

LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO EN EL OCCIDENTE DE CANTABRIA Y LA AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO⁽¹⁾

Eduardo Ruiz de la Riva.

Doctor Arquitecto.

Profesor Titular de Urbanismo y O.T. de la Universidad de Cantabria.

José M^a de Ureña Francés.

Doctor Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Catedrático de Urbanismo y O.T. de la Universidad de Cantabria.

RESUMEN

El presente artículo parte de tres premisas. La primera es la importancia de los caminos en la localización y forma de los asentamientos y en el estancamiento o desarrollo de los territorios afectados por su trazado. Por ello se considera que la construcción de la autovía puede inducir en estos territorios el mayor proceso de cambio conocido desde el medioevo; en lo territorial, en lo socio-cultural y en lo económico. Segunda, que las comunicaciones facilitan la accesibilidad tanto de la zona hacia el exterior, como del exterior hacia la misma. Por ello los efectos son siempre dobles y complejos, por un lado, la localización de nuevas actividades y por otro el traslado de actividades al exterior de la zona, ambos inducidos por su integración en territorios y mercados más amplios. Y tercera, que es conveniente enmarcar los procesos actuales en las transformaciones de mayor relieve producidas en estos territorios durante los últimos siglos.

La exposición se divide en cuatro apartados: en el primero se esbozan los modelos y los procesos territoriales a lo largo de los últimos siglos, en el segundo se expondrán algunos ejemplos que muestran la importancia del camino en la configuración del sistema territorial de asentamientos en la zona, en su localización y en la propia forma urbana, en el tercero se analizarán los cambios previsibles en la zona considerando la existencia de la autovía, y en el cuarto se describen los posibles efectos de la construcción y ocupación de suelo por la autovía. Los cambios que la autovía va a potenciar en el territorio objeto del estudio han de considerarse como una parte sustancial de los procesos actualmente existentes, ampliando sus dinámicas de diversas maneras.

ABSTRACT

This paper is based on three general principles. The first is the influence of roads on the location and type of settlements and on the degree of productiveness or otherwise in the region. Hence it is considered that the construction of a motorway in the area may give rise to the greatest advances since the Middle Ages, territorial, socio-cultural and economic. The second principle is that communications work both ways-outwards from the region as well as into it. So the effects are also double and even complex: on one hand the arrival of new activities, and on the other the shift of others outwards from the zone, both induced by its integration into wider territories and markets. And the third principle is the importance of adjusting current processes to the main historical changes in the area.

The development of the paper is in four parts: first and outline of the territorial development throughout the last centuries; second, some examples of the importance of roads in the configuration of the settlements in the region; third, the Changes predicted as a consequence of the motorway; and finally the possible effects of its construction.

These changes in the territory must be considered a substantial part of present-day development, extending its impulse in various directions.

A. EL MODELO TERRITORIAL Y LOS PROCESOS URBANOS

El territorio occidental de Cantabria, entre Torrelavega y Unquera, igual que el oriente de Asturias situado entre el río Sella y Unquera, en la división administrativa de las dos regiones, constituyen hoy en día enclaves de un valor histórico y paisajístico excepcional, en parte debido al alto nivel de conservación con que han llegado hasta el presente.

“Este territorio - como señala J. Ortega- ofrece las características de una ocupación antigua que, en sus rasgos actuales, puede atribuirse a la Edad Media, como parte de las llamadas Asturias de Santillana. Es indudable que su ocupación es anterior. Lo que representa la Edad Media es la organización y ordenación del territorio que ha pervivido hasta la actualidad, que ha afectado a la estructura de asentamientos, utilización de sus recursos y ordenación del territorio para su explotación.

Se puede afirmar que la totalidad de los asentamientos actuales tienen su origen medieval, así como su organización física en agrupaciones de ínfimo tamaño -barrios y aldeas- y su organización administrativa en concejos, villa (San Vicente) y valle (Valdáliga, Val de San Vicente), como unidades administrativas que engloban el conjunto de los territorios, que hoy constituyen los municipios”. (2)

El Occidente de Cantabria afectado por la construcción de la autovía, es un territorio que ha conservado hasta el presente sus rasgos tradicionales debido principalmente a su situación marginal y a la mala accesibilidad desde los polos de mayor actividad, como son el País Vasco y Asturias.

“El precio de esa mala accesibilidad ha sido una menor integración en los circuitos económicos y consecuentemente un menor grado de desarrollo. Este hecho se manifiesta en la situación de la actividad rural, en la escasa industrialización y en una red de asentamientos que si bien está evolucionando, presenta problemas de articulación y de funcionalidad en no pocos de los asentamientos”. (3)

Como se ha dicho antes, la zona conserva el modelo de poblamiento tradicional que cristaliza en la Edad Media, formado por numerosos barrios y aldeas de pequeño tamaño situados a poca distancia unos de otros, y por algunos núcleos de mayor tamaño como son las villas de San Vicente de la Barquera, Santillana del Mar, Cabezón de la Sal y Comillas. Un tercio de los núcleos de población no llegan a 100 habitantes y otro tercio tienen

El Occidente de Cantabria afectado por la construcción de la autovía, es un territorio que ha conservado hasta el presente sus rasgos tradicionales debido principalmente a su situación marginal y a la mala accesibilidad desde los polos de mayor actividad, como son el País Vasco y Asturias

una población comprendida entre los 100 y los 500 habitantes. Estos datos permiten comprender mejor las características del sistema urbano heredado del medievo, formado por numerosos asentamientos agrupados pero de pequeño tamaño, propio de las regiones atlánticas (Asturias y Galicia).

Las malas comunicaciones en la zona a lo largo de la historia son conocidas por los numerosos relatos de viajeros que la atraviesan, quienes describen las dificultades para circular por sus caminos y su pésimo estado de conservación. Han sido rutas y caminos para subsistir pero no para estimular el crecimiento económico, como de hecho ha sido.

“La red de carreteras moderna se constituye a lo largo del siglo XIX, pero cristaliza entre 1.890 y 1.920. Hasta la segunda mitad del siglo XIX este territorio ocupa una situación marginal respecto de los grandes ejes de comunicación. Este aislamiento secular ha estado en parte condicionado por la propia geografía -montañas, ríos, estuarios litorales, clima..., acentuado en los valles en fondo de saco, en que los pasos de montaña podían permanecer cerrados por la nieve hasta seis meses al año”. (4)

1. EL MODELO TRADICIONAL: DESDE EL MEDIEVO HASTA EL SIGLO XX

1.1. PROCESOS TERRITORIALES

En el transcurso de los últimos siglos se han producido una serie de procesos y cambios en la ocupación del territorio, entre los cuales destacan los siguientes:

▼ Descenso de la población de las montañas a los valles y posteriormente, desde los valles interiores hacia los valles próximos a la costa y al eje de comunicaciones Este-Oeste que configura la carretera nacional 634 y el ferrocarril.

▼ Transformación desde el modelo medieval homogéneo de distribución de los asentamientos, al modelo cada vez más jerarquizado y centralizado: formación de la capital regional y de los centros industriales, estancamiento o pequeño desarrollo de las villas y regresión de las áreas rurales.

▼ Evolución hacia sistemas de asentamientos lineales, en torno a los nuevos ejes de comunicaciones: carreteras y ferrocarril.

Los núcleos urbanos en desarrollo están localizados principalmente en torno a la carretera nacional 634 y al ferrocarril, tales como Torrelavega, Cabezón de la Sal, San Vicente de la Barquera, Unquera, etc.. En otros casos, núcleos como Santillana del Mar o Comillas están experimentando un fuerte crecimiento basado en la alta calidad de su oferta turística. Por otra parte, comarcas interiores y valles enteros están sometidos a una fuerte regresión económica y vaciado de población, que en algunos casos ha llegado al abandono completo de los núcleos (p.e. Colsa, Cotillos, etc.). (Esquema 1)

1.2. PROCESOS URBANOS

Se produce la formación del barrio, la aldea y la villa, entre los siglos VIII-XIII, y la diseminación de agrupaciones, sin llegar a la dispersión, entre los siglos XIV y XVIII-XIX. A finales del siglo XIX existen, por tanto, numerosos asentamientos agrupados y de pequeño tamaño, propio de las tierras atlánticas (ver cuadros 1 y 2).

En los siglos XIX y XX se produce la formación de la ciudad-capital (Santander) y de la ciudad-industrial (Torrelavega).

2. PROCESOS ACTUALES

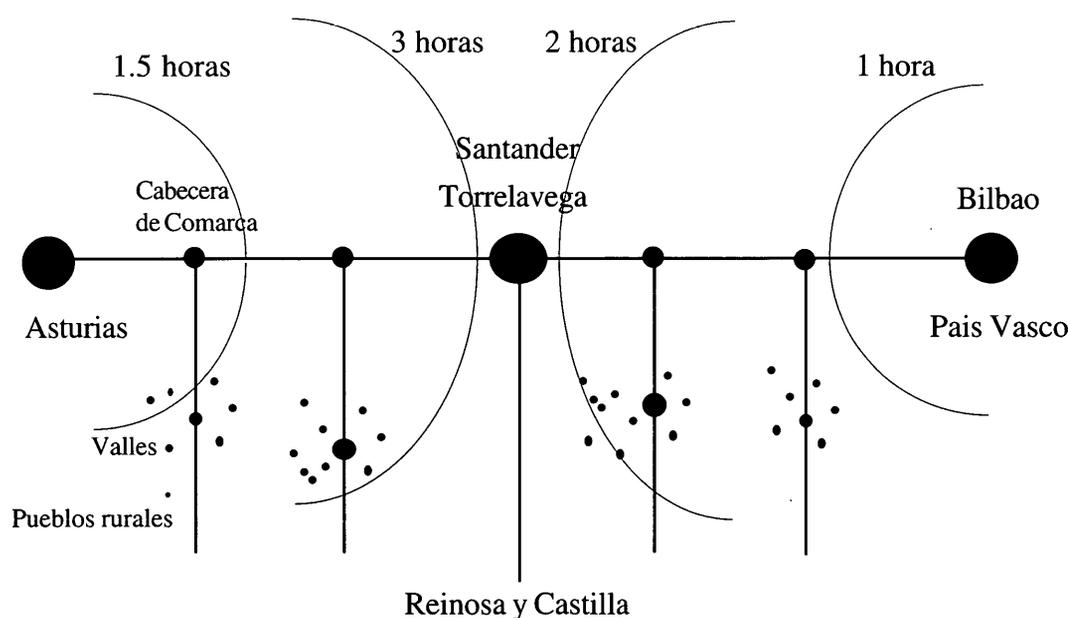
En los últimos años se han perfilado una serie de procesos y transformaciones que se sintetizan a continuación. Además merece destacarse el Planeamiento, como hecho significativo de esta época, dada la importancia que va a tener en el afianzamiento o legitimación de la ocupación del suelo por la edificación.

▼ Incremento relativo del aislamiento del área, si se compara con el aumento de accesibilidad (Este-Oeste y Norte-Sur) de otras áreas de la Cornisa Cantábrica.

▼ En el periodo 1960-1980 se fortalecen las cabeceras de comarca, tales como San Vicente de la Barquera, Cabezón de la Sal y Potes, y aumenta el vaciado de las áreas rurales marginales.

▼ El desarrollo del turismo, la movilidad, el ocio, el consumo de naturaleza, la segunda re-

ESQUEMA 1



CUADRO 1

**NUMERO DE NUCLEOS DE POBLACION
POR TAMAÑOS: 1981**

0-100	Habitantes	46 Núcleos
100-500	Habitantes	77 Núcleos
500-1.000	Habitantes	11 Núcleos
1.000-3.000	Habitantes	3 Núcleos
más de 3.000	Habitantes	1 Núcleo

Fuente: Elaboración propia

sidencia, etc...y la formación de una sociedad urbano-rural.

▼ La formación de una ciudad-región articulada en torno a las nuevas infraestructuras de tráfico y transporte y la transformación de área tradicional, arcaica y marginal, en un área periurbana de baja densidad.

▼ Del aislamiento (5), en parte por la geografía y por las malas comunicaciones, a la integración en los grandes ejes de comunicación interregional, en las grandes metrópolis vasca, asturiana y castellanas, en sus espacios productivos y de consumo, y en su órbita cultural y social.

▼ Aparición progresiva de formas dispersas de asentamiento, la proliferación de edificios aislados en los ejes de las carreteras (industrias, gasolineras, bares, viviendas, etc..) y en los bordes de la costa (urbanizaciones, campings, viviendas de segunda residencia, bares, etc..) colonizando espacios inmediatos a las playas.

El nuevo marco de integración regional se inserta a su vez en el área interregional que la construcción de las autovías configura, como nuevo espacio de integración, de interrelaciones, de pertenencia y de dependencia con Asturias al Oeste, País Vasco al Este y Castilla al Sur.

CUADRO 2

NUMERO DE NUCLÉOS Y VIVIENDAS POR MUNICIPIO

MUNICIPIO	SEGUN I.N.E.	EN REALIDAD	VIVIENDAS 1981
Tudanca	4	4	202
Val de S. Vicente	14	21	81
Udías	9	11	301
Cabuérniga	9	14	517
Ruente	4	-	387
Mazcuerras	7	14	589
Valdáliga	7	34	1.106
Herrerías	6	12	425
Rionansa	16	16	678
Lamasón	6	6	205
Comillas	-	11	1.299
Ruiloba	8	9	353
Cabezón de la Sal	11	12	1.951
Alfoz de Lloredo	7	18	884
Reocín	12	17	1.985
Los Tojos	6	8	218
San Vicente de la Barquera	9	15	1.742
TOTAL	142	229	12.922

Fuente: Elaboración propia

2.1.- EL PLANEAMIENTO

En los últimos años el planeamiento ha venido a consolidar las expectativas de ocupación del suelo por la edificación. El cuadro adjunto resume la situación del planeamiento en tres municipios de la zona y las expectativas derivadas de la revisión en curso que actualmente se tramita en varios municipios.

A todos estos datos han de añadirse cientos de viviendas en suelo no urbanizable, mas el potencial de los campings y hoteles, que prácticamente duplica la población residente durante la época veraniega en estos municipios.

De los datos obtenidos resulta que Comillas y San Vicente de la Barquera pueden multiplicar por tres su población o su parque de viviendas y Cabezón de la Sal lo puede duplicar, según los suelos calificados en el planeamiento municipal, lo que supone que en estos tres municipios se puede pasar de los 14.051 habitantes de 1.991 a casi 40.000 en el año 2.000. Se debe tener en cuenta que en el suelo urbanizable en San Vicente de la Barquera se ha estimado una densidad de 15 viv./Ha., que es baja, por lo que los datos reales pueden ser superiores a los aquí reflejados. (Cuadro 3)

Además del planeamiento municipal existen en la zona dos Parques Naturales, el del Saja-Besaya y el de Oyambre-San Vicente. En éste último se encuentra en fase de redacción y tramitación un Plan Especial que desarrolle la Ley de Creación del Parque Natural de 1988, pero que hasta el momento no ha superado la fase de aprobación inicial.

Sólo entre Cabezón de la Sal, Comillas y San Vicente de la Barquera (sin contar Reocín, Santillana y Valdágila...) puede pasarse en el futuro de los actuales 16000 habitantes a unos 60000 según el suelo calificado. La autovía puede suponer el incentivo para que este desarrollo se produzca, como ha ocurrido en la zona de Noja, en la parte oriental de la región. De hecho en Comillas y San Vicente de la Barquera, principalmente, existen una serie de planes parciales y operaciones inmobiliarias de gran envergadura, que parecen dirigidas a los mercados de residencia turística que la construcción de la autovía puede potenciar en la zona.

Hasta el presente, el planeamiento no ha resuelto algunos de los problemas de ordenación de estos territorios, destacando entre ellos:

- ▼ La falta o insuficiente normativa de protección de los principales ecosistemas y del patrimonio edificado
- ▼ La falta o insuficiente regulación y control para que las nuevas edificaciones tengan los emplazamientos y las características tipológicas y constructivas coherentes con el entorno en que se asientan.
- ▼ La falta de coordinación administrativa intermunicipal, que produce contradicciones tales como que la playa de Oyambre sea parte de dos municipios con diferente normativa.
- ▼ Excesivas y arbitrarias calificaciones de suelos urbanos y urbanizables

B. IMPORTANCIA DE LOS CAMINOS Y LAS VIAS DE COMUNICACIÓN, EN EL SISTEMA URBANO TERRITORIAL Y EN LA FORMA URBANA

"En el conjunto de los procesos territoriales destaca la importancia de las transformaciones te-

CUADRO 3

SITUACIÓN DEL PLANEAMIENTO EN 1993

	San Vicente de la Barquera	Comillas	Cabezón de la Sal
Población 1981			
Núcleo urbano	2.715 hab.	1.815 hab.	3.820 hab.
Municipio	3.956 hab.	2.397 hab.	6.036 hab.
Nº casas del Municipio	1.742 viv.	1.299 viv.	1.951 viv.
Población 1991			
Municipio	4.540 hab.	2.495 hab.	7.016 hab.
Planeamiento			
Planeamiento vigente 1991 (potencial suelo)	2.987 viv. 8.961 hab.		
Planeamiento en tramitación 1993 (potencial suelo)	6.465 viv. 20.000 hab.	3.299 viv. 10.000 hab.	4.000 viv. 12.000 hab.

Fuente: Elaboración propia

ritoriales inducidas por las vías de comunicación y cruces de caminos, que desde los tiempos mas remotos, han permitido el intercambio de productos y han generado relaciones comerciales y servicios que están en el origen y la razón de ser de gran número de ciudades, villas y aldeas.

Desde las primitivas sendas indígenas hasta las calzadas romanas, desde las rutas comerciales o de peregrinación medievales hasta las nuevas carreteras y ferrocarriles del siglo XIX, o las autopistas, los puertos o los aeropuertos contemporáneos, la historia muestra cada vez con mayor intensidad, como los ejes y nudos de comunicación constituyen quizás, el mayor incentivo en la formación y desarrollo de núcleos urbanos. No debe olvidarse la óptica contraria, o sea, que los caminos se hacen para enlazar y comunicar poblaciones, y su trazado ha de servir y articular a las poblaciones por las que discurre, pues ésta es su verdadera razón de existir". (6)

Calzadas, Camino Real, Sendas Primitivas, Camino Concejil, Camino Carretil o Peonil, Callejas, Camberas, Carreteras, Autopistas, Autovías, son otras tantas denominaciones con que a lo largo de la historia se han mencionado las vías de comunicación. De los trazados se tiene noticia por la toponimia que hace referencia a comunicaciones: Concha, Estrada, La Barca (San Vicente de la Barquera, Barreda), Viaña, Trasvía, Puentenansa, Puente San Miguel, Portillo, y la duda de topónimos como Viérnoles, Caviedes, Ibio, Bielva, etc, que bien pudieran tener relación (7). De su importancia ya hace referencia Madoz, cuando señala que al menos 192 poblaciones en España se denominan con el topónimo "puente".

Entre los procesos urbanos generales inducidos por la construcción de caminos en estos territorios, podemos señalar:

- ▼ Cambio en el asentamiento: Saja. Desplazamiento: Puentenansa
- ▼ Ventas de camino: Las ventas, origen de barrios y de asentamientos.
- ▼ Creación de asentamientos: Unquera
- ▼ Barrios en torno a las estaciones de ferrocarril
- ▼ Roturas de la trama urbana: Renedo, Quijas, Treceño
- ▼ Traslado fuera del núcleo: Selores, Comillas
- ▼ Reducción de núcleos al desaparecer tráfico por ruta alternativa: Llendemozó, Colsa, Bárce-na Mayor

El modelo histórico se ha configurado en base a los caminos, puertos, ferrocarril... Por ejemplo, cuando se construye la nueva carretera entre los siglos XVIII y XIX, Unquera se desarrolla como nuevo eje de asentamiento urbano y se estancan los núcleos urbanos situados en torno al camino medieval que discurría al interior

Podemos a su vez repasar numerosos ejemplos en la comarca que muestran como el modelo histórico se ha configurado en base a los caminos, puertos, ferrocarril.... Por ejemplo, cuando se construye la nueva carretera entre los siglos XVIII y XIX, Unquera se desarrolla como nuevo eje de asentamiento urbano y se estancan los núcleos urbanos situados en torno al camino medieval que discurría al interior, tales como Prío, Molleda, Colombres, etc..

- ▼ Desarrollo de Treceño frente a la marginación de Roiz.....
- ▼ Desarrollo del valle del Besaya frente a los valles Saja-Nansa al construirse la nueva carretera y el Ferrocarril. Barceña Mayor en el año 1750 tenía 120 vecinos y en 1850, 84 vecinos, cuando se construyó la nueva carretera por el valle del Besaya.
- ▼ Integración de Liebana en Cantabria al construirse la carretera por el desfiladero de la Hermida.
- ▼ Desarrollo industrial de Torrelavega, favorecido por ser cruce de caminos, de ferrocarril.
- ▼ La forma urbana lineal de Los Tojos, Concha, La Hayuela, Lafuente, Riocorvo, Cartes, Unquera, etc..
- ▼ La forma histórica de Cabezón de la Sal, con las tres calles principales en torno a las nuevas carreteras o el eje que conduce a la estación de ferrocarril:

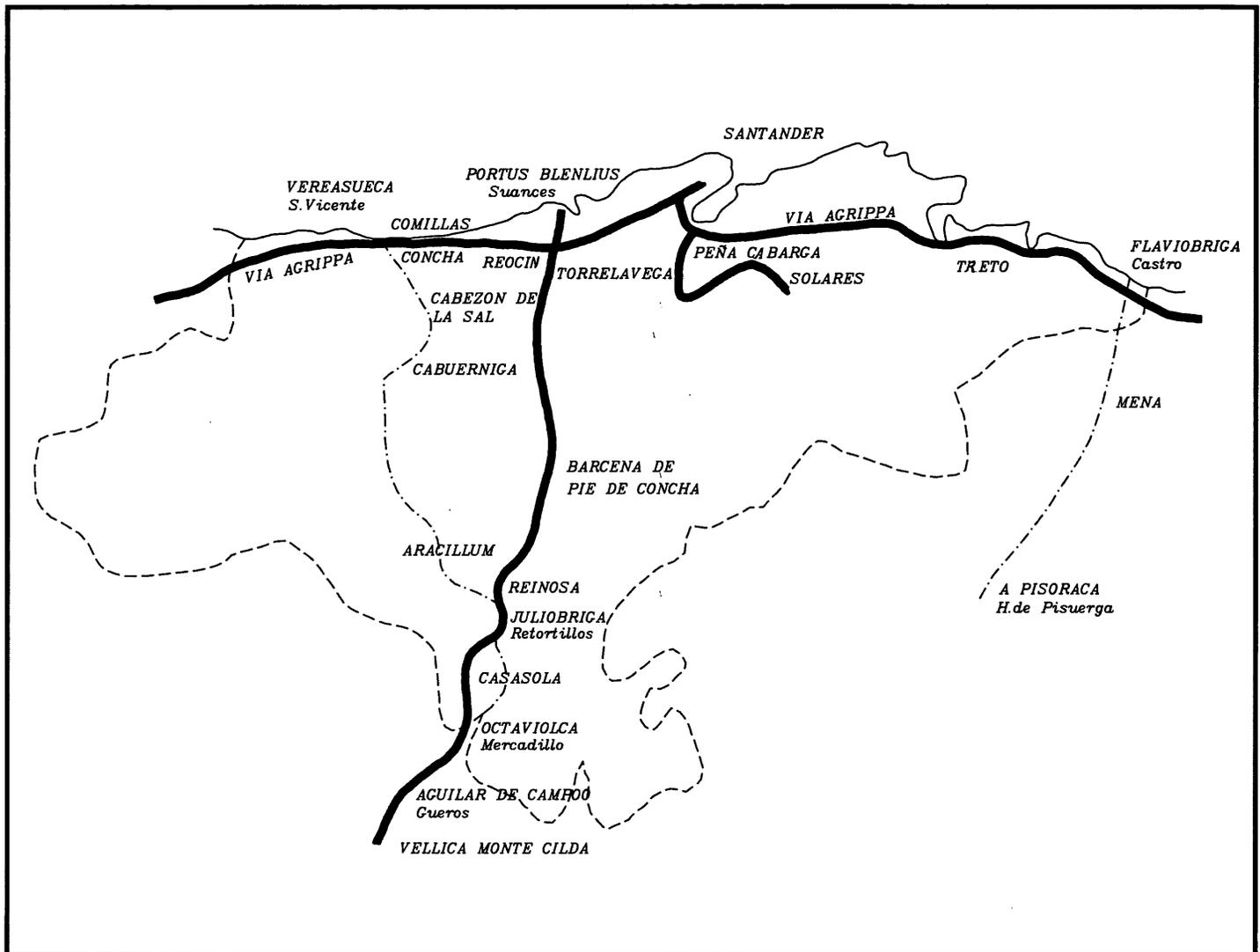
- 1.- Calle carretera general S. XIX
- 2.- Paseo Ygareda. Fin del S. XIX y principios del XX
- 3.- Avenida a la Estación S. XX

▼ La forma urbana de San Vicente de la Barquera:

- 1.- Puebla medieval
- 2.- Arrabales en torno al camino, puertas o ribera del Mar.
- 3.- En torno a la carretera: Plaza y calle

- ▼ Santillana del Mar: Calle de acceso a la Colegiata. Plaza Mercado, cruce de caminos.
- ▼ Comillas: Plaza- mercado, calle,....

El mapa adjunto permite contemplar como la estructura territorial actual quedó fijada en la red de calzadas romanas, que en Cantabria se define por los dos grandes ejes que cruzan la región en



Plano de calzadas romanas.

sentido Norte-Sur de Santander a Reinosa y Este-Oeste de Castro Urdiales a Unquera, estructura que coincide con la propuesta de trazado de las actuales autovías.

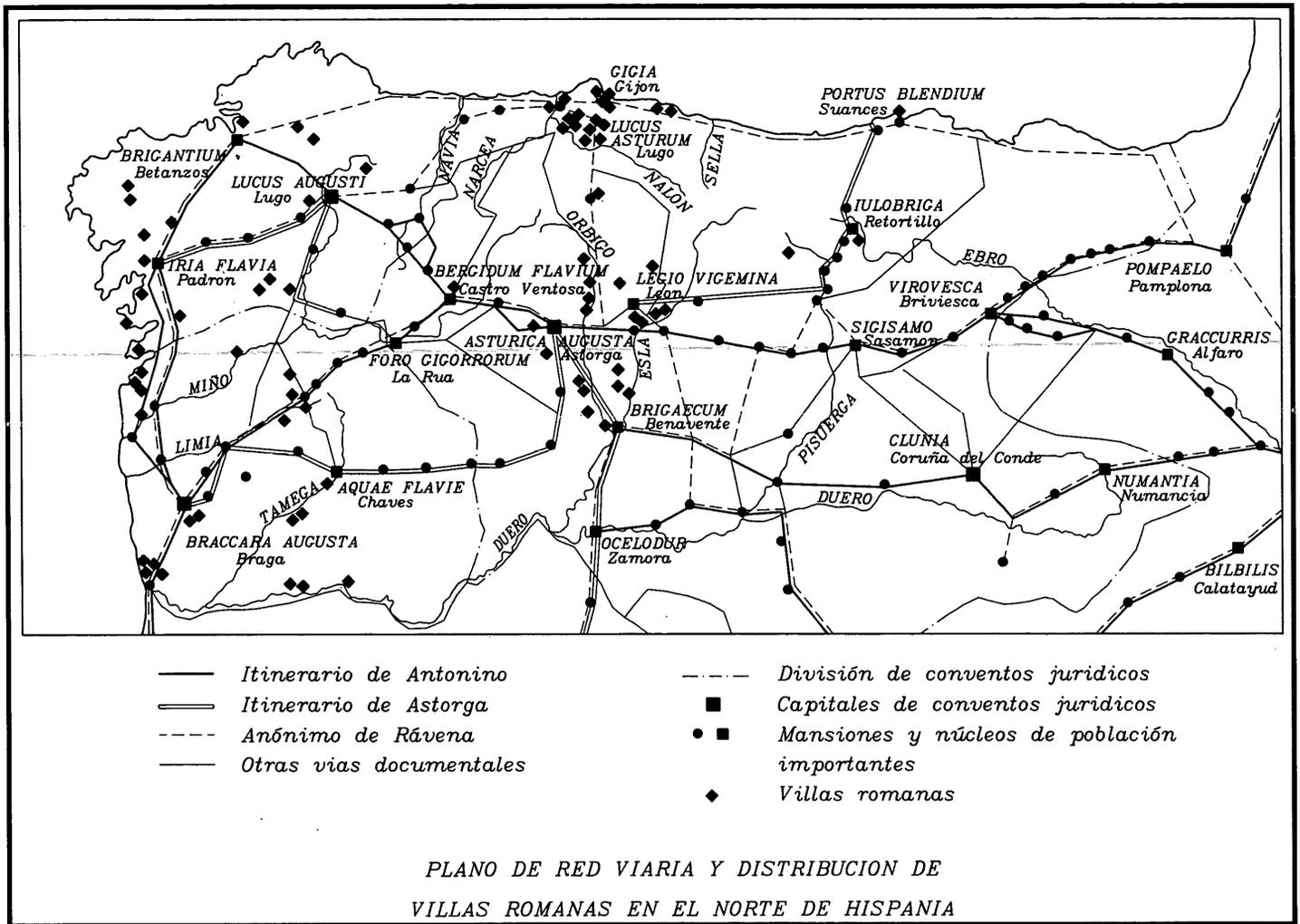
Al realizar un repaso histórico más detallado se comprueba como en el caso del valle de Cabuerniga han existido al menos cinco caminos que recorrían el valle:

- 1.- Romano: Por las cumbres
- 2.- Premedieval: A media ladera
- 3.- Medieval: Camino Real por el valle
- 4.- 1.860 - 1.900: Nueva carretera comarcal de Cabezón de la Sal a Reinosa por el puerto de Palomera que produce modificaciones a su paso por los pueblos del valle (Ruento, Selores, Renedo, etc..).

5.- Nuevas intervenciones con transformaciones puntuales de trazado, puentes, etc, en el periodo 1990-94

C. CAMBIOS TERRITORIALES PREVISIBLES EN LA ZONA

Entre los recursos más importantes con que cuenta la zona destacan su medio natural, su patrimonio edificado y su sistema territorial heredado, que conserva una gran calidad ambiental y paisajística. Los cambios territoriales que se puedan producir intentarán modificar el uso y la apropiación de dichos recursos. En el momento actual los recursos naturales de la zona se usan principalmente para la producción cárnica, lechera y pesquera, para la producción de fibra forestal y



Plano de Red Viaria y distribución de villas romanas en el norte de Hispania.

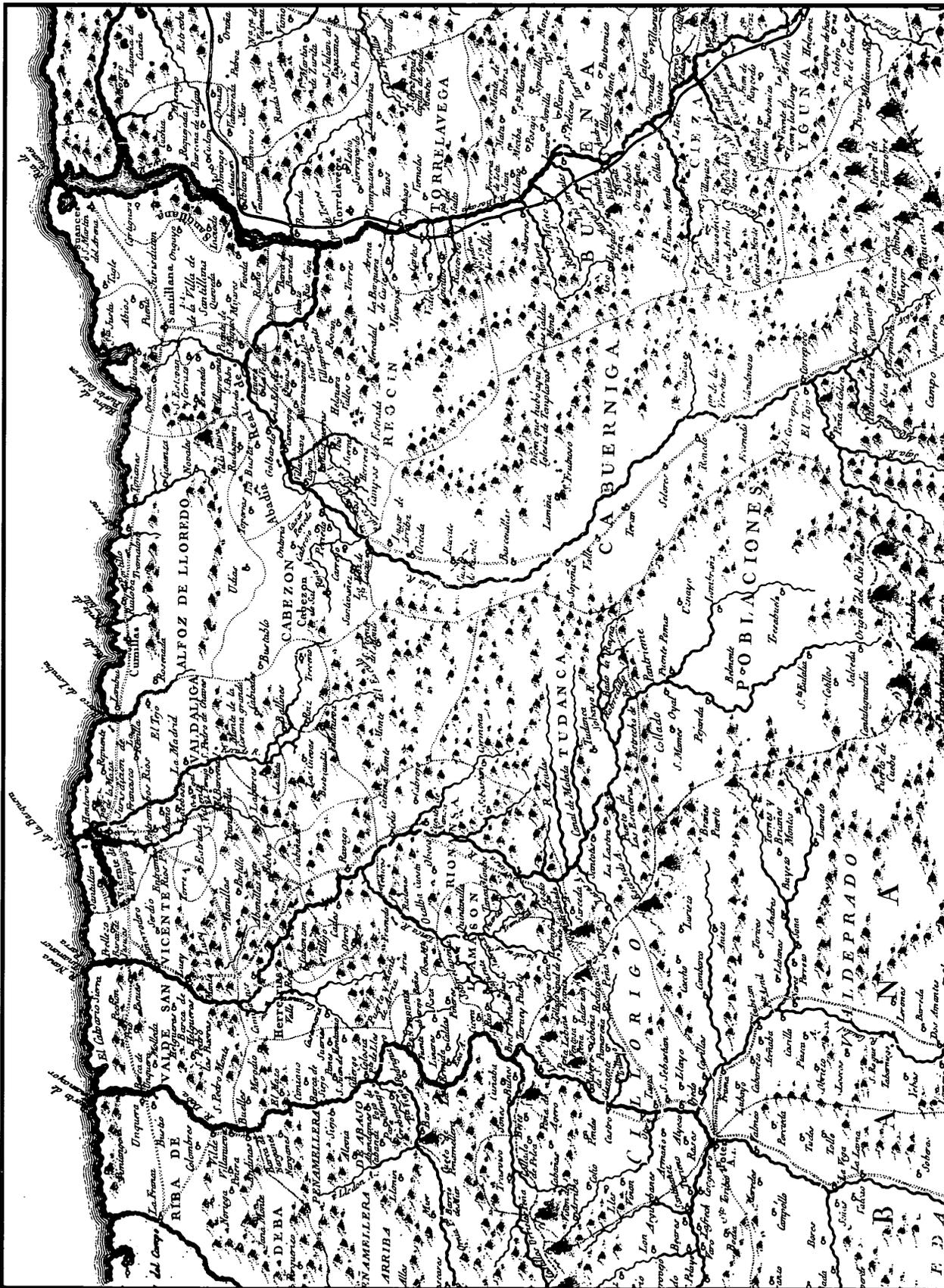
para el ocio y turismo. Estas actividades, junto con las demás que tienen lugar en la zona (talleres, pequeñas industrias, etc.), compiten por el mismo territorio en mayor o menor medida, siendo dicha competencia en algunos casos excluyente y en otros complementaria.

El futuro de la zona dependerá en gran medida de la gestión de su medio natural y de la conservación y desarrollo de los asentamientos y del patrimonio edificado. Según que las estrategias potencien el corto plazo o el largo plazo, sus efectos en la zona serán muy distintos. La planificación urbana y los planes de ordenación de los recursos naturales (PORN) son dos de los instrumentos más adecuados para diseñar y llevar a cabo una estrategia adecuada.

Hasta los años 80 la costa Oeste de Cantabria distaba de Santander, en tiempo real de desplazamiento en automóvil, por lo menos entre una hora y hora y media, y entre tres y cuatro horas de Bil-

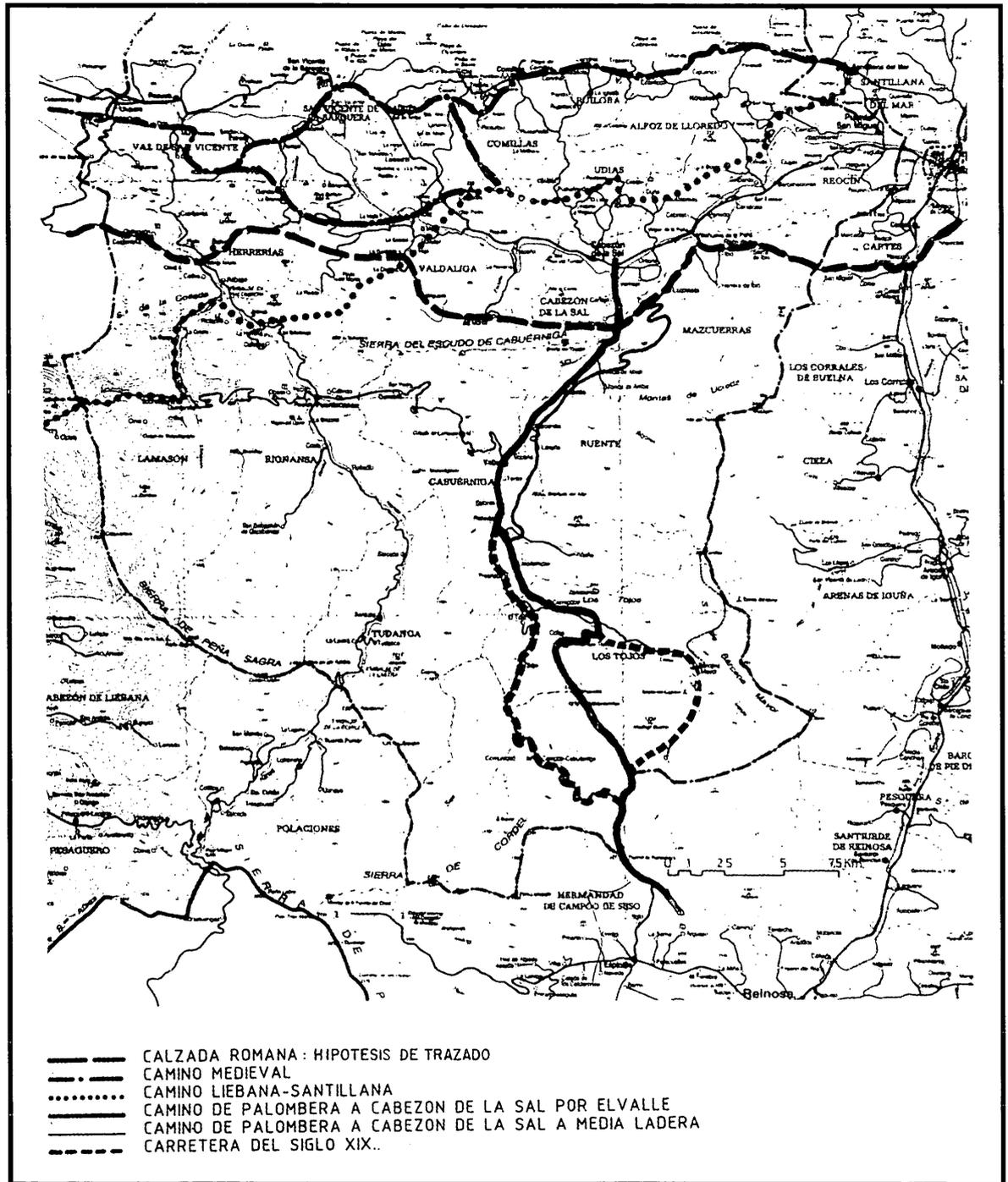
bao y Oviedo. Una vez construida la autovía dichos tiempos se verán reducidos considerablemente y estarán en torno a media hora y una hora y tres cuartos respectivamente. En consecuencia, una zona que ha estado aislada por razones geográficas e históricas, va a poderse integrar cotidiana y progresivamente en un territorio más amplio. Esta integración abarcará un territorio todavía mayor cuando se realice la autovía de acceso a la Meseta, que mejoraría notablemente sus comunicaciones con Burgos, Palencia, Valladolid, Madrid, etc..

En la actualidad, el territorio comprendido entre Santander y Torrelavega ya comienza a comportarse progresivamente como una sola área metropolitana, dadas la distancia que las separa y las conexiones existentes entre las mismas, ampliando un proceso que comenzó hace ya años y que se incrementó al ponerse en funcionamiento la autovía y mejorarse las comunicaciones por Ferroca-



Mapa de Tomás López 1774.
(Cortesía de Ediciones de Librería ESTVDIO. Santander).

Algunos caminos antiguos que atraviesan la zona.
(Cortesía de Ediciones de Librería ESTVDIO. Santander).

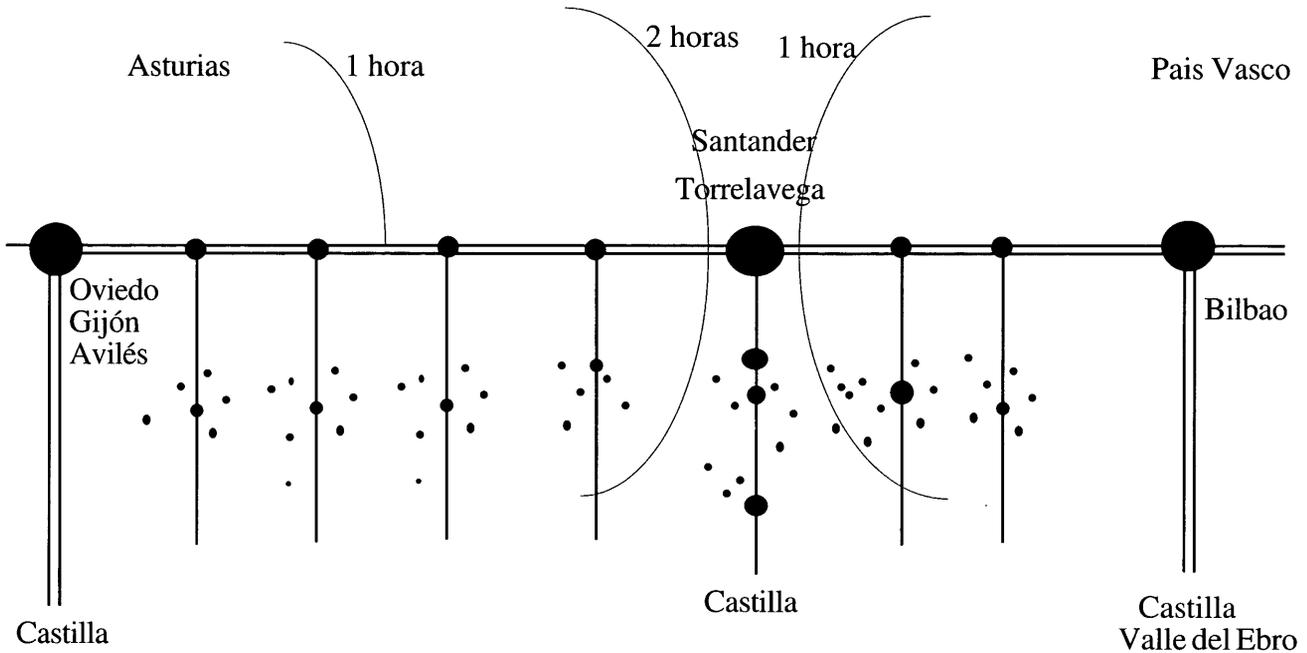


rril entre las dos ciudades. La continuación de la autovía hacia el Oeste podrá ampliar este proceso en esa dirección.

En los últimos veinte años se han consolidado relaciones semanales y de temporada, de marcado carácter interregional entre el Este de Cantabria y el País Vasco (sobre todo Bilbao), y de marcado carácter intrarregional entre el Este de Astu-

rias y la conurbación Oviedo-Gijón-Avilés. Estas relaciones están basadas fundamentalmente en el ocio, pero también en los servicios de distribución comercial, en la pequeña industria, en los talleres, etc.. La puesta en funcionamiento de la autovía podrá ampliar dichas relaciones a nuevos territorios, y en concreto al Oeste de Cantabria y al límite Este de Asturias. (Esquema 2).

ESQUEMA 2



Como es bien sabido, de igual manera que el Ferrocarril polarizó el territorio hacia donde se localizaron las estaciones, la autovía generará las mayores presiones en torno a los enlaces. Los lugares en los que además existan servicios educativos, sanitarios y comerciales, estación del Feve, playas u otros espacios naturales privilegiados, desempeñarán el papel más relevante en la atracción de los efectos más significativos de la autovía, tanto los diarios como los semanales y de temporada.

La mejora de la accesibilidad va a ampliar los procesos territoriales en curso en un doble sentido, facilitando la localización, ampliación o intensificación de actividades en la zona por razón del tiempo, forma y seguridad de desplazamiento, y también con la desaparición o reducción de actividades en dicho territorio, ya que, por las mismas razones, se podrán realizar desde el exterior del mismo. Sin embargo, el costo creciente del transporte, tanto público como privado, va a poner un cierto freno a estos procesos. En resumen se va a producir un doble proceso de llenado y vaciado de distintas actividades. Que actividades aparezcan y desaparezcan no va a ser independiente de

las iniciativas locales que existan, pudiendo estas llegar a modificar las tendencias preponderantes.

Un aspecto adicional que también deberá tenerse en cuenta es el posible cambio de función que Cantabria y el área urbana Santander-Bahía-Torrelavega pueden desempeñar en la Cornisa Cantábrica. La autovía acercará Cantabria y Santander al centro de gravedad de un corredor en cuyos extremos se encuentran dos importantes áreas industriales (Asturias y País Vasco), y también conectará Cantabria con el valle del Ebro y con Francia. Podría pensarse en que Cantabria y su área urbana central se consoliden como zona de servicios de calidad para dicho corredor y en particular para las dos áreas industriales, pero no solo de servicios de ocio, sino también de educación, sanidad, tecnología, servicios profesionales, etc., un centro en el que el conocimiento y el medio natural jueguen un papel fundamental.

Se describen a continuación algunos de los procesos que probablemente se van a producir en el Oeste de Cantabria con la entrada en funcionamiento de la autovía. Seguramente el proceso más importante va a estar generado por la segunda residencia; no obstante, también se describen otros

procesos que no por menos evidentes van a ser menos ciertos, aunque quizás si menos intensos.

1. CAMBIOS EN LA RESIDENCIA PERMANENTE

En la actualidad existe un uso creciente en España de vivienda unifamiliar frente al piso tradicional. Además, dada nuestra integración en las costumbres europeas, es probable que dicha tendencia se incremente.

La autovía podrá facilitar la aparición en el Oeste de Cantabria de residencias permanentes de personas que trabajan en la conurbación Santander-Torrelavega. Este fenómeno podría extenderse hasta el valle de Cabezón, ya que cuenta además con equipamientos y estación del Feve. Por otra parte, dado el atractivo de Santander como ciudad, será también más factible que residan en Santander aquellos profesionales o grupos sociales de alto nivel que tengan su trabajo en el Oeste de Cantabria.

Los procesos antes indicados, no comenzarán a producirse con la entrada en funcionamiento de

MANIFIESTO DE OYAMBRE

La costa occidental de Cantabria, entre Torrelavega y Unquera, es uno de los parajes más interesantes de nuestro litoral, tanto por la belleza y grandiosidad de sus paisajes, como por reunir un conjunto extraordinario de valores naturales y culturales muy bien conservados hasta nuestros días.

Lamentablemente, han aparecido ya algún tipo de especulaciones urbanísticas que podrían amenazar, de manera importante, este espacio excepcional. El caso más flagrante es el que afectaría al territorio constituido por la playa y dunas de Oyambre, situado en el centro de este tramo costero. La existencia próxima de la Autovía del Cantábrico podría afectar de manera negativa a ese entorno si no se protegiese debidamente su Ordenación, generando situaciones parecidas a las que, desgraciadamente, se han producido ya en otros municipios cántabros, como Castro Urdiales y Laredo.

Como voz de alarma de este riesgo, la ROP reproduce a continuación el llamado "Manifiesto en Defensa del Parque Natural de Oyambre", sumándose al mismo y alertando a los responsables regionales para que los indudables efectos positivos del nuevo tramo de la Autovía no se vean disminuidos por otros que podrían afectar de manera opuesta no sólo a Oyambre, sino a todo el espacio comprendido entre la Autovía y la costa a lo largo de todo el tramo.

Las instituciones, asociaciones y personas que suscriben este escrito manifiestan su preocupación por el abandono en que se encuentra el Parque Natural de Oyambre - San Vicente, ante las noticias recientes que, entre otras, se refieren a:

-La aprobación por el Consejo del Gobierno Regional de una propuesta de modificación de la Ley de Cantabria 4/1988 de 26 de Octubre por la que se declaró Oyambre Parque Natural. Se pretende al parecer modificar los lími-

tes del Parque reduciéndolos previsiblemente a las servidumbres mínimas a que obliga la Ley de Costas, lo que supondría prácticamente la desaparición del Parque Natural como tal, y con toda probabilidad levantar la veda a un proceso de construcción incontrolado, que acabaría con los valores principales de la zona en pocos años, como ya ha ocurrido en Laredo, Noja, Somo, etc.

- La construcción de la carretera Comillas - La Revilla, que afecta de forma notable al Parque, sobre todo en la travesía de la Ría de la Rabia y del Capitán, sin que se conozca la elaboración de un Estudio de Impacto que garantice la adopción de las soluciones más convenientes para las características y los objetivos del Parque Natural.

-El proceso de colmatación de los estuarios con arena que está dando lugar a su progresiva desaparición y cierre, tal y como se explica en el libro "Oyambre, Espacio Natural" (1987, pag. 33 a 43), además de la pérdida de esta arena en las playas, como se ha comprobado este verano de 1994 en la playa de Oyambre. Si no se actúa urgentemente (llevarmos 10 años sin hacerse nada desde que se planteó este problema), las rías y playas de la zona, sobre todo Oyambre y la Rabia, puede llegar a modificarse profundamente en las próximas décadas.

- Las últimas gestiones administrativas, que muestran una acción municipal y del gobierno regional encaminada a anular la existencia legal del Parque Natural, y a crear expectativas desorbitadas de edificación y usos contrarios a lo regulado en la Ley 4/1988.

Ante estas noticias alarmantes, queremos recordar a la opinión pública y a las instituciones que el área litoral Oyambre - San Vicente no es la única zona que posee un alto valor en nuestra región, ni la única sobre la que pesan dudosos planes de urbanización, pero sí es una de las más delicadas. Se trata de un paraje geográfico especialmente sensible a la acción hu-

la autovía, sin embargo es previsible que autovía los amplie y como consecuencia se produzcan los siguientes efectos:

- ▼ Un incremento de la vivienda aislada y dispersa
- ▼ Un vaciamiento de los núcleos o barrios más pequeños, aislados y peor dotados de servicios
- ▼ Un incremento de viviendas agrupadas en los principales núcleos urbanos de la zona
- ▼ Un incremento de los desplazamientos diarios tanto entre la zona y el exterior como en el interior de la misma

Se incrementará la ocupación dispersa del territorio por personas cuyo trabajo no depende de la explotación agraria y ganadera y continuará el vaciamiento de los valles altos y el fortalecimiento de los núcleos cabecera. También aparecerá una creciente demanda de mejora de las carreteras secundarias, caminos y camberas de la zona. Se produce, por tanto, una progresiva transformación del modelo de asentamiento de toda la zona, aunque dicha transformación será mayor en las áreas más inmediatas a los enlaces de la autovía, núcleos cabeceras y a lo largo de las vías de comunicación, tal y como se ha señalado anteriormente.

mana, constituyendo precisamente su excepcional belleza paisajística, la clave de su fragilidad. Por ello, sentimos la obligación de no permanecer pasivos ante su progresiva degradación por la acción equivocada o especulativa de diversos agentes económicos.

En consecuencia, creemos oportuno hacer las siguientes consideraciones:

1. La Ley 4/1988, de creación del Parque Natural de Oyambre, aprobada por unanimidad de la Asamblea Regional, supuso en su momento una medida muy positiva para la Región, por su concepción integral del territorio, dando solución a un proceso de conflictos que duraba años y amenazaba con convertir el área costera entre Comillas y San Vicente de la Barquera en otro disparate urbanístico más de los cometidos en el litoral.

Si con la Ley no se han cumplido las expectativas creadas, es porque no se ha aplicado adecuadamente, dada la falta de voluntad del Gobierno Regional, que parece más interesado en que desaparezca este Parque Natural que en gestionar su desarrollo, incumpliendo así la propia Ley.

Por ello, es imprescindible mantener y desarrollar la Ley 4/1988 con las precisiones que sean oportunas, pero no se puede ignorar su existencia. Se ha de recordar al respecto que cualquier licencia, acuerdo municipal o de la administración regional contrario a la Ley de Creación del Parque Natural es nulo de pleno derecho, y se puede incurrir en responsabilidad por ello y por los perjuicios causados.

2. Debe destacarse, una vez más, que este territorio ofrece condiciones idóneas para llevar a cabo un programa integral de "desarrollo sostenible", de acuerdo con los criterios más recientes aprobados a nivel mundial (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo, 1992), para compatibilizar el bienestar humano con la conservación del medio ambiente. Para ello, la existencia de la

Ley 4/1988 y su correcta gestión constituye el primer paso imprescindible.

3. Avanzando en esta línea, se propone entre otras medidas, que la zona de Oyambre sea declarada Reserva de la Biosfera por el Cimité Español del MAB (Programa Hombre y Biosfera) de la UNESCO, como zona representativa de los sistemas atlánticos litorales, de los que no existe declarado ninguno en nuestro país, excepto Urdaibai, en la zona Guernica-Mundaca. Recientemente, han sido declaradas Reservas de la Biosfera las islas de Menorca y Lanzarote en su totalidad, como ejemplo de desarrollo sostenible, compatibilizando las actividades humanas -pesca, agricultura, turismo, etc.-, y la conservación del medio natural.

Esta declaración supondría un reconocimiento añadido al valor excepcional de la comarca, potenciando su imagen a nivel internacional, promocionando sus recursos pesqueros y agrarios, así como un turismo respetuoso con el medio ambiente y la cultura.

Asimismo, esta declaración facilitará la tramitación de las ayudas para conservación del medio ambiente y desarrollo regional previstas en los Fondos Estructurales y de Cohesión, Directivas de Habitats, y medidas de acompañamiento de la Política Agraria Comunitaria, y otras medidas posibles que permitan diversificar y mejorar la economía local y el empleo durante todas las épocas del año.

4. En conclusión, mediante este manifiesto hacemos un llamamiento a la opinión pública en general, y a las Instituciones, Colegios Profesionales, Asociaciones, Medios de Comunicación y Partidos Políticos en particular, para que entre todos exijamos el cumplimiento y desarrollo de la Ley 4/1988 de protección de Oyambre, contribuyendo al respeto y a la conservación de los valores naturales y culturales de su entorno.

Cantabria, Septiembre 1994

2. CAMBIOS EN LA INDUSTRIA Y LOS SERVICIOS

En términos generales la industria no está creciendo en la Cornisa Cantábrica, por lo que tampoco se espera un crecimiento en esta zona. Los servicios están creciendo solo en las grandes ciudades y generalmente en unidades de gran tamaño o especializadas. La entrada en funcionamiento de la autovía va a significar, también en este caso, la ampliación territorial de sus mercados respectivos.

Las actividades que pueden verse más afectadas son las naveas y los talleres. En la actualidad estos se encuentran localizadas principalmente en las proximidades de Torrelavega, a lo largo de la carretera nacional; con la autovía esta localización podría ampliarse al valle del Saja entre el Alto de Quijas y el valle de Cabezón. La autovía también potenciará y facilitará el traslado de industrias desde los centros urbanos más congestionados y alto precio del suelo, como Santander y Torrelavega, a lugares próximos al corredor de la autovía.

En el área existen también un importante número de talleres, actividades entre industriales y artesanales, como carpinterías, talleres de reparación y concesionarios de vehículos, almacenes de materiales de construcción, etc.. surgidas en muchos casos como transformación de las actividades artesanales de cada uno de los núcleos urbanos. Existe ya una importante competencia en este tipo de actividades entre los que se encuentran en la zona y fuera de ella; con la autovía dicha competencia se incrementará, dando lugar a la desaparición de unas y el crecimiento de otras, en función de su capacidad de ser competitivas. A no ser que exista una estrategia que potencie la competitividad de este tipo de actividades en la zona, las que se encuentren en el exterior de la misma irán copando parte del mercado de la misma.

En el caso de los servicios y del comercio, el proceso será similar al descrito anteriormente; la autovía posibilitará una ampliación de la competencia entre los establecimientos de la zona y los exteriores a la misma. En la actualidad gran parte de los servicios son satisfechos desde Santander-Torrelavega y la aparición de la autovía hará factible que se puedan proveerse desde lugares todavía más alejados de la zona, como las dos grandes áreas urbanas de Bilbao y de Oviedo-Gijón-Avilés. Es previsible pues que el comercio local se vea afectado.

La demanda de segunda residencia será tanto más sólida cuanto menos se repitan los errores de congestión, deterioro ambiental, localización de viviendas aisladas, campings, etc. producidos en el Este de la región, cuanto más se identifique el Oeste de la región con una oferta de calidad

3. CAMBIOS EN LA SEGUNDA RESIDENCIA, OCIO Y TURISMO

Desde hace ya bastantes años, existe una creciente demanda de segundas residencias en el Este de Cantabria, basada principalmente en la proximidad al País Vasco, sobre todo a Bilbao. La finalización de la autovía hasta Santander y la futura conexión con Asturias facilitará la ampliación de dicho fenómeno al Oeste de la región, por la demanda combinada del País Vasco, Santander-Torrelavega y Asturias. Parece evidente que dicha ampliación ya se está preparando e incluso produciendo, sin embargo no está claro su ritmo, su amplitud, ni sus impactos a nivel territorial.

Recientemente se están poniendo en marcha algunas promociones de viviendas unifamiliares al Oeste de Santander que parece van dirigidas a los mercados Vasco y Cántabro. Sin embargo, las importantes inversiones realizadas en el Este de la región y el escaso ritmo de crecimiento económico, hacen pensar que esta demanda va a tener un ritmo lento de crecimiento. Tampoco está claro si va a llegar al Oeste de Cantabria la demanda de segunda residencia asturiana y, en caso de producirse, parece que no tendrá la magnitud de la del País Vasco, al existir en el Oeste asturiano un área litoral de gran calidad y más próxima.

En nuestra opinión, la demanda será tanto más sólida cuanto menos se repitan los errores de congestión, deterioro ambiental, localización indiscriminada de viviendas aisladas, campings, etc.. producidos en el Este de la región, cuanto más se identifique el Oeste de la región con una oferta de calidad. Como no se prevé de momento una diferencia sustancial de precio entre la oferta del Este y la del Oeste de Cantabria, a no ser que se mantenga la indicada diferencia de calidad ambiental existente en estos momentos, la demanda del País Vasco se seguirá localizando en el Este de la región dado que el tiempo de desplazamiento se mantiene en la mitad.

El efecto se prevé más intenso en la costa que en el interior. En la costa, dado que el precio del suelo es y será mayor, se producirá una mayor agrupación de las viviendas que en el interior. Las playas o núcleos singulares como Santillana, Comillas, San Vicente de la Barquera, etc.. serán sin duda los que resulten más atractivos para esta demanda. Es previsible que la demanda en el interior se integre mejor en los núcleos rurales y potencie la restauración de su arquitectura tradicional. Zonas del interior hoy en día prácticamente vírgenes

a este proceso, como el valle del Nansa o Carmo-
na, o bien otros algo más afectados ya como el
valle de Cabuérniga, pueden recibir también una
parte de la demanda. El incremento de la deman-
da se producirá en las zonas cuya distancia real y
subjetiva a la autovía sea pequeña.

La autovía hacia la Meseta puede ser la si-
guiente fase para desarrollar un mercado que hoy
en día tiene menor importancia, la segunda resi-
dencia de personas que viven en Burgos, Palen-
cia, Valladolid, Madrid, etc...

En todas las zonas afectadas se ampliará la
demanda de servicios de ocio, restaurantes, hote-
les, etc.. Uno de los grandes retos será asegurar
un nivel de internalización de los efectos benefi-
ciosos de la segunda residencia en los habitantes
de la zona, siendo capaz de complementar sus
actuales actividades ganaderas con nuevos servi-
cios para el ocio. Las experiencias de casas de la-
branza, etc.. deberán ser tenidas en cuenta.

La demanda de turismo no tiene porqué verse
incrementada sustancialmente con la autovía, si
bien una parte importante del turismo de la zona
puede estar directa o indirectamente conectado
con la segunda residencia, como en la actualidad
sucede con el Este de la región

La movilidad general dentro de la zona y ha-
cia/desde fuera de la misma, tanto de los residen-
tes como de los turistas, podrá aumentar conside-
rablemente. En la actualidad ya se producen des-
plazamientos desde la zona a la ciudad de San-
tander para el trabajo, el comercio, el ocio o com-
binaciones de las mismas. La autovía permitirá
que este proceso se amplie tanto cotidianamente
como durante los fines de semana y las vacacio-
nes. Por ello la autovía podrá generar también un
cierto incremento de la demanda de ocio en San-
tander.

También debería tenerse en cuenta que la au-
tovía, al mejorar la conexión con el entramado de
comunicaciones que concurren en Bilbao, puede
abrir posibilidades de satisfacer en Bilbao, en el
País Vasco y en el valle del Ebro demandas de
ocio que hoy en día no se dirigen hacia dichas zo-
nas. Ir al cine, al teatro o a tomar el avión a Bilbao,
ir a Francia en el día, tener una segunda residencia
en la Rioja Alta son cosas que se podrán plantear
desde Cantabria.

La segunda residencia y el ocio de fin de se-
mana puede ser la actividad que más aumente en
la zona como consecuencia de la autovía. Si es
así, los efectos adicionales que ello generará en el
modelo territorial serán:

- ▼ Un incremento de la vivienda aislada y dis-
persa y también de los servicios
- ▼ Un incremento de los precios de las vivien-
das
- ▼ Un incremento de la presión sobre los pe-
queños núcleos rurales
- ▼ Una fuerte presión sobre toda la costa, en
especial las playas
- ▼ Una demanda de nuevos servicios e infraes-
tructuras que deberán dimensionarse por enci-
ma de las demandas de los residentes
- ▼ Presión sobre las áreas frágiles de la natura-
leza, como Oyambre o San Vicente de la Bar-
quera
- ▼ Presión sobre las áreas urbanas de mayor
calidad como Comillas y Santillana del Mar

4. CAMBIOS EN LAS ACTIVIDADES GANADERAS Y FORESTALES

Dado que en el Norte de España las explota-
ciones ganaderas van reduciendo su número pro-
gresivamente, la aparición de nuevas actividades
en la zona puede potenciar la continuación de es-
te proceso, lo que contribuirá a modificar el conte-
nido de sus núcleos rurales.

La competencia por el uso del suelo se va a in-
crementar sobre todo debido al crecimiento de las
segundas residencias, el ocio y el turismo, lo que
implicará la elevación de los precios del suelo, y la
expulsión de las actividades ganaderas de las áre-
as más atractivas para las primeras. Esto se pro-
ducirá fundamentalmente en la costa y en las áre-
as más cercanas a los enlaces de la autovía. En
consecuencia, las actividades ganaderas tendrán
problemas para mantener o incrementar su super-
ficie debido a las expectativas de mayor precio del
suelo. Es posible que otros suelos se dejen de ex-
plotar en espera de su posible transformación o,
simplemente, se cese en la actividad ganadera.
Estos procesos de abandono de la explotación
pueden significar cambios en el paisaje por la apa-
rición de nuevos usos o por la extensión de usos
forestales.

La puesta en funcionamiento de la autovía
puede significar a su vez el aumento de la distan-
cia a la cual se puede recoger la leche, lo que
puede dar lugar a la ampliación de la recogida por
centrales lecheras exteriores a la zona.

El paisaje de la zona puede en consecuencia
experimentar algunos cambios:

- ▼ Transformación del carácter agrario-rural de los pueblos de las poblaciones de la zona.
- ▼ Aparición de vivienda dispersa y edificios diseminados
- ▼ Disminución de las praderías, aunque manteniendo su papel preponderante
- ▼ Incremento de las áreas forestales

5. CAMBIOS EN EL PLANEAMIENTO

En la actualidad existen delimitaciones de suelo urbano, normas subsidiarias o planes generales en todos sus municipios. La autovía va a tener una influencia notable en los procesos que intenta ordenar el planeamiento, por lo que sería conveniente revisarlo. En particular deberán revisarse las normas que permiten edificar excepcionalmente en suelo no urbanizable, por el previsible aumento de la demanda de segundas residencias y otras actividades de servicios complementarios, tales como campings, etc...

Dado que los procesos que intenta ordenar el planeamiento vigente se van a agudizar, sería muy conveniente que la concesión de licencias y la disciplina urbanística se lleven con mayor rigor, tanto a nivel municipal como en la Comisión Regional de Urbanismo, en lo referente a las autorizaciones para edificar en el suelo no urbanizable.

Al no existir en la zona ningún plan o estrategia comarcal, parece que sería recomendable su elaboración, para coordinar las normativas y el tratamiento de todos los núcleos y ecosistemas.

Ya que un recurso muy importante de la zona es el medio natural, sería conveniente que se desarrollen Planes de Ordenación de los Recursos Naturales previstos en la Ley de Protección de los Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestres, en particular en la costa y en los elementos naturales más desatacados. Además la protección del Parque Natural de Oyambre debe ser reforzada ya que las presiones sobre el mismo van a aumentar.

D. EFECTOS DEBIDOS AL USO DEL SUELO POR LA AUTOVÍA

Por último, vamos a referirnos a la propia ocupación de suelo que la construcción de la autovía requiere, así como a los efectos que producirá en

El tratamiento de desmontes y terraplenes, de las obras de fábrica y de los enlaces, la forma en que atraviese montes y ríos, puede hacer que la autovía sea un elemento que ensalce o mejore o por el contrario que deteriore la calidad del paisaje resultante

su entorno inmediato. La autovía ocupará unos 2 kilómetros cuadrados de suelo entre Torrelavega y Unquera, lo que equivale aproximadamente al núcleo urbano de Cabezón de la Sal.

La autovía va a ser, por tanto, un artefacto muy presente en todo el territorio, fácilmente visible y que puede suponer una mejora de la calidad ambiental de la zona o un deterioro considerable de la misma. Por este motivo, su tratamiento formal y la percepción que de ella se tenga, tanto desde dentro como desde fuera de la misma, será sin duda un factor fundamental para contribuir a la conservación de la calidad ambiental en la zona, que como se ha indicado antes es su recurso más importante. El tratamiento de desmontes y terraplenes, de las obras de fábrica y de los enlaces, la forma en que atraviese montes y ríos, puede hacer que la autovía sea un elemento que ensalce o mejore o por el contrario que deteriore la calidad del paisaje resultante.

La autovía permanecerá con la forma que se construya durante muchos años, como ha sucedido por ejemplo con los trazados y estaciones del ferrocarril. Por tanto, de la misma manera que en la actualidad consideramos auténticas obras de arte algunas estaciones de ferrocarril, se debe conseguir que la autovía sea recordada ahora y en el futuro también como una obra de arte. Sería lamentable que la autovía solo fuese recordada como un instrumento que permite pasar rápidamente por un territorio que ha deteriorado. Se debe conseguir que la autovía sea considerada en su totalidad y en cada una de sus partes también por su valor formal y paisajístico.

Pero la autovía no se construye en un abrir y cerrar de ojos, ni sin realizar actividades que pueden dejar impactos ambientales tan importantes como la propia autovía. Se debe aprender de los buenos y malos resultados o ejemplos que la autovía está dejando en la parte oriental de la región. Ejemplos a no repetir son los desmontes del acceso a los túneles, el desvío de la carretera nacional y las pilas del puente sobre la ría de Oriñón que han destrozado importantes zonas de ladera, de marismas y de ría, o los fortísimos impactos que dejan las dos principales plantas de machaqueo que se han establecido. Ejemplos a repetir serían el tratamiento vegetal llevado a cabo para esconder el impacto paisajístico de los muros de fábrica en la misma ría de Oriñón o el puente de Treto.

Los aspectos formales de la propia autovía así como los impactos de su construcción son por otra parte más fácilmente controlables desde el

propio proyecto de obra y de ejecución, siendo responsabilidad directa de los técnicos y de la administración.

E. CONCLUSIONES

Dado que las obras de la autovía ya se han iniciado desde Torrelavega hacia Asturias, nos parece que son recomendables entre otras las siguientes medidas:

- ▼ Asegurar la calidad de los aspectos formales en la construcción de la autovía
- ▼ Realizar un pacto institucional entre todas las administraciones competentes para evitar la dispersión de iniciativas y potenciar su coordinación.
- ▼ Redactar una estrategia común e integrada para todo el territorio afectado sin las limitaciones que suponen las divisiones municipales.
- ▼ Realizar un Plan de Ordenación de la Oferta turística para la zona.
- ▼ Promocionar adecuadamente los recursos existentes, no liquidándolos a corto plazo y considerando que son un bien excaso y de alta calidad ("marca de calidad").
- ▼ Mejorar y potenciar la vivienda de primera residencia, para aminorar los desequilibrios

previsibles por el uso turístico y los movimientos de fin de semana.

- ▼ Atender las posibilidades reales de desarrollo local (ecodesarrollo), como forma de mantener a la población actual, conservar los territorios y sentar las bases para un desarrollo equilibrado y sostenible. ●

(1) Este artículo está basado, en sus dos primeras partes, en la ponencia que el primero de sus autores presentó en las *Jornadas sobre la Autovía del Cantábrico* y en general es tributario de dichas Jornadas, que se celebraron, bajo la dirección del primero de sus autores, en el Centro de Estudios Rurales de la Universidad de Cantabria en Cabezón de la Sal en Abril de 1993. El resumen de dichas Jornadas fué publicado por el Centro en Junio de 1993.

(2) Delimitación de Suelo Urbano de Valdáliga, 1982

(3) Ponencia presentada por Vicente García Merino "El impacto de la Autovía y la evolución previsible de la Marina Occidental de Cantabria" en las Jornadas sobre la Autovía del Cantábrico, Centro de Estudios Rurales de la Universidad de Cantabria, Cabezón de la Sal, Abril de 1993, p. 79.

(4) "Casa y Aldea en Cantabria", E. Ruiz de la Riva, Ed. Estudio-Universidad de Cantabria, Santander, 1991, p. 96.

(5) "Rutas y caminos para subsistir, pero no para estimular el crecimiento económico"

(6) "Casa y Aldea en Cantabria", E. Ruiz de la Riva, Ed. Estudio-Universidad de Cantabria, Santander, 1991, p. 89.

(7) "De Re Toponimica. Comunicaciones en Cantabria", F. Sojo y Lomba, Boletín de la Real Sociedad Geográfica, tomo LXXXVI, nº 4-6, Madrid, 1950, pp. 5-7.