

- CANTABRIA -

OLGA DE COS GUERRA

**ORGANIZACIÓN DEL ÁREA  
METROPOLITANA DE SANTANDER**

*UNA REALIDAD FUNCIONAL DE LÍMITES DIFUSOS EN EL MARCO*

*DE LA BAHÍA DE SANTANDER*

1 DE JULIO DE 2010



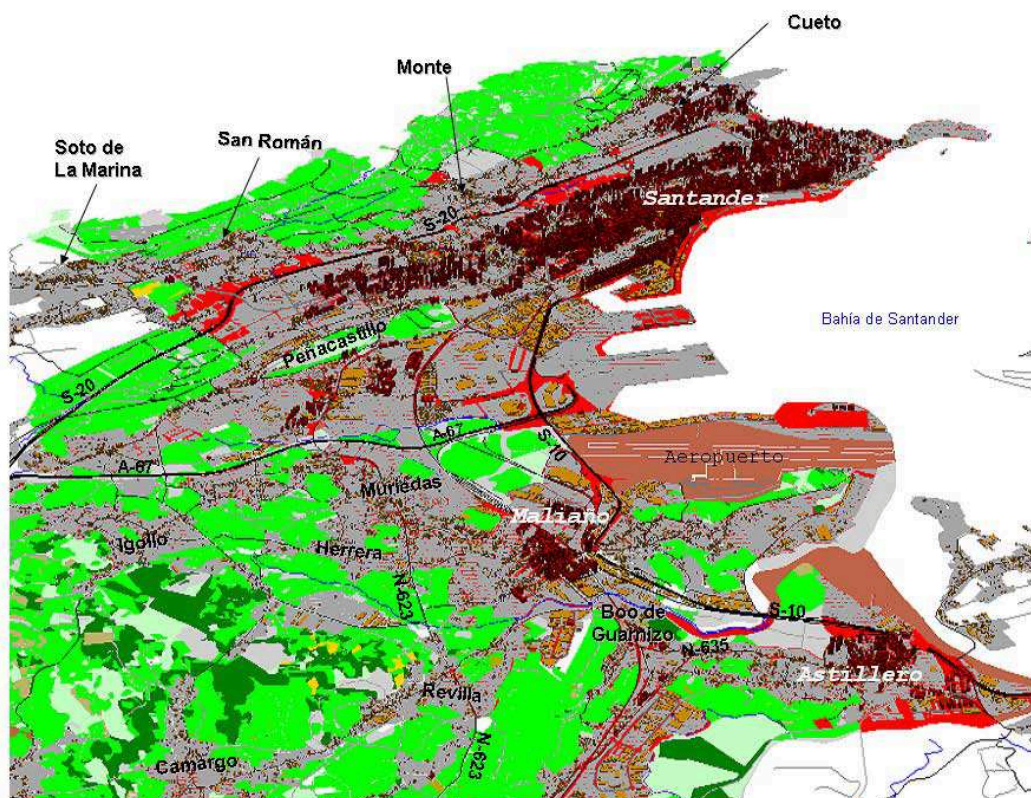
## ÁREA METROPOLITANA DE SANTANDER

Título:

ORGANIZACIÓN DEL ÁREA METROPOLITANA DE SANTANDER

Subtítulo:

*UNA REALIDAD FUNCIONAL DE LÍMITES DIFUSOS EN EL MARCO DE LA  
BAHÍA DE SANTANDER*



Autora: Olga de Cos Guerra

GUÍA PARA LAS EXCURSIONES DEL X COLOQUIO Y JORNADAS DE  
CAMPO DE GEOGRAFÍA URBANA

## **ÍNDICE:**

1. Introducción.
  2. Antecedentes. El tratamiento del área de la bahía desde el planeamiento urbanístico a escala comarcal.
  3. Configuración del área metropolitana de Santander. Delimitación y zonificación interna.
    - 3.1. Criterios que intervienen en la delimitación del área metropolitana de Santander.
    - 3.2. Modelo sintético del grado de metropolización en torno a Santander.
    - 3.3. Delimitación y zonificación interna del área metropolitana de Santander.
  4. Principales rasgos sociodemográficos y funcionales del área metropolitana.
  5. Principales unidades territoriales, ejes y elementos articuladores del área metropolitana de Santander.
    - 5.1. Espacios residenciales del periurbano
    - 5.2. Los núcleos rurales tradicionales
    - 5.3. Espacios periféricos de actividad económica
    - 5.4. Grandes parques y espacios verdes
    - 5.5. Centros de transporte y principales infraestructuras
  6. Prospectivas demográfico-territoriales
- Bibliografía

## 1. INTRODUCCIÓN

El área metropolitana de Santander, inexistente como entidad administrativa local en la actualidad, fue incorporada a finales de 2004 en el *Plan de Gobernanza* del Gobierno de Cantabria como objetivo a desarrollar, si bien aún no se ha constituido como tal. Ello no impide identificar una realidad funcional, en torno a la bahía de Santander que sirve de base para la delimitación del área metropolitana de Santander sobre la base de la sistematización de su organización funcional supra-municipal, atendiendo a diversos criterios, tales como la ocupación del espacio, la actividad económica y los intercambios e interacción entre los municipios que la componen.

Un recorrido por esta unidad -localizada en la Marina central de Cantabria y presidida por la ciudad y la bahía de Santander, que actúa como hito y le confiere un paisaje característico- es suficiente para observar que el entorno natural en el que se enmarca queda con frecuencia en un segundo plano, siendo dominante en el territorio percibido la existencia de una unidad funcional articulada por los principales ejes de transporte de la región y marcada por una elevada intensidad de ocupación, tanto en términos absolutos como, especialmente, relativos al alojar en poco más del 5% de la superficie de Cantabria prácticamente el 50% de la población de la región.

La unidad presenta un carácter híbrido urbano-rural, de límites difusos entre sus componentes internos y hacia el exterior. Destaca por la mezcla y la disposición anárquica, e incluso en apariencia incoherente, de las unidades que la componen, lo que con frecuencia genera el establecimiento de usos diferentes (residenciales, industriales, comerciales y de servicios, agrícola-ganaderos...), infraestructuras y espacios libres en una ubicación que no sigue patrones espaciales ordenados, lo que no es obstáculo para que, precisamente, el dinamismo y la diversidad de elementos que componen la unidad metropolitana sirvan de base para su identificación como un sector característico en la Comunidad Autónoma de Cantabria, con rasgos más intensos de ocupación del territorio en las proximidades de los núcleos urbanos principales que la generan, dinamizan y alimentan.

Con una visión de conjunto el área metropolitana de Santander puede plantearse como una unidad de integración de espacios altamente transformados y humanizados (de carácter urbano, periurbano e industrial) y otros –principalmente de costa– con mayor presencia de rasgos naturales.

**Foto 1**

**Vista del área metropolitana de Santander desde su límite sur (Sierra de Peña Cabarga)**



## **2. ANTECEDENTES. EL TRATAMIENTO DEL ÁREA DE LA BAHÍA DESDE EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO A ESCALA COMARCAL**

La comprensión de la configuración actual del área metropolitana de Santander solo es posible si se toma como referencia el Plan Comarcal de 1955, documento que abordaba de forma conjunta la ordenación urbanística del término municipal de Santander y parte de los de Camargo, Astillero, Marina de Cudeyo y Ribamontán al Mar. Su redacción supuso la apuesta por la escala comarcal, lo que contribuyó a definir un modelo metropolitano como estrategia de crecimiento en los cincuenta años de vigencia prevista del plan, de los que se agotaron más de la mitad.

Los objetivos del plan se centraron en la acentuación y clarificación definitiva de la zonificación funcional y de la segregación social en el espacio. Para ello los usos residenciales se localizaban en el tercio Norte del ámbito comarcal, en torno al núcleo de Santander y a su embrionaria expansión hacia el Este y el Oeste. Un polo secundario aparecía al Sur-Oeste, recogiendo los asentamientos de Muriedas, Maliaño y El Astillero. A las actividades comerciales y administrativas se les asignaba el espacio central de la ciudad, mientras que se proponía que la industria y las principales

infraestructuras de transporte se localizasen esencialmente en el arco Oeste de la Bahía, afectando a los municipios de Santander, Camargo y El Astillero, sobre terrenos en su mayoría ganados al mar y contiguos a la proyectada dársena de Raos y al aeropuerto, completándose y asegurándose así la integración de la actividad industrial con las infraestructuras de transporte.

Además de regular el reparto de usos, el plan se convirtió en un instrumento destacado para la segregación del espacio residencial. El sistema se centraba en la propuesta de una serie de categorías socio-residenciales (edificación urbana intensiva, bloques aislados, edificación residencial acomodada, edificación residencial modesta y zona rural), a través de las cuales se asignaba a cada sector una función residencial en el conjunto de la comarca. Esta propuesta definió para el área metropolitana un modelo de urbanización sustentado en la introducción de nuevas tipologías de edificación, tales como suburbana intensiva (en Somo, Maliaño o Astillero) y bloques aislados (en Somo, Maliaño, Elechas, Rubayo-Setién o Astillero).

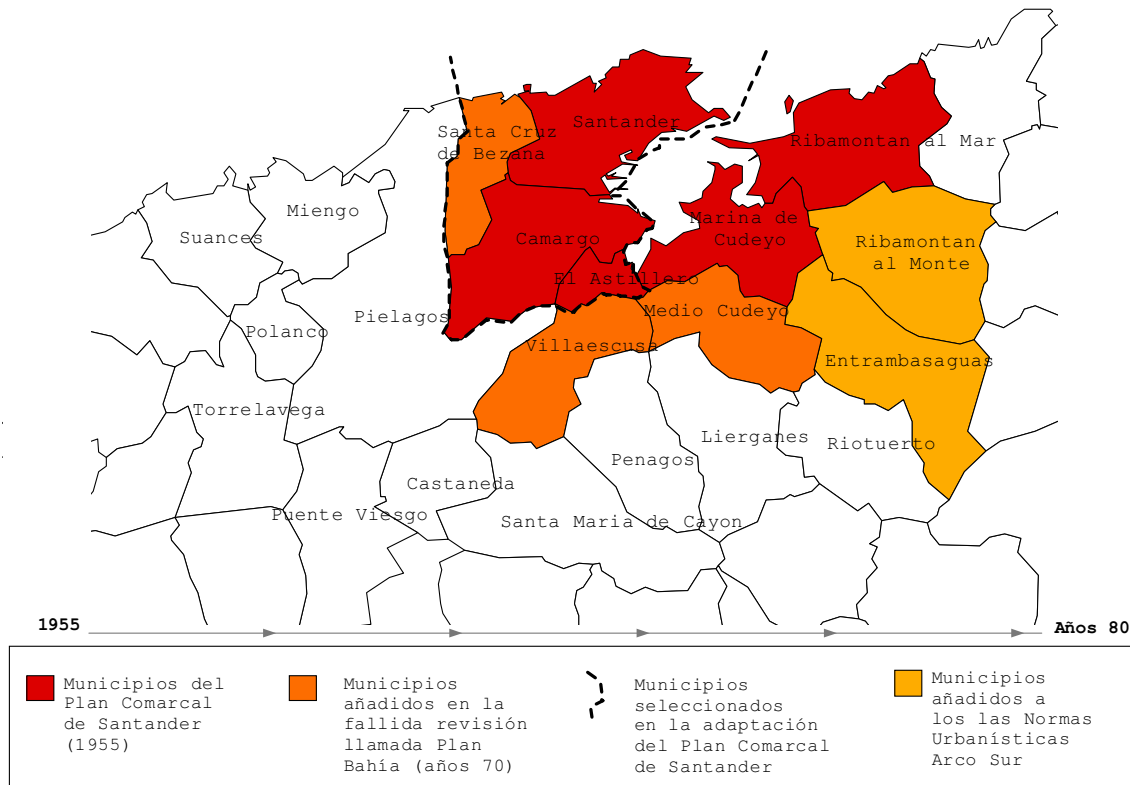
Se trata de una figura de planeamiento clave para el impulso de la urbanización de los municipios ubicados en torno a la bahía de Santander y configuró un modelo de área metropolitana, en el que a cada núcleo de población se le asignaba una función y un modelo de ocupación del suelo. Así pues, las determinaciones del Plan Comarcal de 1955 resultaron fundamentales para comprender el papel terciario y residencial de Santander, la localización en su término municipal de las viviendas de mayor calidad, la función industrial y residencial de baja calidad en Maliaño y Astillero, el potente proceso de urbanización de ocio en Somo o la consolidación como núcleos como Elechas, Pontejos y Gajano.

Esta propuesta de planificar y ordenar un espacio urbano de carácter metropolitano intentó ser secundada en los años setenta por el fallido Plan Bahía, en el que se incluía la totalidad de la superficie de los municipios afectados por el Plan Comarcal, a los que se añadían Santa Cruz de Bezana, Villaescusa y Medio Cudeyo. Tras el fracaso de este segundo plan de ordenación comarcal, la Comisión Central de Urbanismo planteó, a finales de los años setenta, dos ámbitos de planeamiento, ya que por un lado se redactan las Normas Subsidiarias del Arco Sur (para Entrambasaguas, Medio Cudeyo, Marina de Cudeyo, Ribamontán al Monte, Ribamontán al Mar y

Villaescusa) y, por otro, se revisa el Plan Comarcal, a través de los planes municipales de Santander, Camargo, Astillero y Santa Cruz de Bezana.

**Mapa 1**

**Municipios incluidos en el planeamiento comarcal de la Bahía desde mediados de los años 50**



Fuente: Elaboración propia a partir de Ortiz y Valdeolivas (1990) y *Memoria del Plan Comarcal de Santander* (1956). En: De Cos y De Meer, 2007.

### 3. CONFIGURACIÓN DEL ÁREA METROPOLITANA DE SANTANDER. DELIMITACIÓN Y ZONIFICACIÓN INTERNA.

A pesar de la dificultad de precisión espacial y de la ausencia de consenso y de definición unívoca de lo metropolitano, se plantea a continuación una propuesta de delimitación del área metropolitana de Santander, asumiendo dificultades conceptuales y metodológicas a las que se unen otros problemas derivados de la escasez de fuentes sobre aspectos tan destacados como la movilidad o los ritmos de vida.

Para ello se desarrolla un modelo SIG basado en el método multicriterio sobre todos los municipios que han formado parte de las figuras de planeamiento comarcal descritas en el apartado anterior, así como otros términos municipales colindantes a



éstos. Con ello se llega a delimitar una comarca que en adelante constituirá el área metropolitana de Santander, definida por ser el territorio de influencia de la ciudad de Santander atendiendo a rasgos como la concentración demográfica, los procesos de descentralización, el predominio del perfil terciario y secundario, la aparición de nuevas centralidades terciarias en el periurbano, la vinculación mediante vías de comunicación que agilizan y favorecen los flujos diarios de desplazamientos pendulares con la ciudad central y entre núcleos del sistema, etc.

### **3.1. Criterios que intervienen en la delimitación del área metropolitana de Santander**

El modelo de criterios destacables para la definición de áreas metropolitanas, planteado por Martín y Allende (1986), adaptado al caso de Santander y completado con otros factores de interés, constituye la base para la delimitación del área metropolitana de Santander, entendiendo por tal un espacio de comportamiento variable que se ve afectado en su funcionamiento, dinámica y características por la influencia de la ciudad central.

Así, se presenta una propuesta de delimitación del área de influencia de la ciudad de Santander, sobre la base de una estandarización del comportamiento del ámbito de la bahía en tres aspectos básicos: la configuración y características del espacio residencial, el perfil económico de la población y, finalmente, la accesibilidad que actúa como factor explicativo del incremento de la movilidad en las proximidades del municipio que aloja la ciudad central.

En el estudio de la configuración del espacio residencial se consideran tres variables principales: la intensidad de ocupación a partir de las densidades focales, la intensidad edificatoria en función de la altura en plantas de las construcciones del catastro de urbana y la dinámica constructiva reciente estimada tanto a partir de la distribución de las nuevas construcciones como atendiendo a la proporción de edificios destinados principalmente a viviendas que aloja cada sección censal.

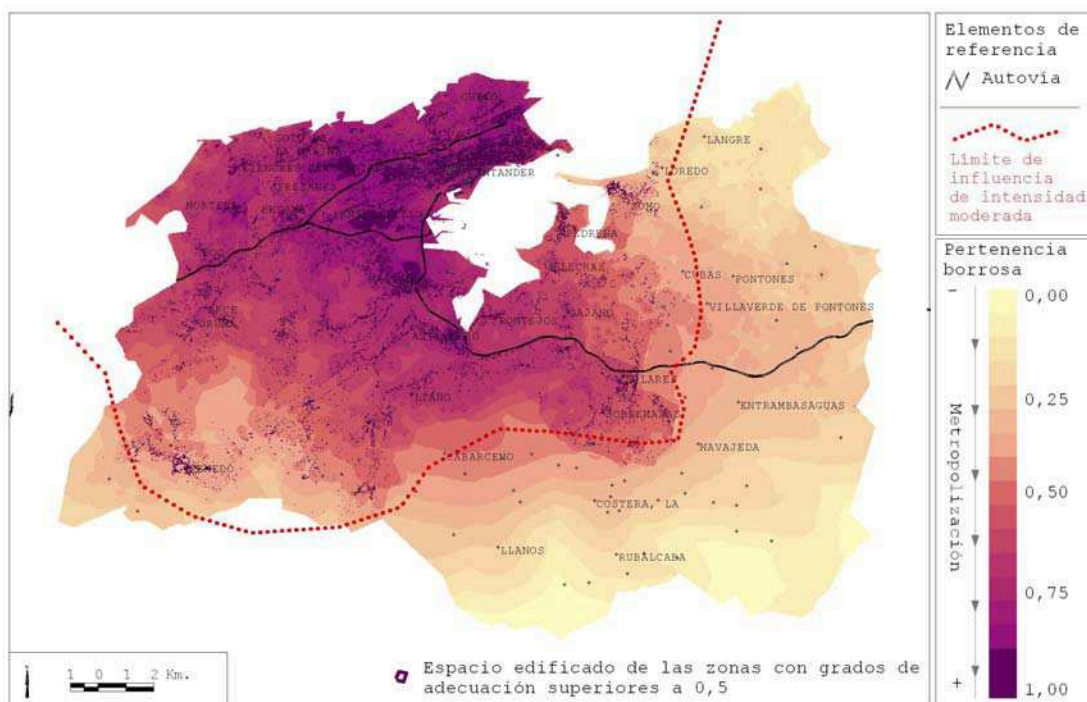
### 3.2. Modelo sintético del grado de metropolización en torno a Santander

Sobre la base de los criterios señalados anteriormente se plantea un modelo sintético que aúne los resultados parciales obtenidos en todos y cada uno de ellos. Para ello, se desarrolla una nueva evaluación multicriterio, mediante una combinación lineal ponderada.

El resultado es un mapa de gradación de intensidad metropolitana (Mapa 2) que permite delimitar el área de influencia de Santander y distinguir importantes diferencias entre el sector oriental de la bahía y el occidental, en el que se aloja la ciudad de Santander.

Mapa 2

Modelo de metropolización en torno a la ciudad de Santander, según criterios de accesibilidad, intensidad de ocupación y actividad económica



Elaboración propia. En: De Cos, 2005-a.

El modelo muestra diferentes grados de vinculación, entre los que destaca especialmente el sector occidental de la bahía en torno a Santander-Camargo-Astillero, así como el eje que organiza la A-67 en dirección a Torrelavega, a su paso por Santa Cruz de Bezana y Piélagos. Esta vinculación metropolitana con Santander, desciende progresiva e irregularmente en los sectores más alejados de Santander con valores ciertamente bajos (inferiores incluso a 0,10), lo que pone de relieve la relativa

desvinculación de ámbitos como: los núcleos meridionales de Piélagos (más vinculados a Torrelavega), sectores del otro lado de la bahía, como Ribamontán al Monte y Ribamontán al Mar y, finalmente, los municipios ubicados a partir del límite natural impuesto por Peña Cabarga (Ureña y Gómez, 1984) con lo que se confirma que esta barrera física puede constituir un límite claro de la comarca de la bahía en su lado sur.

### **3.3. Delimitación y zonificación interna del área metropolitana de Santander**

El modelo multicriterio presentado sirve de base para la interpretación y zonificación interna del área metropolitana de Santander. De este modo, a partir de ciertos umbrales y condiciones previas, se establece el límite externo de lo que en adelante será considerado el “área metropolitana de Santander”, a la vez que se identifican los diferentes sectores de este ámbito, según su grado de vinculación metropolitana con la ciudad central.

Resulta realmente compleja la interpretación municipal de las bandas graduadas generadas por la lógica difusa que subyace en toda evaluación multicriterio. Por ello, la decisión de incorporación o, en su caso, exclusión de cada uno de los catorce términos municipales de base, se apoya en cálculos estadísticos de síntesis.

Según principios concretos de selección, el área metropolitana de Santander tiene su límite máximo en la configuración definida por nueve términos municipales, de los catorce analizados, los cuales, según el orden obtenido por los valores medios de vinculación metropolitana son: Santander, Santa Cruz de Bezana, El Astillero, Camargo, Villaescusa, Piélagos, Ribamontán al Mar, Marina de Cudeyo y Medio Cudeyo.

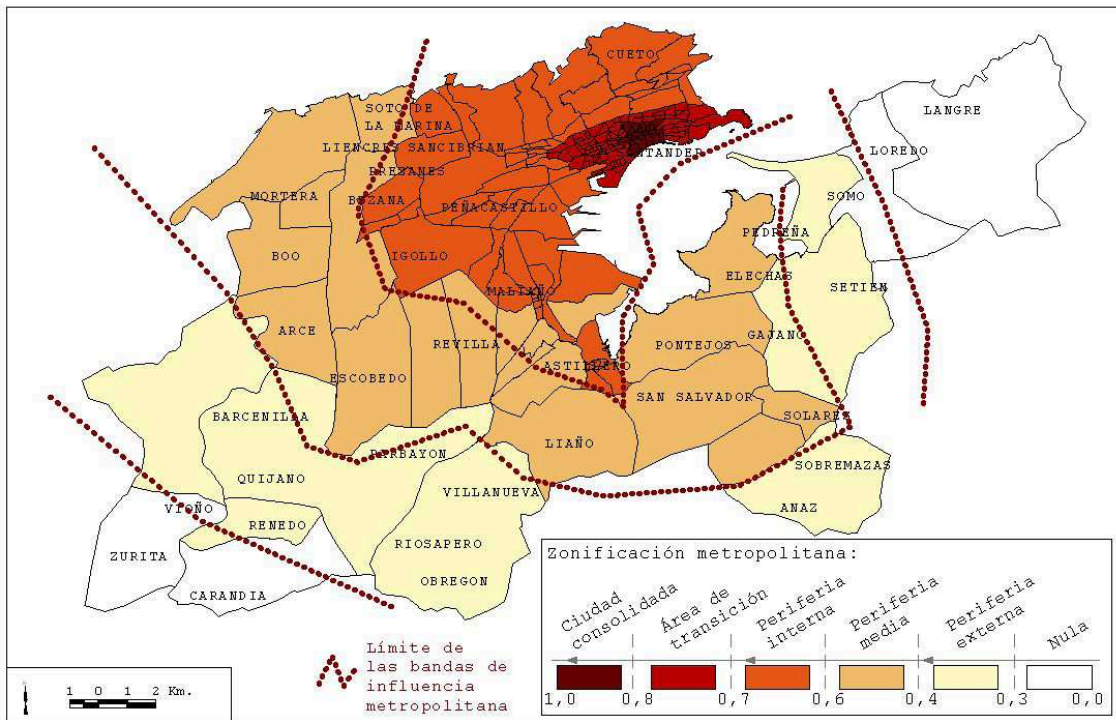
Además, se observan grados de consolidación muy contrastados, los cuales sirven de base para el establecimiento de una zonificación interna, que interpreta de forma cualitativa los valores obtenidos inicialmente (Mapa 3).

Para establecer la zonificación interna, se profundiza en la escala municipal a partir de las secciones censales. Mediante la extracción del valor medio de vinculación metropolitana de cada sección se identifican cinco zonas. Dos están asociadas fundamentalmente a la ciudad de Santander (el centro urbano y la periferia consolidada)

y por tanto no se analizarán en este recorrido, mientras que las tres restantes están directamente vinculadas a la dinámica metropolitana (la periferia externa, y los dos arcos periurbanos).

**Mapa 3**

**Zonificación del área metropolitana de Santander, según grados de consolidación y vinculación con la ciudad central**



Elaboración propia. En: De Cos y De Meer 2007.

Las cinco zonas identificadas, analizadas de forma concéntrica desde Santander, responden a los siguientes sectores:

- El *centro urbano* se configura a partir de ciertas secciones compactas en el centro de Santander, que coinciden a grandes rasgos con el sector del Paseo Pereda por el sur hasta General Dávila y desde la zona de Calvo Sotelo por el oeste hasta las proximidades de Lope de Vega.
- Rodeando el sector central, se configura un *área periférica consolidada* con la ciudad central, que sirve de transición hacia los sectores más externos. Abarca desde Cazoña y el Barrio Pesquero por el oeste hasta la zona de El Sardinero y la Península de la Magdalena por el este.

- La *periferia externa* se muestra como un amplio sector que abarca los núcleos periféricos del municipio de Santander, así como las secciones limítrofes de Santa Cruz de Bezana y los sectores más próximos a la autovía del eje Camargo - El Astillero.
- En torno a la periferia externa se organiza el *primer arco periurbano*, configurado por los núcleos septentrionales de Piélagos, enlazando con parte de Santa Cruz de Bezana, hasta el sector más interior de Camargo (Escobedo – Revilla), parte de Astillero (Guarnizo), Liaño en Villaescusa y las proximidades de Solares en Medio Cudeyo. Asimismo, llega al arco oriental de la bahía, al incluir parte de Marina de Cudeyo desde Pontejos a Pedreña.
- Finalmente, con una vinculación más débil se organiza el *segundo arco periurbano*, que recorre cinco municipios: parte de Piélagos, el sector más alejado de Villaescusa, Medio Cudeyo y Marina de Cudeyo, así como la sección de Somo en Ribamontán al Mar, la única del municipio que presenta cierto grado de vinculación en el área metropolitana de Santander.

#### **4. PRINCIPALES RASGOS SOCIO-DEMOGRÁFICOS Y FUNCIONALES DEL ÁREA METROPOLITANA**

El área metropolitana queda configurada, tal como se ha señalado anteriormente, por nueve municipios, de los 102 que organizan la región, en los que residen más de 283.000 habitantes, lo que hace que en poco más de 300 Km<sup>2</sup> -el 5,8% de la superficie de Cantabria- resida cerca del 50% de la población de la región (589.000 habitantes).

Además de por su magnitud en términos absolutos y relativos, el conjunto metropolitano destaca por ser el ámbito más dinámico de la región; un dinamismo que se manifiesta en la localización y expansión de nuevos focos de crecimiento residencial que protagonizan una ocupación difusa del territorio, como consecuencia de las fuerzas descentralizadoras del núcleo de Santander que revierten directamente en las tendencias progresivas de su área de influencia -Santa Cruz de Bezana, Camargo, Astillero, Piélagos y Villaescusa, entre otros-.

Así, las principales zonas de crecimiento residencial metropolitano originan espacios característicos diferenciados según la tipología edificatoria: mayoritariamente las construcciones aisladas y urbanizaciones de viviendas unifamiliares que se

distribuyen por toda la comarca, mientras que las agrupaciones de edificios aparecen asociadas al crecimiento y dinamismo de los núcleos de mayor tamaño. En ambos casos la proximidad a la autovía desempeña un importante papel articulador del crecimiento residencial metropolitano, tanto en torno a la A-67 hacia Torrelavega, como en la S-20 (Sardinero) y la S-10 en el arco occidental de la Bahía.

**Tabla 1**

**Evolución de la población de los municipios del área metropolitana de Santander (1999-2009)**

<b>Municipio</b>	<b>Población 1999</b>	<b>Población 2009</b>	<b>Tasa de Crecimiento (1999-2009)</b>
<b>Santander</b>	184.165	182.700	-0,80%
<b>Camargo</b>	22.535	31.404	39,36%
<b>Piélagos</b>	11.181	20.081	79,60%
<b>El Astillero</b>	13.263	17.360	30,89%
<b>Santa Cruz de Bezana</b>	7.617	11.279	48,08%
<b>Medio Cudeyo</b>	6.093	7.565	24,16%
<b>Marina de Cudeyo</b>	4.597	5.252	14,25%
<b>Ribamontán al Mar</b>	3.525	4.408	25,05%
<b>Villaescusa</b>	3.113	3.581	15,03%
<b>Total área metropolitana</b>	<b>256.089</b>	<b>283.630</b>	<b>10,75%</b>

Fuente: INE, *Padrón de Habitantes*. Años 1999 y 2009. Elaboración propia.

Por otro lado, la tendencia descentralizadora señalada, que revierte en el crecimiento periurbano, genera un marcado proceso redistribución, con el consecuente cambio de perfil demográfico, que se manifiesta en un proceso de envejecimiento del centro urbano y su periferia consolidada frente al rejuvenecimiento del periurbano.

Junto a ello, el área metropolitana presenta una importante segregación social, tanto a escala intraurbana como para el conjunto metropolitano. Las condiciones de emplazamiento, el estado de conservación de los edificios y la tipología edificatoria han destacado como condicionantes fundamentales del contenido social en área de la bahía de Santander.

Desde el punto de vista funcional la unidad presenta, asimismo, un marcado proceso de segregación espacial, destacando la concentración de actividades terciarias en el centro urbano y en el periurbano a partir de los centros comerciales, la especialización industrial del arco occidental de la Bahía y los reductos de actividades agroganaderas en la parte más externa.

Estos procesos de segregación funcional se plasman también en la progresiva separación de lugares de residencia y de actividad, lo que genera una dinámica de movimientos pendulares diarios, que cobran especial protagonismo llegando incluso a generar sobrecargas en las vías de comunicación principales, como la S-10 y la A-67, que soportan la mayor parte de los desplazamientos del área.

## **5. PRINCIPALES UNIDADES TERRITORIALES, EJES Y ELEMENTOS ARTICULADORES DEL ÁREA METROPOLITANA DE SANTANDER**

Un recorrido por el área metropolitana de Santander pronto permite al observador identificar una realidad supra-municipal en la que se suceden diferentes espacios altamente transformados y humanizados que, en esencia, revelan un paisaje fundamentalmente urbano y periurbano salpicado de espacios netamente industriales, naturales y vacíos que se articulan a través grandes infraestructuras de transporte, que configuran espacios vividos de alto dinamismo.

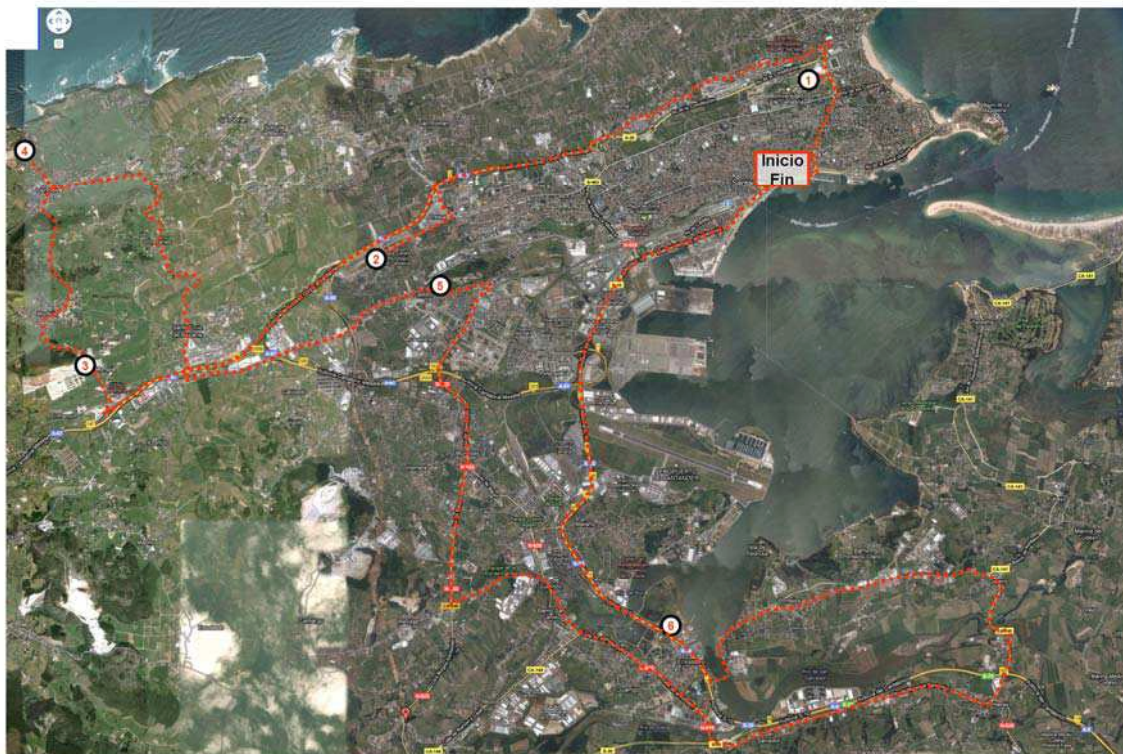
**Foto 2: Vista de tramo de autovía S-10 a la altura de Astillero con visualización al fondo de funciones industriales, comerciales y residenciales**





Por ello, la imagen metropolitana puede configurarse a través de un recorrido en el que se pueden identificar espacios-tipo de las distintas unidades de vinculación metropolitana (periferia externa y arcos periurbanos) y de las unidades de paisaje periurbano (residenciales, industriales, espacios verdes, etc.). Así, se configura como un mosaico de unidades territoriales sin un patrón ordenado, cuyos rasgos principales se presentan a continuación.

**Mapa 4**  
**Recorrido por el área metropolitana de Santander**



Fuente: Imagen de referencia de Google Maps. © 2010 Google – Imágenes © 2010 TerraMetrics, Datos de mapa © 2010 Tele Atlas. En: <http://maps.google.es/>

### **5.1. Espacios residenciales del periurbano**

Los sectores residenciales son los que más espacio ocupan en el conjunto metropolitano de la bahía de Santander, de forma discontinua, con distintas tipologías y modalidades que hacen de la denominación genérica de espacio residencial una realidad que responde a pautas y modelos diversos que se traducen en la mezcla de nuevas construcciones junto a las preexistentes y en la ocupación de importantes superficies en los sectores mejor comunicados.



Atendiendo a la tipología, se establecen dos modalidades principales de espacios residenciales: por un lado, los espacios de *baja densidad* organizados a partir de la construcción de nuevas *urbanizaciones de viviendas unifamiliares* altamente consumidoras de suelo en los arcos periurbanos (Trayecto entre paradas 3 y 4) en los municipios de Santa Cruz de Bezana, Piélagos o Camargo y, por otro lado, los espacios *periurbanos residenciales de alta densidad con vivienda en bloque*, localizados en las proximidades de los principales núcleos urbanos del sistema (La Cerrada junto Maliaño, La Cantábrica y Los Puertos junto a Astillero...) y en el área de influencia inmediata de las grandes superficies comerciales (Parque de Cros, junto a Valle Real, y la zona residencial en torno al Centro Comercial Bahía de Santander), que se observa en la parada 5 y en el Trayecto en la S-10 desde la parada 6 al final del recorrido.

## **5.2. Los núcleos rurales tradicionales**

Los núcleos rurales de los municipios incluidos en el área metropolitana de Santander configuran unas unidades muy especiales en el conjunto, que responden a modelos distintos: los núcleos transformados, que han visto su modelo alterado por la propia dinámica metropolitana y, por otro lado, núcleos rodeados por la dinámica metropolitana pero con mayor nivel de conservación que los anteriores.

Entre lo primeros, los *núcleos rurales transformados*, destacan en el municipio de Santander Cueto, Monte, La Albericia, San Román y Peñacastillo que tienen su origen en la Edad Media, cuando constituían barrios dedicados a las actividades agrícolas dependientes de la villa. A partir de este momento experimentan un escaso crecimiento, hasta que, como consecuencia del proceso de reconstrucción tras el incendio, una parte de las actividades y la población expulsada se localizan en este tipo de núcleos (Martín y de Meer, 2003).

Posteriormente, el *Plan Comarcal* de 1955 los zonifica como Edificación Residencial Modesta y Vivienda Modesta en Línea, decisión con la que los núcleos rurales se integran en la ciudad como áreas de crecimiento periférico de contenido social bajo, es decir con una clara propuesta segregadora.

Por la progresiva colmatación del espacio urbano el *Plan General* de 1987 clasificó estas áreas como suelo Urbanizable Residencial, lo que hace que parte del crecimiento actual de la ciudad se esté produciendo a partir de los planes parciales desarrollados en los núcleos rurales, como ocurre en el tramo inicial del trayecto entre

las paradas 1 y 2, concretamente en el sector Cueto-Valdenoja, así como en El Alisal y Peñacastillo (Parada 5).

Los núcleos rurales transformados están experimentando un proceso de recualificación urbana, tras la sustitución de la vivienda rural modesta por bloques de viviendas, que adquieren precios elevados por su proximidad a la ciudad central y a las playas en el caso de sectores como Valdenoja, donde el estatus social es elevado. Se trata de urbanizaciones que concentran en muchos casos población procedente de la ciudad central, con cierto poder adquisitivo y una estructura demográfica fundamentalmente adulta y adulto-joven.

**Foto 3**

**Sustitución de vivienda tradicional por nueva vivienda en bloque en el sector Cueto-Monte**



Existen además ejemplos de núcleos rurales altamente transformados fuera del municipio de Santander, principalmente en la periferia externa y en el primer arco periurbano tanto en el municipio de Camargo (como Herrera o Revilla), en el de Astillero (caso de Guarnizo, atravesado en el tramo recorrido tras la Parada 5) o Mortera en el municipio de Piélagos (tramo entre paradas 3 y 4).

Por otro lado, los *núcleos rurales con incipiente proceso de transformación* se localizan principalmente en el segundo arco periurbano, y presentan cierta alteración de su imagen y usos tradicionales por la ubicación de nuevas urbanizaciones unifamiliares que conviven con edificaciones preexistentes. Este modelo se da en algunos núcleos de los términos municipales de Medio Cudeyo, Villaescusa o Marina de Cudeyo.

### 5.3. Espacios periurbanos de actividad económica

Dos son los tipos de espacios de actividad que predominan en el área metropolitana de Santander: los industriales y los comerciales y de ocio.

Los espacios industriales destacan por su concentración en el arco occidental de la bahía, herencia del Plan Comarcal de 1955. Se organizan tanto a partir de emplazamientos independientes –Ferroatlántica y Global Steel Wire, en las proximidades de Santander- como en parques empresariales y polígonos industriales (Morero en Guarnizo, Raos y La Cerrada en Maliaño, Trascueto en Revilla, etc.). Especial significado adquiere el Parque Científico y Tecnológico de Cantabria (PCTCAN – Parada 2) en las proximidades de la S-20, aún en desarrollo.

Los espacios periurbanos comerciales se materializan en la presencia de **grandes superficies comerciales**, que se han instalado en las proximidades de Santander y están funcionando como un importante foco de atracción residencial -como ocurre en el área metropolitana de Santander con el centro comercial de Valle Real, próximo a los polígonos industriales de Camargo, Mies de San Juan y La Cerrada, y el centro comercial Bahía de Santander, en las proximidades de la fábrica *Global Steel*-, por lo que sus implicaciones van más allá del esparcimiento o del mero abastecimiento de la población.

En el área metropolitana de Santander se localizan cuatro centros comerciales, de los que el más reciente, inaugurado en el 2004, es el *Centro Comercial de El Alisal* (próximo a Parada 2) –en el municipio de Santander-. Los otros tres son el *Centro Comercial Peñacastillo* y el *Centro Bahía de Santander*, ambos situados en el municipio de Santander y, finalmente, el Centro Valle Real, en el municipio de Camargo.

La ubicación de estos equipamientos comerciales en el ámbito de la bahía, destaca por la proximidad entre ellos, que se debe fundamentalmente a dos criterios: por un lado, la cercanía a Santander, especialmente en el caso del centro comercial de Peñacastillo y el de Carrefour del Alisal, lo que les asegura la demanda que genera la ciudad central y, por otro lado, la cercanía a la autovía, fundamentalmente de los centros Bahía de Santander y Valle Real, ambos ubicados en las proximidades de los tamos de

la autovía S-10 y la A-67, con una posición estratégica para absorber parte de la demanda que se desplaza diariamente a la ciudad central.

#### **5.4. Grandes parques y espacios verdes**

Los espacios residenciales y económicos del periurbano se ven compensados en parte del conjunto metropolitano por la presencia de grandes parques y espacios verdes que configuran una incipiente red de espacios de uso público con un paisaje especialmente valioso en zonas de costa: Marisma Negra, Marisma Blanca (Parada 6), Ruta de Parayas, Ría de Solía... Su proximidad a la bahía les confiere en algunos casos valores adicionales como importantes humedales. Estos espacios se están poniendo en valor para que así se conviertan en lugares de esparcimiento para la población residente, que encuentra en ellos carriles bici, sendas peatonales, paneles informativos de flora y fauna, parques infantiles, etc.

#### **5.5. Centros de transporte y principales infraestructuras**

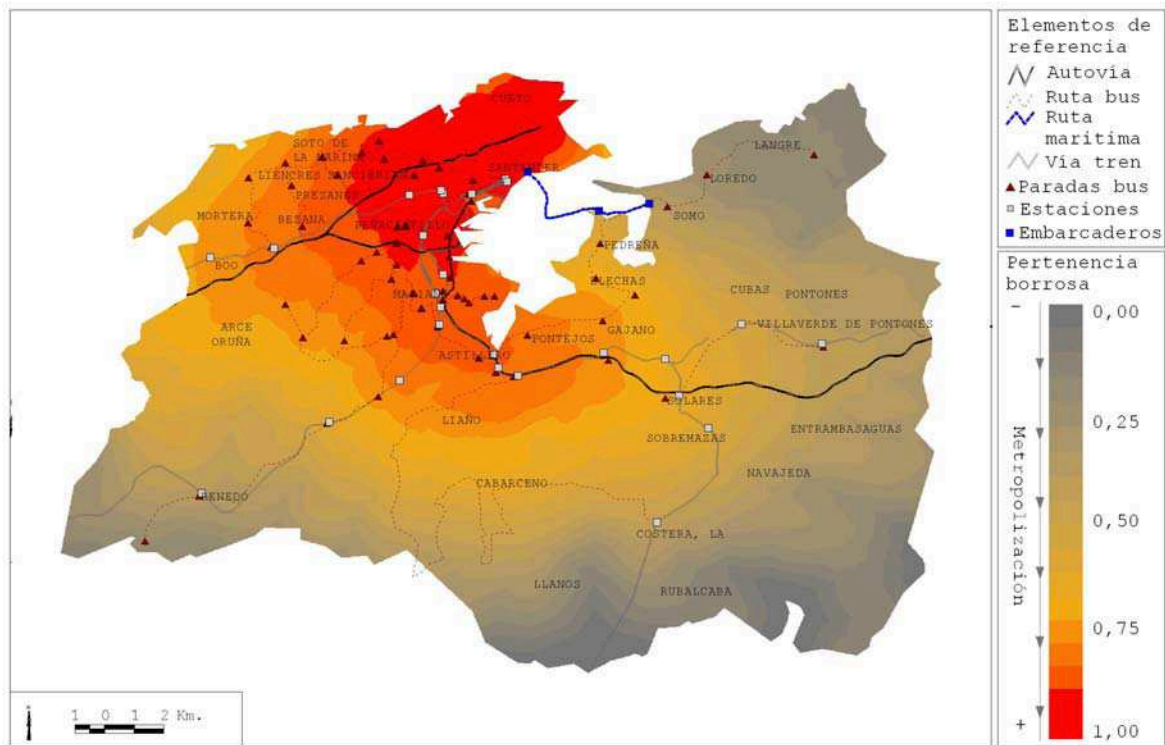
El papel de las principales vías de comunicación y de los centros de transporte es destacado en el conjunto metropolitano de Santander. Así, en la actualidad son tres los principales ejes que vertebran e interrelacionan sus espacios: la S-10 en el arco occidental, la A-67 de Torrelavega y la S-20 del Sardinero.

El efecto de estos ejes de autovía se deja sentir en los modelos de accesibilidad metropolitanos que benefician la interrelación en el arco occidental de la bahía en los municipios de Santander, Camargo, El Astillero, Santa Cruz de Bezana y norte de Piélagos, quedando el resto de términos municipales con unos niveles de accesibilidad medios o, incluso, bajos al otro lado de la bahía.

Además, el área metropolitana aloja los principales centros de transporte (Aeropuerto de Santander en Camargo, Puerto de Santander y estaciones de ferrocarril y autobuses en la ciudad de Santander).

### Mapa 5

#### Modelo de vinculación metropolitana según la capacidad de interrelación y la accesibilidad con la ciudad central



Elaboración propia. En: De Cos, 2005-a.

En suma, recorrer el área metropolitana de Santander es dirigir una mirada a un paisaje periurbano, integrado por las unidades y elementos territoriales señalados, todos ellos de entidad variable y con una disposición que en ocasiones genera conflictos de uso y a los que hay que unir los “vacíos”, esos espacios que aún no habían sido mencionados, que se encuentran pendientes de recuperación y puesta en valor.

## **6. PROSPECTIVAS DEMOGRÁFICO-TERRITORIALES DEL ÁREA METROPOLITANA DE SANTANDER**

La configuración actual del área metropolitana de Santander puede cambiar si se modifica cualquiera de los elementos que son fundamentales para su funcionamiento y consolidación. En este sentido, la incorporación de nuevos tramos de autovía puede considerarse uno de los factores que mayor influencia tiene para el incremento de la accesibilidad y capacidad de interrelación en el contexto metropolitano. Además, sus efectos pueden dejarse sentir en otros aspectos, como son la localización de nuevos sectores de crecimiento residencial, la revalorización del suelo, la instalación de nuevas actividades económicas, etc.

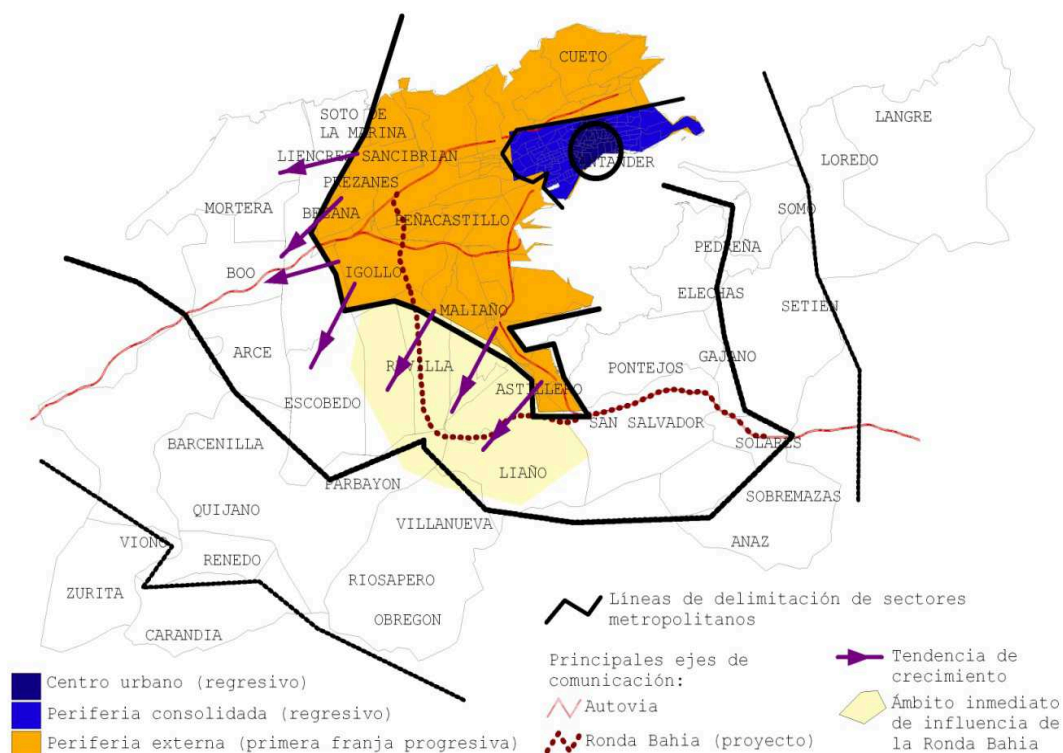
En el área metropolitana de Santander, se está construyendo un nuevo tramo de autovía, que va a tener implicaciones importantes en su configuración. Esta nueva vía de comunicación, denominada S-30 *Ronda de la Bahía de Santander*, de unos 12 kilómetros de longitud, conectará tres tramos de autovía actuales (S-10 de acceso a Santander, A-67 Palencia-Santander y S-20 de acceso Oeste a Santander).

La construcción de este nuevo tramo de autovía, resulta estratégica para la configuración de las comunicaciones en el área metropolitana, muy congestionadas en la actualidad. Además de permitir rentabilizar una infraestructura ya existente, la S-20, la Ronda Bahía, genera importantes trayectos alternativos, que descongestionarán el tráfico que actualmente soporta la S-10, especialmente en el tramo más próximo a Santander y a los centros comerciales. Igualmente, la S-10 presentará una circulación más desahogada con la ampliación de la misma a tres carriles desde Solares hasta el enlace con la Ronda en San Salvador.

Además de los efectos directos sobre el tráfico y la accesibilidad, la nueva autovía (S-30) puede cambiar la situación actual de consolidación metropolitana de los sectores más inmediatos, como Parbayón, y mejorar la capacidad de interrelación de núcleos como Igollo, Camargo, Revilla... que ahora presentan grados de accesibilidad medios y posteriormente los tendrán altos.

## Mapa 6

### Esquema de síntesis del análisis prospectivo del área metropolitana de Santander



Elaboración propia. En: De Cos y De Meer 2007.

## BIBLIOGRAFÍA

DE COS GUERRA, O. (2005a): *La organización del espacio social del área metropolitana de Santander*. Tesis Doctoral (inérita). Director: P. Reques Velasco. Departamento de Geografía, Urbanismo y Ordenación del Territorio. Universidad de Cantabria.

DE COS GUERRA, O. (2005b): *Propuesta de delimitación del área metropolitana de Santander. Realidad funcional, organización administrativa y Gobernanza*. Santander: CEARC, Gobierno de Cantabria.

DE COS, O. y DE MEER, A. (2007): "Crecimiento residencial y organización territorial en el área metropolitana de Santander: la organización de su Hinterland en el marco de la bahía". *Historia de Cantabria*. Editorial Cantabria. Págs. 121-128.

DE COS, O., DE MEER, A. y MARTÍN, E. (2007): “Planeamiento urbanístico y crecimiento urbano: importancia de la escala metropolitana en la definición del modelo territorial”. *Biblio 3W - Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. Vol. XII - Nº 754. 24 págs.

DE COS, O., DE MEER, A. y MARTÍN, E. (2008): “La red de espacios de uso público en el entorno periurbano de Santander (Cantabria – España). Factores de su configuración”. *Les périphéries urbaines entre normes et innovations: les villes du sud de l’Europe*. Burdeos, 11-14 Junio de 2008.

MARTÍN MATEO, R. y ALLENDE LANDA, J. (1986): *El área metropolitana de Alicante: Un reto de futuro*. Alicante, Universidad de Alicante y Ayuntamiento de Alicante.

MARTIN LATORRE, E., Ed. (1998): *La memoria del territorio. Atlas histórico de Santander y su puerto*. Santander. Autoridad Portuaria de Santander.

MARTÍN LATORRE, E. (1999): *El Turismo en Santander: presencia y trascendencia (1960-1990)*. Santander: Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Cantabria.

MARTÍN LATORRE, E. y DE MEER LECHA-MARZO, A., eds. (2003): *Evolución urbanística de Santander, 1941-1990*. Santander, Ayuntamiento de Santander.

ORTIZ URIARTE, I. y VALDEOLIVAS ABAD, M. (1990): “El planeamiento en la Bahía de Santander: evolución, vigencia y directrices futuras”. En: *La Bahía de Santander: Actas de las Jornadas de Estudios Territoriales de Cantabria*. Santander: Asociación Cántabra de Ciencia Regional. Págs. 82-102.

REQUES VELASCO, P. (1997): *Población y territorio en Cantabria*. Santander: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria.

UREÑA FRANCÉS, J.M. y GÓMEZ PORTILLA, P. (1984): “Procesos de estructuración territorial en torno a la Bahía de Santander”. *Ciudad y Territorio*. Octubre-diciembre. Nº62, págs. 9-22.



VV.AA. (2003): “Análisis sociourbanístico de Cantabria”. Convenio de investigación Universidad de Cantabria – Gobierno de Cantabria. Inédito. Grupo de investigación “Espacios y Territorio. Análisis y Ordenación” (UC).

VV.AA. (2009): Bases metodológicas y criterios para el tratamiento del paisaje en la ordenación del territorio y el planeamiento urbanístico de Cantabria. Programa Patrimonio y Territorio. Fundación Marcelino Botín. Abril, 2009. Inédito. Grupos de investigación “Espacios y Territorio. Análisis y Ordenación” (UC), “Estudio y Gestión del Medio Natura” (UC) y “Grupo de investigación de Paisaje” (UAM).