.3.2. Ría de Cubas.

El ámbito de recuperación delimitado en este área de recuperación se ubica en los bordes de la ría del Miera, en los municipios de Marina de Cudeyo, Ribamontán al Mar y Ribamontán al Monte, correspondiéndose parcialmente con el LIC ES 1300005. Posee valores botánicos: praderas de zosteria marina y z. Noltii, espartinales, matorrales halófilos de Salicornia y otras suculentas, comunidades dunares de flora psamófila dominada por Elymus y Ammophila; Valores ornitológicos por ser una zona de especial interés para la alimentación y refugio de aves acuáticas, en especial limícolas, ardeidas, laridos, estreñidos y espátulas Platalea leucorodia.

Con la delimitación de esta área se pretende atenuar y corregir la problemática actual de un espacio que se centra principalmente en la desecación parcial de las marismas, la obstrucción del flujo mareal a través de diques, importante presión cinegética, contaminación por purines y molestias por embarcaciones deportivas a motor.



En la actualidad, ya se están llevando a cabo iniciativas de conservación, a tal efecto, la Demarcación de Costas esta ejecutando, en las proximidades del área delimitada, un proyecto de regeneración dunar, concretamente en el arenal del Puntal.

Por ello entre los objetivos generales que se establecen en este área se concretan en los siguientes puntos:

- Mantener la calidad paisajística de la Ría y su entorno.
- Mantener y recuperar los hábitats existentes (llanuras intermareales, praderas de halófilas, bosques litorales...)
- Reducir la contaminación provocada por las ganaderías y pequeños núcleos de población.
- Diseñar planes de conservación del humedal a escala de cuenca.
- Desarrollar un uso público relacionado con la interpretación y la educación ambiental en el medio natural.

Dentro de las pautas que se imponen a la actuación se establecen unos condicionantes bastante ambiciosos que se resumen en los siguientes puntos:

1. Promover la adquisición de propiedades o derechos sobre concesiones para garantizar el desarrollo de las actuaciones.
2. Promover expedientes de extinción de concesiones administrativas.
3. Elaboración de estudios hidrodinámicos sobre la influencia que la reinundación de parcelas tendría sobre la estabilidad de la flecha litoral del Puntal de Somo.
4. Elaboración de proyectos de restauración y recuperación a escala de cuenca.

5. Recuperación de hábitats en el estuario, tales como bosques litorales, marismas, humedales dulceacuícolas y riberas fluviales.
6. Compatibilidad y coordinación con los proyectos y actuaciones derivadas de las competencias sectoriales

III. 5. ACTUACIONES PARA LA PROMOCIÓN DE VIVIENDA PROTEGIDA EN EL ÁMBITO DE ORDENACIÓN.

Ante la imperiosa necesidad de construir en breve plazo un número suficiente de viviendas protegidas en sus distintas categorías para satisfacer las demandas de la población, se ha hecho necesario investigar e iniciar una serie de medidas que sean aplicables en el menor plazo posible.

Consciente de esta situación la Comunidad Autónoma suscribió un acuerdo sobre suelo y vivienda en la Conferencia Sectorial celebrada el 22 enero de 2003 entre el Estado y varias comunidades autónomas. Por otro lado, a iniciativa del Gobierno Autonómico, se elaboró un protocolo general que fue suscrito por el Gobierno y 94 de los 102 ayuntamientos de nuestra región, dentro de los cuales se encuentran los 37 municipios afectados por Plan de Ordenación del Litoral. En ambos documentos se promulgan diversas medidas y compromisos tendentes a promover las condiciones y normas necesarias, para regular la utilización del suelo de acuerdo con el interés general, impidiendo la especulación, y de esta forma facilitar nuevas promociones de viviendas sometidas a regímenes de protección de forma equilibrada, sostenible y respetuosa con el entorno.

El estado actual del planeamiento urbanístico en nuestra región, en general, no adaptado aun a los principios de la Ley 2/2001 de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del suelo y en particular en los municipios litorales, de los cuales solo Santillana del Mar ha adaptado su planeamiento a la citada Ley, hace que no seamos demasiado optimistas a corto plazo en la consecución de los fines perseguidos en la citada Ley, debido a lo obsoleto de los mismos, la escasez de suelo y la imprecisión de las clasificaciones y calificaciones urbanísticas, lo que unido a las determinaciones establecidas en la Disposición Transitoria Primera de la Ley 2/2001 de Cantabria y a que la adaptación de los planeamientos en los municipios litorales se producirá con posterioridad a la aprobación definitiva de este Plan, hacen necesario desde el mismo establecer una serie de medidas encaminadas a incentivar la construcción de viviendas sometidas a algún régimen de protección oficial. Además los estudios de población y vivienda realizados en el ámbito litoral ponen de manifiesto la gravedad de los problemas de vivienda y especulación del precio del suelo en estos municipios, con una dinámica poblacional de residentes permanentes y estacionales mas fuerte que en zonas interiores de nuestra región.

En base a los datos obtenidos del Ministerio de Fomento sobre el mercado de la vivienda y suelo de los últimos años, a los datos facilitados por la Dirección General de Vivienda y Arquitectura de nuestra comunidad, sobre la planificación de viviendas protegidas en municipios del Litoral y a las experiencias de otras comunidades autónomas en materia de regulación de reservas de suelo destinado a vivienda protegida, se ha realizado un análisis sobre las diferentes alternativas, formulas y figuras relacionadas con la ordenación territorial, el urbanismo y el fomento de la construcción

de viviendas en algún régimen de protección a con el fin de incrementar el desarrollo de viviendas de este tipo en el área litoral.

III.5.1. Desarrollo de viviendas protegidas en municipios del ámbito litoral.

Cuando hablamos de actuaciones protegidas, estamos hablando de viviendas que son una alternativa para poder acceder de forma más económica a la primera residencia. En Cantabria hasta el momento existen tres tipos distintos de regímenes de subvención para la vivienda protegida, en los cuales el abanico de posibilidades es amplio y el precio de venta oscila entre los 730,10 €/m² útil y los 1.417,37€/ m² útil, dependiendo del régimen y de la zona geográfica.

Exclusivamente el 10% de la reserva del 25% de suelo establecido en la Ley 2/2001 debe destinarse al régimen especial, el más bajo, pudiendo optar el resto por el régimen el general o autonómico. El régimen autonómico es el de más reciente creación, promulgado mediante el Decreto 31/2004 de 1 de abril, con el que se trata de avanzar aún más en el campo de la promoción, adquisición, uso y aprovechamiento de las viviendas protegidas dando un nuevo impulso público a las mismas.

Al ampliar el ámbito de subvenciones de las viviendas protegidas y, al mismo tiempo, garantizar la debida continuidad de las políticas precedentes en la materia, se pretende impulsar la aspiración constitucional del derecho a una vivienda digna.

La Comunidad Autónoma al dotarse de este nuevo tipo, de vivienda protegida, busca la contención de precios de la vivienda libre así como la rentabilidad y viabilidad económica de este tipo de promociones dentro del ámbito de actuación no solo de la empresa publica sino también entre los promotores privados.

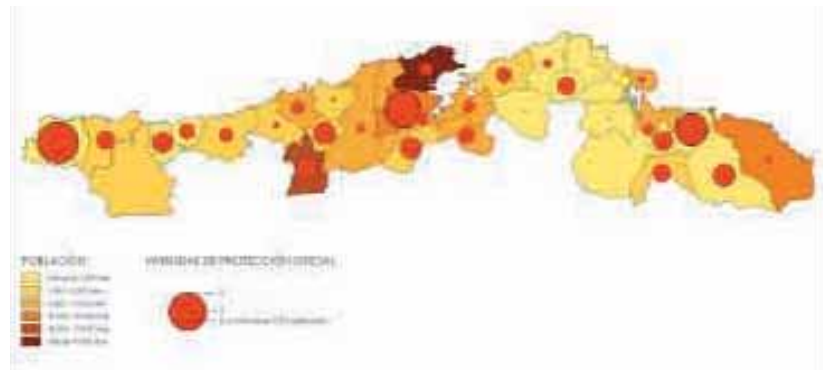
La realidad se traduce en que tras más de una década de tipos de interés altos, en los últimos años se ha producido una reducción drástica de los intereses de los préstamos hipotecarios. Tendencia seguida de un fuerte incremento de la demanda de viviendas protegidas, que debe ser atendido por los poderes públicos de Cantabria mediante la adopción de medidas jurídicas y económicas que den un nuevo impulso a la política autonómica de vivienda. De esta forma, ahora se trata de abordar soluciones técnicas para que el incremento de la construcción libre y su precio tenga su correlativo reflejo y contraste en la construcción protegida.

El Ministerio de la Vivienda recientemente ha hecho una recomendación en la que se apunta a una banda de reserva del 35% de viviendas de nueva construcción con algún régimen de protección, ya que en la actualidad solamente 7 de cada 100 viviendas de nueva construcción se encuentran bajo algún tipo de régimen.

En nuestra comunidad autónoma existe una empresa publica de gestión de vivienda (GESVICAN), bajo cuya supervisión y tutela se han desarrollado la mayor parte de las viviendas en algún régimen de protección. Desde el Plan de Vivienda 1992-1995 al vigente Plan 2002-2005 las actuaciones de GESVICAN en vivienda protegida han hecho posible la planificación de 7.531 viviendas en toda la región de las cuales 5.329 se encuentran ubicadas en alguno de los municipios del ámbito litoral. El mapa siguiente nos permite ver la relación entre el número de viviendas construidas en algún

régimen de protección especial en los municipios litorales y la población censada en los mismos.

Relación entre la promoción de vivienda protegida y el número de habitantes en los municipios litorales



Se puede apreciar como la distribución no es homogénea y no existe una correcta relación entre el numero de habitantes del municipio y el numero de viviendas protegidas que le corresponde a cada uno. Existen municipios con un numero de habitantes relativamente bajo como Val de San Vicente o Liendo con poblaciones inferiores a los 3000 y a los 1000 habitantes respectivamente donde la relación de viviendas protegidas es de 7 viviendas por cada 100 habitantes en Val de San Vicente o de 4 viviendas en Liendo. Analizando el eje estructural y poblacional Santander –Torrelavega observamos que los municipios que mejor política de vivienda social ha llevado a cabo son Camargo, Polanco y Torrelavega, mientras que en el otro lado de la balanza se sitúan Santander y Piélagos que no llegan a una vivienda protegida por cada 100 habitantes o el caso de Santa Cruz de Bezana que pese a su fuerte desarrollo urbanístico no ha gestionado ninguna promoción de vivienda protegida, según los datos facilitados por GESVICAN. Mientras que en es mismo eje en una banda de 1500 metro entorno a la autovía se han construido en los últimos 15 años el 85% de las viviendas principales.

Además se han analizado los estudios de la evolución del parque inmobiliario total y el de las viviendas protegidas en Cantabria entre los años 1998-2002. Durante este periodo se construyeron mas de 40.000 viviendas en nuestra región de las cuales 2.547 lo han sido en algún régimen de protección, lo que supone que en cuatro años solo un 6% de las viviendas construidas han gozado de algún tipo de rebaja sobre el precio de mercado.

III.5.2. Mecanismos de acción.

El acceso a una vivienda digna en el mercado libre se hace cada vez más complicado a un mayor número de familias, debido a que el precio de la vivienda en

Cantabria ha evolucionado al alza en los últimos diez años, situándose este aumento entorno al 109% de aumento del precio de venta.

Este incremento no ha sido lineal, ya que en los primeros cuatro años (1994-1998) se situó entre el 1,5% y el 3% interanual, en los siguientes seis años estos valores se incrementaron entorno al 8% y el 16%, lo que se ha traducido en que un metro cuadrado de vivienda que se compraba por 645,69 € en el año 1994 y en el 2003 este metro cuadrado se compra por 1.349,63 €.

	PRECIO VIVIENDA						
	Euros/m²		Incremento Interanual		Incremento acumulado		Relación
	Cantabria	España	Cantabria	España	Cantabria	España	Cant/Esp
1994	645,69	639,56			0,00%	0,00%	100,96%
1995	669,52	662,04	3,69%	3,51%	3,69%	3,51%	101,13%
1996	692,63	674,32	3,45%	1,85%	7,27%	5,43%	102,72%
1997	698,87	684,81	0,90%	1,56%	8,24%	7,08%	102,05%
1998	709,63	716,63	9,90%	4,65%	9,90%	12,05%	99,02%
1999	769,96	792,29	8,50%	10,56%	19,25%	23,88%	97,18%
2000	876,00	907,20	13,77%	14,50%	35,67%	41,85%	96,56%
2001	1013,57	1046,91	15,70%	15,40%	56,97%	63,69%	96,82%
2002	1183,22	1220,93	16,74%	16,62%	83,25%	90,90%	96,91%
2003	1349,63	1402,57	14,06%	14,88%	109,02%	119,30%	96,23%

Este incremento teóricamente tenía que haber sido repartido equitativamente entre todos los sectores implicados en la realización de viviendas para que, las condiciones de habitabilidad fuesen mejores y compatibles con un desarrollo mas sostenible, pero la realidad no ha sido así y aunque los precios de los procesos de promoción y construcción han aumentado, no lo han hecho en la misma proporción que el valor del suelo. Mientras los precios de venta de las viviendas se han incrementado notablemente, los precios de construcción no han experimentado un aumento tan acusado, las viviendas se siguen realizando con materiales tradicionales: tabiques de ladrillo, revestimientos de mortero, yesos, etc. Son muy escasas las promociones que introducen nuevos materiales o nuevas técnicas constructivas. Sin embargo, desde una óptica mas sostenible lo conveniente es que la parte del precio de construcción de la vivienda se vea incrementado en detrimento del precio del suelo sobre el que se asienta dicha vivienda.

La repercusión del suelo sobre el precio final de la vivienda ocupaba hace años valores entre el 15% y el 18%, en la actualidad esta repercusión ha aumentado hasta ocupar un tercio del precio de la vivienda. Es pues el precio del suelo el que más ha influido en el aumento del valor de venta de la vivienda.

Un mecanismo para controlar el precio del suelo es promocionar viviendas con precio de venta fijo, lo que implica un control de todos los factores que intervienen, fundamentalmente el precio del suelo. Sin embargo, esta promoción por si sola no es efectiva, ya que las expectativas generadas sobre los suelos han sido tan elevadas,

que si no es por imperativo legal las promociones de viviendas protegidas no se desarrollan.

En base a estos datos y a los principios básicos establecidos en el art.47 de la Constitución la Comunidad Autónoma decidió elaborar el citado convenio con los municipios de la región con el objeto de agilizar los procesos urbanísticos y facilitar el acceso a la vivienda de las familias que no tienen la capacidad suficiente para hacerlo en el mercado libre. Este convenio fue firmado como ya se ha señalado anteriormente por todos los municipios afectados por el ámbito de aplicación del Plan de Ordenación del Litoral. En dicho acuerdo se evidencia la preocupación de estas administraciones por el aumento del precio de la vivienda en sus ámbitos territoriales , para lo cual acordaron aumentar la oferta de suelo para posibilitar un abaratamiento del mismo.

Así en el texto se acuerda una medida que incrementa hasta un 30 por 100 , la reserva del 25 por 100 de suelo urbanizable destinado a usos residenciales para la construcción de viviendas sujetas a algún régimen de protección, ya establecida en la Ley 2/2001, tal y como se recoge a continuación:

"Para abaratar el suelo se plantea utilizar todas las medidas relativas a la agilización de los procesos de transformación del suelo recogidas en nuestra legislación urbanística, en cuanto al contenido y determinaciones de los instrumentos de planeamiento y gestión, así como todas aquellas otras que sirvan para mejorar los procedimientos de tramitación. A tal fin se procurará que los Planes Generales, como mínimo contengan las siguientes determinaciones:

- *Respetando el suelo que deba ser objeto de protección, los Ayuntamientos clasificarán suficiente suelo urbanizable para neutralizar las presiones especulativas en aquellos municipios en que se constate la existencia de demanda de viviendas sometidas a algún régimen de protección pública.*
- *Mediante el planeamiento general y/o la gestión del patrimonio público de suelo en su término municipal, los Ayuntamientos reservarán suelo urbanizable para viviendas de precio limitado en un porcentaje no inferior al entorno del 30% del total de viviendas de nueva construcción.*
- *....."*

Con este acuerdo los municipios que lo suscriben ya ponen de manifiesto la necesidad de poner en marcha nuevos instrumentos urbanísticos de desarrollo y elaborar nuevas medidas para aumentar las reservas de suelo y poder responder a las demandas existentes.

El diagnóstico de los datos contrastados con otras Comunidades Autónomas pone de manifiesto las diferentes alternativas y porcentajes que se prevén en cuanto a reservas de suelo para viviendas protegidas que varían en una horquilla bastante amplia, existiendo varias comunidades que superan ese 30% de reserva de suelos para viviendas protegidas.

Así nos encontramos que la autonomía que mayor reserva de suelo destina a vivienda protegida es la de Euskadi que establece, a través de su legislación una reserva del 65% en suelos urbanizables y del 20% en los urbanos. En Baleares su sistema

descentralizado permite que en estos momentos, por ejemplo, en Menorca la reserva sea del 60%. La Comunidad de Madrid, Castilla-La Mancha y Navarra proponen una reserva del 50% de su nuevo suelo urbanizable a algún tipo de vivienda protegida, con ciertas matizaciones en función del tamaño del municipio o del tipo de suelo urbanizable sectorizado o no sectorizado. La Ley del Suelo de Castilla-La Mancha establece la exención para los ayuntamientos de menos de 10.000 habitantes y los ayuntamientos con más vecinos podrán rebajar en un 10% la reserva del 50% previa justificación. Coeficientes de reserva algo menores se fijan en Extremadura que al igual que nuestra legislación establece reservas del 25%.

En el otro lado de los baremos se sitúan comunidades como Cataluña que asigna un 20% de reserva de suelo para vivienda protegida pudiendo localizarse en suelo urbano y urbanizable residencial de nueva ocupación. Mientras que Galicia en su nueva ley del suelo prevé también un porcentaje del 20% para los municipios de más de 10.000 habitantes.

En Castilla y León la ley establece una horquilla que da juego a los ayuntamientos a la hora de planificar. El mínimo de reserva en suelo urbanizable delimitado no deberá ser inferior al 10% ni superior al 50% y en suelo urbanizable no delimitado la vivienda protegida en cualquiera de sus modalidades no deberá ser inferior al 30%.

La diversidad es total, pero la mayoría de las comunidades intentan buscar formulas y valores que pongan freno al encarecimiento del suelo que se ha disparado en un 120% en los últimos seis años y supone ya mas del 30 % del coste final de una vivienda.

III.5.3. Estrategias y oportunidades.

El Plan de Ordenación del Litoral como instrumento de estudio y planificación territorial de un ámbito concreto, ha hecho que se haya optado por sacar adelante un nuevo mecanismo de actuación, en la política de suelo, enfocada desde un análisis integral del territorio y la población litoral. Por ello, este Plan propone habilitar zonas potencialmente adecuadas para el desarrollo de experiencias urbanísticas basadas en principios de sostenibilidad, en las que coexistan crecimientos residenciales, actuaciones culturales, servicios, tecnología, etc. Estas zonas se localizan junto a las grandes vías de comunicación y en municipios con un grado de desarrollo de infraestructuras tal, que facilite el desarrollo de nuevos proyectos sin necesidad de grandes inversiones que encarezcan de nuevo el producto final. Zonas en las que se concentra la mayor parte de la población litoral y sobre las que se plantean las siguientes estrategias:

1. El nivel de precios que han alcanzado las viviendas y el escaso volumen proporcional de vivienda protegida hace casi imposible que la intervención pública en el mercado pueda en general provocar un descenso apreciable de los precios, si no se actúa directamente sobre el principal encarecedor del precio final, el suelo.

2. El descenso de los tipos de interés y la baja rentabilidad de los activos financieros, ha convertido el mercado inmobiliario en refugio de inversión con un gran crecimiento de la segunda residencia y de la vivienda turística, lo que ha favorecido

que en los municipios litorales que el precio de venta de las viviendas se dispare hasta límites insospechados, por lo que, en ciertos municipios, se deberá favorecer e incrementar la promoción de vivienda protegida en los suelos de nuevo desarrollo.

3. Necesidad de plantear e introducir propuestas de cambio con la intención de mejorar los procesos administrativos para generar suelo destinado a fines sociales e incrementar el porcentaje de reserva de suelo destinado a la construcción de vivienda de protección en determinadas zonas mas pobladas de los municipios donde la demanda de vivienda es mayor, con la intención de conseguir un equilibrio entre población y oferta de vivienda protegida.



POL

PLAN DE ORDENACIÓN DEL LITORAL

MEMORIA DE
ORDENACIÓN

IV. ACTUACIONES COMPLEMENTARIAS

IV. ACTUACIONES COMPLEMENTARIAS

IV.1. RED DE CAMINOS Y SENDAS DEL LITORAL.

IV.1.1. Objetivos.

IV.1.2. Estructura general de la propuesta.

IV.1.3. Red de Sendas.

IV.1.3.1. Red de Sendas Litorales.

IV.1.3.2. Sendas complementarias de articulación con los núcleos interiores.

IV.1.4. Contenido y alcance de la propuesta de red de sendas.

IV.1.5. Estructura territorial de la red de sendas.

IV.1.5.1. Sector Ontón - Islares

IV.1.5.2. Sector Oriñón - Laredo

IV.1.5.3. Bahía de Santoña.

IV.1.5.4. Marismas de Victoria, Joyel y Ría de Ajo.

IV.1.5.5. Sector Cabo Quintres - Laredo.

IV.1.5.6. Bahía de Santander.

IV.1.5.7. Sector Cabo Mayor - Liendres.

IV.1.5.8. Sector Ría de Mogro - Ría de San Martín.

IV.1.5.9. Sector Suances - Cóbreces.

IV.1.5.10. Sector Trasierra - Comillas.

IV.1.5.11. Parque Natural de Oyambre.

IV.1.5.12. Sector San Vicente de la Barquera - Premezzo.

IV.1.5.13. Sector de las Tinas.

IV.1.6. Rutas complementarias de articulación con el interior.

IV.1.6.1. Castro Urdiales: rehabilitación del antiguo ferrocarril Traslaviña-Castro Urdiales como pasillo verde.

IV.1.6.2. Laredo-Colindres-Limpias-Ampuero: habilitación de un pasillo verde en la zona del bajo Asón.

IV.1.6.3. Solares-Ribamontán al Mar: corredor verde para enlazar el valle del Miera con las playas de Ribamontán.

IV.1.6.4. Astillero-Ontaneda: pasillo verde sobre el trazado del antiguo ferrocarril articulando los Valles del Pas y Pisueña.

IV.1.6.5. Santander-Astillero: carril bici hasta Astillero (enlace con el pasillo verde del ferrocarril Astillero-Ontaneda).

IV.1.6.6. Santander-La Maruca: Boulevard con carril bici que una la Marga con la Maruca.

IV.1.6.7. Torrelavega- Suances: unir el Boulevard- Ronda con las playas de Suances mediante la rehabilitación del trazado del antiguo ferrocarril de AZSA hasta Hinojedo y después por el saneamiento del Saja- Besaya.

IV.1.6.8. Cabezón de la Sal-Comillas: Pasillo verde de unión con Comillas a través del Monte Corona. Adecuación del tramo Cabezón- Las Navas.

IV.1.7. Plan Especial de la red de sendas litoral.

IV.1.7.1. Determinaciones del Plan Especial.

V.1.7.2. Contenidos básicos del Plan Especial.

IV.1.8. Usuarios de la red de sendas y caminos del litoral.

IV.1.8.1. Cicloturismo.

IV.1.8.2. Personas con minusvalías.

IV.2. EDUCACIÓN AMBIENTAL.

IV.3. ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS SOBRE EL MEDIO.

IV.3.1. Proyecto de Custodia del Territorio.

IV. ACTUACIONES COMPLEMENTARIAS

IV.1. RED DE CAMINOS Y SENDAS DEL LITORAL.

Los Estados miembros del Consejo de Europa, firmantes de la Convención Europea del Paisaje de Florencia del año 2000, establecen como objetivo del Consejo de Europa lograr un desarrollo sostenible basado en el equilibrio armónico entre las necesidades sociales, la economía y el medio ambiente. *"Estimando que el paisaje participa de manera importante en el interés general, en el aspecto cultural, ecológico, medioambiental y social, y que constituye un recurso favorable para la actividad económica, con cuya protección, gestión y ordenación adecuadas se puede contribuir a la creación de empleo; Conscientes de que el paisaje coopera en la elaboración de las culturas locales y que representa un componente fundamental del patrimonio cultural y natural de Europa, contribuyendo al más completo desarrollo de los seres humanos y a la consolidación de la identidad europea; Reconociendo que el paisaje es en todas partes un elemento importante de la calidad de vida de las poblaciones, tanto en los medios urbanos como rurales, en los territorios degradados como en los de gran calidad, en los espacios singulares como en los cotidianos; Apreciando que la evolución de las técnicas de la producción agrícola, ganadera, silvícola, industrial y minera, así como de las prácticas de la ordenación del territorio, del urbanismo, del transporte, de las infraestructuras, del turismo y del tiempo libre y, más genéricamente, los cambios económicos mundiales continúan, en muchos casos, acelerando la transformación de los paisajes; Queriendo satisfacer el deseo de las poblaciones de disfrutar de un paisaje de calidad y de tener una función activa en su transformación; Persuadidos de que el paisaje constituye un elemento esencial del bienestar individual y social, y de que su protección, su gestión y su ordenación implican derechos y responsabilidades para cada persona"*. Definen el paisaje en su artículo primero como: *"cualquier parte del territorio, tal como es percibida por las poblaciones, cuyo carácter resulta de la acción de factores naturales y/o humanos y de sus interrelaciones"* y establecen en su artículo tercero *"promover la protección, la gestión y la ordenación de los paisajes, y organizar la cooperación europea en estos aspectos"*.

La distinta disposición de los elementos topográficos y formales en el paisaje, así como la alteración de los mismos o la imposibilidad de percibirlos, modifica el patrón espacial del lugar, y en muchas ocasiones, la capacidad de orientarlos, destruyendo la singularidad de cada territorio y provocando la homogeneización de los paisajes. Se parte en este documento de la necesidad de preservar y recuperar la singularidad y la calidad de nuestros paisajes litorales para lo cual se ha prestado una especial atención al "paisaje percibido".

Un paisaje bien organizado y estructurado no es el único componente de un lugar atractivo y armonioso, pero la claridad de la estructura es una primera aproximación al análisis del territorio a escala territorial que puede ayudarnos a crear símbolos identificadores del paisaje de la costa. Cuando la implantación humana impide percibir los elementos formales que definen la estructura espacial de un paisaje se pierde la legibilidad del territorio y por lo tanto su singularidad. A través del diseño de

las vías de penetración y del control de la implantación humana que se percibe desde ellas seremos capaces de crear y transmitir una imagen ordenada y legible del territorio y por lo tanto un paisaje de calidad.

Entendemos que el paisaje litoral es una señal de identidad de nuestro territorio, un recurso económico y un derecho de todos los ciudadanos. Existen muchos componentes de percepción del territorio (la diversidad, la singularidad, etc) que aumentan su valoración. La percepción del paisaje y de los elementos o recursos escénicos que definen su estructura visual es función de la interacción del hombre con el territorio, y esa interacción se produce principalmente desde las vías de comunicación y los espacios estanciales y de ocio. Por lo tanto, el diseño y la conservación de la secuencia visual que se percibe desde los caminos y las distintas vías de penetración al territorio se convierte en un factor decisivo a la hora de mejorar la calidad de los paisajes litorales.

Cuando la implantación humana en el territorio se adapta a estas imágenes y paisajes, incluso cuando los potencia, crea lugares atractivos y confortables que son inmediatamente reconocidos y valorados por los residentes y visitantes. No se puede dejar de lado el hecho de que uno de los recursos básicos que explota la industria turística es el paisaje, la calidad de la oferta turística de nuestra región dependerá, en gran medida, de la calidad del paisaje natural y cultural y por lo tanto de su legibilidad.

Los elementos formales del territorio y los hitos singulares que caracterizan el litoral que se perciben desde la línea de costa, las carreteras y caminos deben ser objeto de un especial tratamiento puesto que constituyen la imagen del territorio litoral.

Se pretende por tanto la conservación y recualificación de los paisajes litorales, muchos de los cuales no se encuentran valorados en la actualidad. Mediante el Plan de Ordenación del Litoral se convierten en uno de los principales "activos" de este Modelo Territorial. El Plan de Ordenación del Litoral apuesta en su Modelo Territorial por el fortalecimiento de este "paisaje percibido" a través de dos vertientes del mismo. De un lado su componente físico, mediante el establecimiento de una **Red de sendas litorales** con directrices para que estos recorridos sean recogidos por los planeamientos municipales al objeto de proteger visualmente estos territorios y sus estructuras formales. Y de otro, su componente psicológico, fortaleciendo el re-conocimiento del paisaje litoral al poder percibir y recorrer todos estos paisajes a lo largo del litoral.

IV.1.1. Objetivos.

Ofrecer medios de uso, conocimiento y disfrute del territorio litoral, mediante el establecimiento de una red de caminos y sendas que permitan recorrer el espacio costero.

Dar alternativas al litoral, asociado básicamente al turismo de sol y playa, mediante la oferta de usos como el senderismo, la bici, o el montañismo. Estos usos pueden desarrollarse a lo largo de todo el año y no solamente en la temporada estival equilibrando así el uso de este territorio.

Generar un recurso económico sostenible mediante una estructura territorial "blanda", compatible con la conservación del medio ambiente.

Integrar a Cantabria en el proyecto del Sendero Europeo GRE-9, "Cornisa Atlántica", que plantea unir con un recorrido peatonal toda la costa desde los países nórdicos hasta la Península Ibérica.

Fortalecer el conocimiento del litoral como elemento territorial y cultural de la región, para facilitar así el compromiso de su protección.

IV.1.2. Estructura general de la propuesta.

La estructura básica se articula a partir de un camino o senda que recorre el área costera y que se vincula con las redes existentes en las regiones vecinas de Asturias y el País Vasco, y de un conjunto de sendas cuyo objetivo es la conexión de los núcleos y valles del interior con la costa, cuyo objeto es el de integrar la totalidad del territorio. A partir de la vía litoral se extiende una red de sendas que se adecuan a los distintos estadios y situaciones que presenta el complejo litoral cantábrico, y que aportan riqueza y complejidad al planteamiento original. Los trazados que discurren hacia el interior permitirán el acceso a la costa de la población asentada en este ámbito y viceversa, contribuyendo a enriquecer el conocimiento de ambas realidades y ampliando la diversidad paisajística de los recorridos.

La estructura de la red de caminos y sendas se estructura en los siguientes tipos:

1. Carretera Litoral.

Acercamiento a la costa desde el automóvil. Se da prioridad a la importancia de las visuales y al sentido de recorrido. Es la vía y acceso a la costa con señalizaciones de todo tipo: playas (generalmente en perpendicular), pasillos verdes, puntos de interés o sendas menores. Además posee asentamiento de dotaciones: aparcamientos, servicios, restaurantes, etc.

2. Camino de la Costa.

Recorrido por toda la costa de Cantabria desde el País Vasco hasta Asturias, generalmente dentro de la franja de 500 metros de distancia a la costa, de uso peatonal o de bicicleta, y compatible con actividad agrícola-ganadera. En su mayor parte formado por pistas de tierra, con tramos de recorridos hábiles para la mayoría de las personas.

3. Red de sendas costeras a playas.

Son itinerarios próximos al borde del litoral, de escasa incidencia paisajística, encargadas del acceso a los elementos destacados de la costa y en general a las playas. Se deben preservar sus valores naturales, sin alterar en la medida de lo posible el recorrido existente.

4. Sendas complementarias de articulación con los núcleos interiores.

Itinerarios desde núcleos del interior hacia la costa, recuperando antiguos trazados de infraestructuras y caminos de monte. Son recorridos de medio o largo trayecto, compatibles para realizar en bicicleta, y factibles para la mayoría de la población.

IV.1.3. Red de Sendas.

Partiendo de los estudios previos llevados a cabo y recogidos en el documento de Memoria de Información, se realiza esta propuesta teórica, confrontada y aplicada sobre la realidad territorial de Cantabria y se establecen los siguientes tipos de caminos y sendas cuyas definiciones ya fueron recogidas en el citado documento:

IV.1.3.1. Red de sendas Litorales.

La red de sendas litorales se compone con los siguientes tipos de recorridos:

1. Sendas de conexión con el Camino de Santiago de la Costa.
2. Caminos desde poblaciones costeras.
3. Caminos a playas.
4. Sendas entre playas.
5. Sendas por las rías.
6. Sendas por las sierras litorales.
7. Sendas a puntos singulares.

IV.1.3.1. Sendas complementarias de articulación con los núcleos interiores.

Esta serie de rutas pretende articular el litoral con los valles y pueblos situados en las proximidades de la marina y en último término con los valles altos y las montañas del sur de la región, con la pretensión de vertebrar el territorio de Cantabria con una red de senderos cuyo objetivo es potenciar los ejes transversales y "trabar" la costa y los valles como zonas con recursos turísticos complementarios, facilitando su interrelación y tratando de atenuar los desequilibrios demográficos, dotacionales y económicos entre las distintas comarcas.

Esta propuesta al igual que las anteriores se plantea con carácter indicativo. Su pretensión es ser tenida en cuenta a la hora de desarrollar nuevas infraestructuras de comunicación.

Se ha tratado de fomentar la conexión de los distintos núcleos de población incorporando antiguos tramos de servicio de ferrocarril a la red de sendas. Los itinerarios recogidos dentro de esta categoría de sendas serán descritos detalladamente mas adelante y son los siguientes:

1. Rehabilitación antiguo ferrocarril Traslaviña- Castro Urdiales.
2. Laredo- Colindres- Limpías- Ampuero.
3. Solares- Ribamontan al Mar.
4. Astillero- Ontaneda.
5. Santander- Astillero.
6. Santander- La Maruca.
7. Torrelavega – Suances.
8. Cabezón de la Sal –Comillas.

IV.1.4. Contenido y alcance de la propuesta de red de sendas.

La propuesta de Red de Sendas se plantea a lo largo de todo el territorio costero, dividiéndose a efectos prácticos en varios sectores, desde el municipio de Castro Urdiales en la costa oriental hasta Val de San Vicente en la costa occidental.

De acuerdo a las determinaciones del Plan de Ordenación del Litoral, el suelo rústico (no urbanizable) y el suelo urbanizable sin plan parcial aprobado constituyen el ámbito propio de la disposición de las sendas, y en ellos el carácter de las sendas adquiere su plena validez y las disposiciones aquí planteadas se propone que sean aplicadas en su totalidad por el planeamiento urbanístico municipal.

Los recorridos dentro del suelo urbano se plantean como meramente indicativos, y con el fin de dar continuidad a la red de sendas propuesta. Se pretende a través de esta red de sendas fomentar la cooperación entre las ciudades y su entorno rural, fortaleciendo así el respeto por el paisaje litoral y la organización territorial establecido en el Modelo Territorial planteado en el presente documento.

Existen tres espacios naturales protegidos en el litoral de Cantabria: la Reserva Natural de las Marismas de Santoña, Victoria y Joyel; el Parque Natural de las Dunas de Liencres; y el Parque Natural de Oyambre. Asimismo hay un cuarto espacio natural protegido en sus proximidades, aunque no estrictamente litoral, el Parque Natural de Peña Cabarga. Las actuaciones dentro de estos espacios se plantean como indicativas, siendo los planes que los desarrollen los que definan el discurrir de los mismos en atención al criterio que consideren necesario en cada caso.

Los municipios costeros en el momento de la redacción de su Plan general de Ordenación Urbana adaptado al POL atenderán a la singularidad y belleza de estos recorridos facilitando su uso y evitando actuaciones urbanísticas que origine una modificación sustancial de su secuencia visual.

Esta red de sendas se desarrollará mediante un Plan Especial de conjunto.

IV.1.5. Estructura territorial de la red de sendas.

Se propone una senda litoral basada en las consideraciones ya expuestas, con el objeto de comunicar mediante acceso peatonal continuo los extremos oriental y occidental de la región, uniendo las localidades de Ontón y Unquera, y enlazando con las sendas ya existentes en Asturias y el País Vasco. La denominación como GRE-9 o "Sendero de la Cornisa Atlántica" se utiliza por ser la nomenclatura ya existente de un sendero de Gran Recorrido que proyecta comunicar a pie toda la costa atlántica europea, desde San Petersburgo hasta Lisboa.

Esta senda litoral se puede considerar pieza fundamental de esta propuesta, si bien en la fase que nos ocupa únicamente se realiza una propuesta de trazado, sin entrar todavía en el estudio de detalle de las actuaciones necesarias para acondicionar y asegurar el tránsito por el mismo, lo cual sería el objeto de una segunda fase a desarrollar por el **Plan Especial**.

Además de esta ruta principal, se propone una serie de recorridos circulares, hasta un total de setenta, con el objetivo de proporcionar un recorrido práctico y, en general, fácilmente realizable por un caminante medio, con punto de partida en alguno de los principales núcleos de población de la costa de Cantabria, además de las ascensiones a los relieves litorales más significativos.

Cada uno de estos recorridos se encuentra desarrollado en el anexo de este capítulo incluyendo una breve descripción de sus puntos de paso, sus datos básicos y documentación gráfica representativa.

La red de sendas se establece a partir de las unidades morfológicas que la costa presenta, en su mayor parte delimitadas por las desembocaduras de los ríos. Estas áreas, que tienen unas longitudes medias entre 7 y 14 kms, suelen presentar rasgos geomorfológicos específicos, unidades funcionales y/o identidades de paisaje. La costa, sensiblemente lineal y acantilada, presenta dos amplias interrupciones que representan las bahías de Santoña y Santander. Otras discontinuidades se ocasionan en las rías de Oriñón, Quejo, Ajo, Mogro, Suances, La Rabia, San Vicente, Tina Menor y Tina Mayor.

Describiendo el suceder de las distintas situaciones litorales de Este a Oeste se nos presentan las siguientes estructuras formales o funcionales, sobre las que se desarrolla la red de sendas a partir de las poblaciones en ellas situadas:

- Sector Ontón - Islares
- Sector Oriñón - Laredo
- Bahía de Santoña
- Marismas de Victoria, Joyel y Ría de Ajo
- Sector Cabo Quintres - Loreda
- Bahía de Santander
- Sector Cabo Mayor - Liencres
- Sector Ría de Mogro - Ría de San Martín
- Sector Suances - Cóbrecas
- Sector Trasierra - Comillas
- Parque Natural de Oyambre.

- Sector San Vicente de la Barquera - Prellezo
- Sector de las Tinas

La red de sendas tratará de ajustarse a esas realidades morfológicas y funcionales de la costa, de tal manera que las rutas planteadas abarquen en recorridos específicos cada uno de los distintos tramos, subdividiéndolos en casos para acomodarlos a las distancias habituales según el carácter de los distintos usos de los recorridos.

IV.1.5.1. Sector Ontón - Islares.

Se inicia la costa de Cantabria desde el límite con la provincia de Vizcaya. La zona, en su primer tramo, de orografía pronunciada hasta el mismo borde costero, tiene la singularidad de estar dedicada antiguamente a la explotación minera, apareciendo restos de canteras abandonadas y de antiguos trazados de ferrocarriles mineros. Así en la unión con la provincia limítrofe se comparte con un trazado abandonado de ferrocarril minero sobre el cargadero de Mac Lennan, hoy convertido en pasillo verde que une Cantabria con Vizcaya, hasta Muskiz.

La existencia de la acusada orografía y la presencia sobre el acantilado de la fábrica de Derivados del Flúor S.A., hace que el discurrir desde Ontón se deba realizar con una senda agreste, que deberá estar protegida con barandilla para evitar caídas y dar seguridad al tramo.

Castro Urdiales, una de las cuatro villas tradicionales de Cantabria, con su iglesia gótica de Santa María y la tradicional puebla de pescadores. Al sur la impresionante mole del Cerredo con 643 metros desde el nivel del mar, limita el área litoral hasta la Ría Oriñón.

La oportunidad de recuperación del antiguo trazado del ferrocarril Traslaviña – Castro Urdiales, que nos llevaría hasta la provincia de Vizcaya, y la incorporación del macizo del Cerredo a la villa serían las dos propuestas de mayor alcance en esta zona.

El tramo final del recorrido presenta uno de los dos casos en todo el litoral en los que, por cuestiones orográficas se debería compartir el recorrido de las sendas con una carretera general, la N-634 entre Islares y El Pontarrón. Habría que establecer las medidas, bien mediante un generoso arcén o acera, para que el tránsito del caminante se convierta en seguro. Otra de las actuaciones importantes sería la recuperación de los túneles e infraestructuras mineras.

Las rutas que recorren este sector son las enumeradas del 1 al 7 en el anexo.

IV.1.5.2. Sector Oriñón – Laredo.

Este tramo costero empieza con la presencia del macizo calizo de Candina, sobre el pueblo de Sonabia, con la Punta de la Ballena, continuando la costa de fuertes acantilados calizos hasta llegar a Laredo, límite oriental de la Bahía de Santoña.

Esta zona de costa es una de las más inalteradas y bellas de toda la cornisa

cantábrica, desarrollando las distintas variedades de formaciones kársticas, con extensos lapices y el singular valle de Liendo, caracterizado como un amplio polje, todo ello bajo la omnipresencia del encinar cantábrico que caracteriza esta zona.

La conexión entre las playas de Sonabia y San Julián y su desarrollo hasta Laredo por Las Cárcobas es uno de los recorridos más atractivos de todo el litoral. Existe un paso en el monte Candina, llamado de la Avellanera, que debe acondicionarse con protección para garantizar la seguridad del tránsito.

La existencia de anidamiento de rapaces en los acantilados obliga a que durante los meses de cría (enero-agosto) no se deba permitir salir del camino señalizado.

Por este sector discurren las rutas 8 a 13.

IV.1.5.3. Bahía de Santoña.

Es una de las dos principales bahías de la Cornisa Cantábrica. Se inicia en Laredo, donde el acceso al mar se cierra por un amplio puntal dunar, y está limitada al norte por el monte del Buciero, que unido a tierra por el istmo de Berria conforma un singular tómbolo cubierto de un tupido encinar, protegiendo de los vientos del norte al tradicional pueblo pesquero de Santoña. Domina la bahía desde el sur el monte Candiano, que separa las dos rías de Treto y Rada, duplicidad que se repetirá posteriormente en Santander y San Vicente.

Su escasa profundidad ha dado lugar a un amplio y complejo sistema de marismas, que se han convertido en uno de los enclaves más importante de todo el norte de España para el refugio e invernada de las aves migratorias, constituyendo el núcleo de la Reserva Natural de las Marismas de Santoña y Noja.

Este sector es recorrido por las rutas 14 a 22.

IV.1.5.4. Marismas de Victoria, Joyel y Ría de Ajo.

Integran la parte occidental de la Reserva Natural de las Marismas de Santoña y Noja, con la presencia del pueblo turístico-dormitorio de Noja, hoy con residentes de procedencia predominante del País Vasco.

Isla se sitúa en un entorno donde siguen predominando los encinares asentados sobre los suelos calizos, y al oeste se encuentra la Ría de Ajo. Esta zona de la costa, en donde se combinan la costa acantilada, las rías, las marismas y los siempre verdes encinares, conserva todavía una gran belleza natural.

Esta zona la recorren las rutas 23 a 28.

IV.1.5.5. Sector Cabo Quintres – Laredo.

Se despliega hasta la Bahía de Santander una zona costera acantilada con la

presencia de una bien definida rasa litoral. Dos tramos diferenciados se presentan en esta zona: el primero partiendo de Ajo, con el prado de siega sobre ondulantes lomas. Más adelante se desciende a la mies de Galizano, donde una ininterrumpida planitud igualmente destinada al uso ganadero y prado de siega, nos da una segunda versión del paisaje ganadero intensivo de producción lechera.

Las condiciones de llanura invitarían en esta zona a proponer un circuito cicloturista que amplíe el existente contiguo a la carretera comarcal, que soporta una densidad fuerte de tráfico, por zonas más alejadas y tranquilas.

Las rutas que recorren este sector están comprendidas entre la 29 y la 33.

IV.1.5.6. Bahía de Santander.

La mayor de todo el litoral cantábrico, se ve cerrada al Este por el amplio arenal del Puntal de Somo, formado por el enfrentamiento del mar con el río Miera, en su desembocadura ya convertido en la Ría de Cubas.

Pedreña, sobre un pequeño promontorio con su tradicional club de Golf; el núcleo de El Astillero al Sur; y al Oeste el industrial Valle de Camargo, son elementos del paisaje humanizado que configura este sector, hasta llegar a la capital de la región, Santander, que cierra la bahía al norte, situación que hace que sea una de las pocas ciudades norteñas que dando al mar está orientada al Sur.

La bahía tiene su marco paisajístico definido por la presencia del macizo de Peña Cabarga al sur, y por detrás, como telón de fondo más lejano, distintos macizos de la Cordillera Cantábrica: Peña Rocías y Mortillano, Porracolina, Castro Valnera, Alto Campoo, Curavacas, Peña Sagra, Picos de Europa, etc... Estas montañas confieren un gran atractivo al paisaje de la bahía y le aportan en invierno un elemento más, como es la nieve.

Existe la posibilidad de creación de un vial verde que una El Astillero y Santander, que permita la continuidad de recorrido litoral en este tramo sometido a tanta presión constructiva y productiva. Sería deseable dotar a Santander, con el 35% de la población de la comunidad, de una oferta de vial alternativo al del uso de automóvil.

Por este sector discurren las rutas 34 a 43.

IV.1.5.7. Sector Cabo Mayor – Liencres.

Comienza este tramo costero en las estribaciones del Faro de Cabo Mayor, a través de un curioso paraje de singular estructura de propiedad y explotación mediante prados cercados de piedra en las partes norte de Cueto y Monte. En general se trata de una costa acantilada y agreste.

En su discurrir hacia poniente se van sucediendo calas con pequeñas playas bajo la presencia del acantilado, que en su desigual lucha con el mar va dejando sus

“urros” de singular presencia, hasta llegar a las praderías de Liencres, y la formación dunar del Parque Natural de Liencres, bajo la presencia del monte Picota que se levanta sobre la Ría de Mogro.

Esta zona la recorren las rutas 44 a 50.

IV.1.5.8. Sector Ría de Mogro - Ría de San Martín.

Comprende una zona intermedia entre las dos rías, estuarios que presentan características bien diferenciadas. La Ría de Mogro, desembocadura del río Pas, que se expande en una pequeña vega destinada a praderías y que da lugar al Puntal de Liencres en su desembocadura, con estados variantes entre sus extremos, pasando de las amplias playas de Liencres a la zona acantilada de Cuchía.

Sería conveniente plantear un paso peatonal sobre la Ría de Mogro a la altura del paso del ferrocarril para dar continuidad a la red de sendas. De no ser así obligaría a grandes desvíos.

La Ría de San Martín, desembocadura de los ríos Saja y Besaya, tiene un fuerte componente de actividad industrial proveniente de Torrelavega, y la presencia de la explotación de Solvay, con sus conducciones terrestres y aéreas presentes en toda la zona.

Las canteras de Cuchía presentan un amplio espacio que debe tenerse en cuenta de cara a su futura reutilización.

La presencia de Torrelavega, y la existencia de un antiguo trazado de ferrocarril, de AZSA, que lleva al puerto de Hinojedo, invita a plantear la realización de un paseo peatonal y cicloturista que lleve desde Torrelavega hasta Suances, incorporando una amplia población del centro de la región al litoral.

Este sector es recorrido por las rutas 51 a 54.

IV.1.5.9. Sector Suances – Cóbrecos.

Es un sector de carácter uniforme caracterizado por una continua rasa litoral, sólo interrumpida por el monte del Coterón a la altura de Santillana del Mar. Zona destinada al prado de siega y vocación ganadera, poco afectada por los usos residenciales, lo que hace que salvo los pequeños asentamientos tradicionales de los pueblos, la costa esté aún hoy en día bastante conservada, manteniendo una agreste belleza, lo que hace que su recorrido sea un atractivo importante para el futuro desarrollo turístico de la zona.

Sobresale la ensenada de Puerto Calderón, antiguo puerto usado por los romanos, y posteriormente utilizado como cargadero de mineral.

Uno de los recursos más destacables es la villa de Santillana del Mar, situada a escasa distancia de la costa, aunque al interior, y que cuenta en sus proximidades con el atractivo de primer orden que representa la Cueva de Altamira.

Las rutas que discurren por este sector son las comprendidas de la 55 a la 59.

IV.1.5.10. Sector Trasierra – Comillas.

Aquí domina la costa acantilada y de dedicación tradicionalmente ganadera, con prados cercados en piedra.

Sobresale el núcleo de Comillas, con sus edificaciones singulares, que hacen que sea uno de los pueblos más especiales de Cantabria.

Por otro lado la presencia de los Picos de Europa en el paisaje empieza a ser un elemento característico en la zona.

También hay que destacar la zona de La Rabía y el paseo por el sur de Comillas como uno de los más atractivos del litoral, con vistas sobre los edificios de la Universidad Pontificia y los Picos de Europa

El sector es recorrido por las rutas 60 y 61.

IV.1.5.11. Parque Natural de Oyambre.

Zona de gran diversidad paisajística, con variados ecosistemas y formaciones geológicas en un reducido espacio, síntesis de los caracteres costeros de Cantabria. Fue declarado Parque Natural en 1988.

La villa marinera de San Vicente, originalmente ubicada sobre un promontorio rodeado por dos rías, sigue teniendo en sus calles el sabor tradicional de los pueblos marineros, hoy cada vez más en regresión por la presencia del turismo, al amparo de las facilidades que otorga la autovía del Cantábrico.

Este territorio es recorrido por las rutas 62 a 66.

IV.1.5.12. Sector San Vicente de la Barquera – Prellezo.

Este tramo de costa todavía presenta un buen estado de conservación, y tiene una dedicación predominantemente ganadera, sin apenas construcciones residenciales. Alcanza una de sus expresiones más interesantes en las inmediaciones de Prellezo, con sus bancales abandonados, restos de lo que antaño fueron los cultivos de la vid.

El sector es recorrido por las rutas 67 a 69.

IV.1.5.13. Sector de las Tinajas.

Área más occidental de la región, limitando con la comunidad de Asturias. Lo

forman las desembocaduras de los ríos Deva y Nansa, que horadan las Sierras Planas de Pechón y Prellezo.

Se plantea unir las dos rías, desde los pueblos de Muñorrodero y Molleda, zonas afectadas por las carreras de mareas, mediante un puente peatonal sobre el Nansa, creando una relación entre los dos ríos que discurren por unas de las zonas de alto interés de la región, con la presencia próxima de las estribaciones de los Picos de Europa.

Se plantea la propuesta de reutilización de la antigua carretera nacional a Asturias, al sur de la actual autovía, en una extensión de 1.200 metros lineales de doble carril, para actividades de ocio compartido entre las dos comunidades.

Pasado el puente en Unquera sobre el río Deva, límite con la comunidad asturiana, se puede continuar el camino por la red de sendas planteadas en el POLA (Plan de Ordenación del Litoral de Asturias), que recorren todo el litoral asturiano, estando ya operativo hasta el pueblo de Pendueles (Llanes).

El sector es recorrido por las rutas 70 a 75.

IV.1.6. Rutas complementarias de articulación con el interior.

Se proponen siete sendas con el objeto de comunicar la costa con el interior, mediante recorridos peatonales o en bicicleta. Para la realización de los mismos se han reutilizado trazados ferroviarios y antiguos caminos de instalaciones industriales en desuso, o bien se plantea la recuperación de trazados históricos como es el caso de la ruta de Carlos V.

Estos caminos se integran dentro de la senda litoral, si bien en la fase que nos ocupa, únicamente se realiza una propuesta de trazado sin entrar todavía en el estudio de detalle de las actuaciones necesarias para acondicionar y asegurar el tránsito por el mismo, lo cual sería el objeto de una segunda fase a desarrollar por un **Plan Especial**.

Se proponen una serie de recorridos, en general fácilmente realizables para un caminante o ciclista medio, con punto de partida en alguno de los principales núcleos de población de la costa de Cantabria, Castro Urdiales, Santander o Comillas y destino en importantes núcleos del interior como Ampuero, Torrelavega o Cabezón de la Sal. Cada uno de estos recorridos se encuentra desarrollado incluyendo una breve descripción de sus puntos de paso, sus datos básicos y documentación gráfica representativa.

Los recorridos propuestos son los siguientes:

IV.1.6.1. Castro Urdiales: rehabilitación del antiguo ferrocarril Traslaviña-Castro Urdiales como pasillo verde.

El ferrocarril Traslaviña-Castro Urdiales fue construido entre 1895 y 1899 para comunicar la localidad castreña y sus yacimientos de hierro con la línea férrea Bilbao-Santander, situándose el empalme en la localidad vizcaína de Traslaviña



(Valle de Arcentales). Desde el lugar el ferrocarril descendía por el encajonado valle del río Barbadún hasta Sopuerta, cruzando bajo el Puerto de las Muñecas por un túnel de 1500 metros, para salir a Otañes y terminar en Castro tras cruzar otro túnel más breve bajo el Cuelo de Mioño, con 400 metros de longitud.

En total la línea tenía 22 kilómetros, hoy totalmente abandonados desde su cierre en 1966, aunque se puede recorrer gran parte del tramo cántabro sin problemas, entre la boca norte del

Túnel de las Muñecas y el pueblo de Santullán, discurrendo su trazado por una pista. Tras una interrupción debida a la Autovía del Cantábrico, fácilmente subsanable por carretera, de nuevo una pista discurre sobre la caja ferroviaria hasta el Túnel de Mioño, que se plantea rehabilitar, llegando así a la ciudad de Castro Urdiales, donde hay diversas interrupciones más.

En definitiva, nuestra propuesta de rehabilitación del abandonado trazado ferroviario como pasillo verde consistiría en la recuperación del Túnel de Mioño (véase ruta 2) y el acondicionamiento del paso de la autovía, coincidente con la carretera de Mioño a Santullán, así como la limitación al uso de vehículos motorizados y la adecuada señalización. El resultado sería un pasillo verde de 20 kilómetros casi llanos para disfrute y expansión de la población urbana de Castro Urdiales, que aunque en el censo se sitúa en unos 21.000 habitantes (año 2001), son muchos más de hecho. Este pasillo verde llegaría hasta la entrada norte del Túnel de las Muñecas (antiguo apeadero de Herreros). La hipotética rehabilitación de éste, obra de mayor envergadura, y la prolongación del trazado hasta Traslaviña, habría que abordarlas en una segunda fase en colaboración con el Gobierno Vasco y la Diputación Foral de Vizcaya, provincia ésta por la que discurre el resto de la línea ferroviaria.

IV.1.6.2. Laredo-Colindres-Limpas-Ampuero: habilitación de un pasillo verde en la zona del bajo Asón.



En esta zona no existe infraestructura ferroviaria semejante, pero sí un antecedente histórico como es la denominada "Ruta de Carlos V", de Laredo al Monasterio de Yuste (Cáceres), recorrida por el emperador en su último viaje en el otoño de 1556, y objeto de una gran divulgación turística en los últimos años. En realidad el emperador lo que hizo fue seguir el camino real de Laredo a Burgos a través del puerto de los Tornos y Medina de Pomar, ruta de gran trasiego desde la Edad Media, y cuyo trazado se conserva en algunos tramos.

En esta propuesta se sugiere la rehabilitación de un pasillo verde o corredor peatonal y ciclista uniendo los cuatro núcleos de población mencionados, siguiendo de forma aproximada el trazado del antiguo camino real o "Ruta de Carlos V", y aprovechando algunas infraestructuras previstas para el saneamiento del Asón, con lo que se evitaría el tránsito por un tramo de carretera de elevado tráfico.

De esta manera se obtendría un pasillo verde de 11 kilómetros casi llanos para disfrute y expansión de la población urbana de Laredo, Colindres, Limpas y Ampuero, municipios inmediatos que suman unos 24.500 habitantes (año 2001), para acrecentarse a la playa de Laredo o bien, desde esta localidad, penetrar en el valle del Asón. Desde Ampuero hacia Ramales se podría proseguir por la "Ruta de Carlos V" tal y como está señalizada, por Cereceda, Rasines, Gibaja, etc... por una zona ya eminentemente rural y con muy escasa densidad de población.

Las actuaciones precisas, una vez definido el trazado con exactitud, pasarían por la regulación del tráfico y la señalización, así como por la divulgación del rico patrimonio cultural existente sobre el recorrido: Puebla Vieja de Laredo, arquitectura civil sobre el camino real en Colindres de Arriba, Santuario del Cristo de Limpas y Palacio (hoy Parador de Turismo), Torre de la Espina en Ampuero, etc...

IV.1.6.3. Solares-Ribamontán al Mar: corredor verde para enlazar el valle del Miera con las playas de Ribamontán.

Esta conexión se plantea en la cuenca baja del río Miera, uniendo la localidad de Solares, centro de comunicaciones de la zona, con las diversas playas de la costa de Ribamontán: Somo, Loredó, Langre y Galizano. O bien, según se mire, conectando este tramo del litoral con el valle del Miera y con las líneas ferroviarias Santander-Bilbao y Santander-Liérganes.

La propuesta se basa en dos infraestructuras preexistentes: por un lado la carretera "ecológica" de la Fuente del Francés, entre Hoznayo y Villaverde de Pontones, protegida por la Consejería de Obras Públicas tras la apertura de un vial alternativo de nueva creación entre dichas localidades. Por otro lado el carril-bici también ya existente entre Somo y Galizano, que en combinación con las numerosas pistas existentes en la zona permite todo un abanico de opciones en la zona de Ribamontán al Mar, con diversos accesos desde Castanedo a las playas de Somo, Loredó, Langre y Galizano. Por último el trazado del Camino de Santiago en su contorno de la Bahía de Santander permite completar este recorrido de enlace entre la costa trasmerana y el interior de la comarca.



Las actuaciones precisas se reducirían a la definición y señalización del recorrido, su protección para evitar nuevos asfaltados de viales, y la regulación del tráfico. Por lo demás el trazado es suave aunque no totalmente llano, ideal para ser recorrido en bicicleta o a pie. En total son unos 12 kilómetros desde Solares hasta Castanedo, donde se abre el abanico de opciones hacia las diferentes playas: Somo (3,5 kms), Loredó (2,5 kms), Langre (2,5 kms) y Galizano (4 kms). En esta caso no se

da servicio a una población urbana concreta sino a varios municipios rurales (Medio Cudeyo, Marina de Cudeyo, Entrambasaguas, Ribamontán al Monte y Ribamontán al Mar), de carácter disperso pero que suman unos 20.000 habitantes (año 2001). El fácil acceso por carretera y por ferrocarril ampliaría el horizonte de usuarios a la población del arco suroeste de la Bahía (Santander, Camargo, Astillero, Villaescusa...), sumando cerca de otros 250.000 habitantes más.

IV.1.6.4. Astillero-Ontaneda: pasillo verde sobre el trazado del antiguo ferrocarril articulando los Valles del Pas y Pisuenga.

El ferrocarril de Astillero a Ontaneda, que enlaza en la primera localidad con la línea Santander- Bilbao, se terminó de construir en el año 1902 como primer paso de una idea y un proyecto nunca concluido, el "ferrocarril del Meridiano". El Ferrocarril



Santander- Mediterráneo aspiraba a unir por las cuencas del Pas y del Pisuenga el puerto de Santander con Burgos, Madrid y Levante, de forma alternativa a la conexión por Reinosa. Al final el trazado ferroviario de vía estrecha se quedó en Ontaneda, y las obras de vía ancha (Santander-Mediterráneo) se abandonaron en 1959, después de finalizar la costosa obra del Túnel de la Engaña. El Astillero-Ontaneda estuvo en explotación hasta el año 1976, cuando se decidió el cierre de la línea debido a su escasa rentabilidad económica, pese al servicio que prestaba a una importante comarca

rural, progresivamente desarticulada¹.

Esta propuesta de rehabilitación del viejo ferrocarril como pasillo verde no es original, sino que recoge una vieja idea y un largo anhelo, como es completar la adecuación de distintos tramos de la vieja línea ferroviaria como pasillo verde, 40 kilómetros de suave trazado articulando las cuencas del Pas y del Pisuenga con la Bahía de Santander. Serviría de expansión para los habitantes de esta última zona, alrededor de 250.000, así como para el disfrute de los diversos municipios interiores por los que pasaba el tren: Villaescusa, Penagos, Santa María de Cayón, Castañeda, Puente Viesgo, Santiurde de Toranzo y Corvera de Toranzo.

En realidad las actuaciones son escasas si se tiene en cuenta la longitud de la línea, simplemente completar lo ya hecho a resultados de diversas iniciativas. Desde Astillero a Obregón hay 8 kilómetros de pasillo verde, una interrupción de unos 3 Kilómetros nos separa del siguiente tramo, de Sarón a La Cueva, 4,5 kilómetros, con otra breve interrupción, y la continuación desde Pomaluengo a Puente Viesgo, y de aquí a Soto Iruiz. De nuevo una interrupción breve, luego el trazado ferroviario a lo largo del Valle de Toranzo hasta su final en Ontaneda. La actuación más importante, localizada entre Obregón y Sarón, podría aprovechar el también abandonado trazado del ferrocarril Santander_ Mediterráneo, incluido el Túnel de Obregón (unos 200 metros), ya que en esta localidad las obras de la variante de la carretera desmantelaron completamente un tramo de la antigua vía, hoy difícilmente recuperable. Entre La Cueva y Pomaluengo (Castañeda) existe otro de breve tramo donde la carretera nacional 634, de elevada intensidad circulatoria, "se ha comido" un trozo del viejo ferrocarril.

¹ Véase el libro de Pedro de la Vega Hormaechea y Julián González Obregón: *El ferrocarril del Astillero a Ontaneda*. Editorial Cantabria Tradicional. Santander, 2003.

IV.1.6.5. Santander-Astillero: carril bici hasta Astillero (enlace con el pasillo verde del ferrocarril Astillero- Ontaneda).

Trata la propuesta de materializar un pasillo verde alrededor de la Bahía de Santander que permita la conexión con los municipios de Camargo y El Astillero mediante el enlace con el carril bici existente alrededor del aeropuerto en Camargo



y el circuito de las Marismas Blancas en El Astillero, para a la postre comunicarse con el carril bici existente que aprovechando el trazado del antiguo ferrocarril minero. De esta forma se completaría la comunicación entre Santander y Ontaneda mediante un carril bici.

Se proyectaría como la continuación del pasillo verde planteado desde la playa de los Peligros hasta los terrenos de la antigua CAMPSA, y se continuaría por la zona sur del polígono industrial de Parayas hasta el Polígono de Raos, donde empalmaría con el carril bici existente y llegaría a la Punta de

Parayas, para por el margen este de la ría llegar a las Marismas Blancas y al Astillero.

Esta propuesta tiene como punto conflictivo el paso por un vial, desde la entrada al recinto del Puerto de Santander hasta el Polígono de Raos, en una longitud de 700 metros, con un paso a nivel sobre el ferrocarril de uso portuario, y que presumiblemente es de competencia de la Autoridad Portuaria de Santander.

No obstante dado el alcance de la propuesta y dada la futura reordenación que se pretende llevar en el tráfico ferroviario en el puerto, con el nuevo puente al sur del Barrio Pesquero, y la modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Santander, sería necesario contemplar la propuesta desde el ayuntamiento de Santander con acuerdo de la Autoridad Portuaria, al objeto de alcanzar una solución a la misma.

Por otra parte esta propuesta se entiende necesaria y urgente, toda vez que la salida de Santander en bicicleta para acceder a las carreteras de la parte sur y este de la región, se está realizando por la autovía de Parayas, con el grave riesgo que ello comporta para los deportistas.

IV.1.6.6. Santander-La Maruca: Boulevard con carril bici que una la Marga con la Maruca.

Esta segunda propuesta para Santander propone unir transversalmente, mediante un corredor verde al estilo que se ha planteado en el diseño del Boulevard



Ronda de Torrelavega, la zona de la costa norte, a la altura de la Maruca, con el pasillo verde planteado en la bahía a la altura de la Marga. Esta estructura permitiría conectar los espacios verdes de expansión de la ciudad con las sendas litorales en sus vertientes norte y sur, convirtiéndose en un elemento articulador y de relación de toda la ciudad. Así saliendo de la Marga y discurriendo por el trazado del nuevo vial que atraviesa al oeste de Valdecilla, llegaría a la altura de la S-20 y continuaría hasta llegar a la Maruca. Allí se conectaría con el carril bici que lleva a Somonte y a la Virgen del Mar.

De esta forma los parques de Morales y el futuro parque de las Llamas estarían conectados por un pasillo verde entre sí y estos con la costa, pudiendo relacionarse las playas del Sardinero por el Parque de las Llamas, bien con la costa occidental hasta Liendres, bien con la zona oriental o el interior de la región a través del pasillo comentado en la propuesta anterior de Astillero Ontaneda.

La parte de mayor complejidad se encuentra en los 300 metros iniciales desde el paseo de Marqués de la Hermida hasta la parte sur de Valdecilla, para plantear la sección que contemple el carril bici, existiendo a partir de ese momento sección suficiente para aplicar una sección tipo Boulevard. Como en el caso de la anterior, el alcance y trascendencia de la propuesta animaría a hacer el esfuerzo de realización y así se propone que el ayuntamiento asuma la misma y la recoja en el nuevo Plan General de Ordenación Urbana de Santander.

IV.1.6.7. Torrelavega- Suances: unir el Boulevard- Ronda con las playas de Suances mediante la rehabilitación del trazado del antiguo ferrocarril de AZSA hasta Hinojedo y después por el saneamiento del Saja- Besaya.

Trata esta propuesta de conectar mediante un acceso directo la ciudad de Torrelavega con la costa, aprovechando la caja existente del antiguo ferrocarril



minero de AZSA, que iba desde Puente San Miguel hasta la zona de Hinojedo, para continuar con un nuevo trazado por la vertiente oeste de la ría de San Martín, y llegar hasta Suances. El nuevo vial aprovecharía el nuevo trazado del saneamiento que se está realizando y su diseño se propone sea de un carril bici más un paseo peatonal.

La comunicación que tradicionalmente se ha establecido entre Suances y Torrelavega se verá consolidada y la Ría de San Martín se integraría como elemento de asociación entre las dos poblaciones

y su importancia acompañaría a lo que necesariamente debería ser su regeneración.

La propuesta partiría del Boulevard Ronda en Torrelavega, hasta conectar a la zona del velódromo Oscar Freire en Sniace y de ahí conectar con el trazado del ferrocarril.

La parte de mayor dificultad en el trazado son los metros que separan el Boulevard del inicio del trazado ferroviario. Como en el caso anterior de Santander el alcance e importancia de la propuesta merece el esfuerzo de solucionar los problemas apuntados.

IV.1.6.8. Cabezón de la Sal-Comillas: Pasillo verde de unión con Comillas a través del Monte Corona. Adecuación del tramo Cabezón- Las Navas.

Se plantea en esta propuesta unir Cabezón de la Sal con la costa y a la postre iniciar lo que sería la articulación de la cabecera y del valle de Cabuérniga con el Litoral.



La ruta se propone desde la zona urbana de Cabezón, por el poblado cantabro hasta alcanzar la zona de la fábrica de cerámica y adentrarse en el Monte Corona por la pista forestal hasta llegar por Rioturbio al Humedal de la Rabia, dirigiéndose a continuación bien hacia las Playas de Oyambre, bien hacia Comillas, por el camino que discurre en alto por el sur del paseo con sus impresionantes vistas sobre la Pontificia y los Picos de Europa, llegando al casco Urbano a la altura del Capricho de Gaudí.

El trazado a través del Monte Corona se encuentra prácticamente realizado, mediante una pista forestal de tierra en buen estado quedando por realizar un tramo de un kilómetro para unir hasta Cabezón, desde la fábrica de cerámicas, atravesando la carretera nacional y la zona del cementerio hasta llegar al casco urbano a la altura del poblado cántabro.

Este trazado que por distancia lo hace apropiado para el uso de bicicleta, se deberá dejar en su estado de pista de tierra en atención a su discurrir por el paraje del Monte Corona y no deberá alterar el carácter del parque Natural de Oyambre que atraviesa, por tanto la bicicleta de montaña y el paseo serán los medios de uso de esta ruta.

IV.1.7. Plan Especial de la red de sendas y caminos del litoral.

Los itinerarios recogidos en el presente capítulo se entienden como punto de partida de trazados varios que deberá pormenorizarse a través de un plan Especial.

El citado Plan Especial establecerá una red de sendas que configure un corredor teórico que atraviese toda la región de Este a Oeste y que permita su recorrido continuo.

El Plan especial deberá desarrollar los siguientes estudios complementarios al objeto de evitar que se promuevan en exceso y las duplicidades de caminos. Estos estudios consistirán en:

- Riesgos geomorfológicos.
- Estudio local de población, al objeto de identificar la percepción de la población a cerca de los usos e itinerarios más valorados.
- Estudio de configuración del firme y sus bordes.
- Estudio botánico y biológico al objeto de valorar el impacto sobre la flora y la fauna.
- Estudio de los caminos históricos.

Se trata por lo tanto de una labor de descubrimiento, de puesta en valor de los recursos territoriales, de una lectura de los paisajes que se van recorriendo. Es también una manera de ofrecer rutas alternativas de conexión entre núcleos, y facilitar así el conocimiento de un patrimonio natural y cultural que en muchos casos ha permanecido totalmente desconocido u olvidado.

Mediante estos recorridos se pretende establecer una red de senderos claramente delimitados, accesibles y seguros, que permitan un uso y disfrute sencillo, atractivo y fiable.

IV.1.7.1. Determinaciones del Plan Especial.

1. El modo básico de utilización será el uso peatonal, que por ser el más genérico abarca en su uso a la mayor parte de las personas con independencia de edad y condición. Sus características básicas teóricas serían el de un camino de tierra con pendientes suaves y anchura de 2-3 metros que permitiera el uso simultáneo de varias personas en un entorno próximo a la costa.

En el caso de utilización de la bicicleta de paseo, las distancias a recorrer, entre 25 a 40 kilómetros, estarían más en consonancia con las dimensiones de los distintos espacios litorales y regionales y la distancia en la disposición de los distintos poblamientos costeros.

2. Así conceptualmente, desde la proximidad del litoral existe un recorrido aglutinador, que se diversifica y relaciona en la red de sendas expuesta. Eligiendo la zona de costa a visitar se tiene la certeza de que a partir de la carretera de la costa, desde los pueblos y playas existentes, se dispondrá de una red de sendas, generalmente con carácter circular, que con distintas alternativas permiten recorrer,

descubrir y disfrutar, bien andando, haciendo *footing*, o bien en bici de paseo, todo su entorno próximo, y en su caso poder continuar el recorrido a otras zonas próximas y a la postre por todo el litoral.

3. La primera premisa en la actuación de esta serie de redes, es que estas no deben convertirse en un inicio de una mayor urbanización, ni más alteración de la costa que tiene uno de sus valores más importantes precisamente en su conservación de su estado "natural", como condición reconocida de interés. En este sentido la red de rutas se hace corresponder en su mayor parte, con caminos y sendas ya existentes en la costa, atribuyéndoles una nueva actividad de ocio y limitando en casos sus condiciones de uso, en especial las de tráfico automóvil.

4. Estas propuestas de sendas deberán ser operativas y viables, para lo cual se ha propuesto una oferta reducida de opciones en relación con el espacio litoral, con el fin de que el tratamiento y carácter del mismo puedan ir más allá de la simple señalización de la ruta, y alcancen una verdadera cualificación del carácter de turismo activo que la propuesta comporta.

5. La actuación sobre la red existente se pretende que sea lo menos agresiva para el medio y así en su mayor parte las actuaciones deberán limitarse a la señalización de la ruta, el saneamiento en casos de inundabilidad o inestabilidad, y el control del uso limitando hasta donde sea posible y conveniente el tráfico rodado de turismo y manteniendo, el uso agrícola ganadero que tienen la mayor parte de los caminos que se aprovechan.

6. El asfaltado de los caminos es una de las actuaciones no deseables salvo casos de estricta necesidad y justificación. Así mismo las actuaciones de sendas costeras agresivas sólo deben ser acondicionadas en estrechos caminos, que no impliquen desmontes, y con vallas de protección únicamente en zonas de paso obligado que comporte peligro de uso para transeúntes. El Plan Especial que desarrolle esta red de sendas deberá establecer los mecanismos que aseguren la preservación de la condición "natural" lo más inalterada posible del litoral.

7. Las actuaciones de sendas y caminos de nueva creación van en su mayor parte proyectados para completar los existentes dando continuidad a la red, siendo en la unión entre caminos de distintos ayuntamientos limítrofes donde más sentido tienen la creación de estos nuevos caminos que se proponen. El plan definirá en última estancia el trazado definitivo de la red, atendiendo allí donde el nuevo vial se produce, a la estructura catastral y de propiedad de los terrenos.

8. Las condiciones de una senda para su adecuado funcionamiento son la continuidad del trazado, la ausencia de obstáculos, la distancia adecuada a cada tipo de formas de recorrido, el interés específico de cada tramo, y a ser posible la no repetición del recorrido de ida y vuelta, y la circularidad que plantea que el lugar de salida sea el mismo que el de llegada. Estas condiciones de ruta son las que han sido tenidas en cuenta a la hora de diseñar la red.

9. Otros requisitos son una adecuada señalización y explicación de los recorridos desde puntos claramente localizables del territorio, tales como aparcamientos, iglesias, plazas, ayuntamientos o playas.