

Las áreas metropolitanas de tamaño medio: la configuración de un espacio de cohesión en el conjunto polinuclear Santander-Torrelavega

Olga DE COS GUERRA (1) & Ángela DE MEER LECHA-MARZO (2)

(1) Profesora Contratada Doctora del Área de Geografía Humana &
(2) Profesora Titular de Universidad del Área de Geografía Humana Depto. de Geografía, Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Universidad de Cantabria.

RESUMEN: La diversidad de rasgos que confluyen en las áreas metropolitanas y la variedad de criterios de definición y delimitación de las mismas dificultan con frecuencia el estudio empírico de sistemas concretos. No obstante, en el presente artículo se hace una selección de aspectos destacados de lo metropolitano, como son la movilidad obligada, los procesos evolutivos desde el punto de vista demográfico, la ocupación del suelo a partir de una fuente oficial producida por el Instituto Geográfico Nacional —como es el Corine Land Cover— y el planeamiento municipal, que tanta influencia tiene en la configuración del modelo territorial definitivo. Sobre esta base se aborda el conjunto metropolitano Santander-Torrelavega con la finalidad de analizar el comportamiento polinuclear del mismo, especialmente focalizado y en cierto modo polarizado hacia los dos núcleos que le dan nombre, cuya interacción se ve facilitada y canalizada a lo largo del eje de la autovía A-67.

DESCRIPTORES: Áreas metropolitanas. Planeamiento. Corine Land Cover. Movilidad obligada. Modelo territorial.

1. Introducción: fines y objetivos

La ausencia de una definición unívoca y oficial de área metropolitana con frecuencia dificulta el objetivo de estudio empírico de un área concreta. Son variados los rasgos que van asociados al hecho metropolitano, como también lo son las temáticas a las que

estas características se vinculan: forma e intensidad de ocupación del suelo, comportamiento demográfico, segregación funcional, movilidad obligada, etc.

Partiendo de este hecho, el presente artículo se centra en el análisis del conjunto Santander-Torrelavega en la Comunidad Autónoma de Can-

tabria¹, como modelo de área metropolitana media de carácter polinuclear, por el protagonismo que presentan los dos núcleos principales que la generan. Para ello, el estudio se centra en una serie de rasgos, como son el comportamiento demográfico progresivo desde el punto de vista evolutivo y la intensidad de patrones de movilidad obligada por motivos laborales.

Estos rasgos funcionales y comportamentales, en cierto modo intangibles, acontecen sobre un escenario que cuenta con una serie de coberturas observables e identificables a partir de fuentes oficiales producidas por el *Instituto Geográfico Nacional*, entre las que destaca el *Corine Land Cover*. Esta realidad se ve acompañada y armonizada por las figuras de planeamiento municipal que, a pesar de su carácter local, han configurado un ámbito supramunicipal, en torno a la Bahía de Santander y al eje de la autovía A-67, que ha dado como resultado la urbanización de la práctica totalidad de los municipios de Santander y Torrelavega y la difusión del crecimiento en el resto de los municipios de su área de influencia.

Este proceso se ha apoyado, básicamente, en la construcción de urbanizaciones de vivienda unifamiliar, que están originando un modelo territorial disperso, marcado por la proliferación de áreas residenciales aisladas que presionan sobre espacios de gran valor territorial (DE COS, & al., 2007). Estos procesos permiten reflexionar sobre la necesidad de coordinar los planeamientos municipales, a partir de un diagnóstico de la realidad metropolitana que ponga las bases para definir el modelo territorial del futuro.

Así, el desarrollo de este estudio se fundamenta en la documentación de las diferentes figuras de planeamiento que han actuado sobre los 17 municipios integrantes de la comarca costera central, ámbito de influencia Santander-Torrelavega. Para ello se han estudiado los documentos (memoria y cartografía) y se ha elaborado un Sistema de Información Geográfica del planeamiento regional en cuya base de datos se ha introducido información sobre: tipo de figura, año de aprobación, modificaciones puntuales, clasificación y califica-

ción del suelo, usos del suelo, parámetros de construcción y determinaciones en cada categoría de suelo².

Otras fuentes fundamentales son el poblamiento de la zona considerada y el Padrón de habitantes producido por el Instituto Nacional de Estadística, seleccionado para los núcleos y municipios del conjunto Santander-Torrelavega, como base para el estudio de cuestiones demográficas. El análisis de coberturas se basa en las tipologías del *Corine Land Cover* (IGN) a los niveles 1, 2 y 3.

Sobre la base de las fuentes citadas y con el apoyo de un Sistema de Información Geográfica específico para el conjunto considerado, se analiza el grado de vinculación metropolitana en torno a los núcleos de Santander y Torrelavega tanto de forma individual como, especialmente, de forma integrada e integradora rompiendo en cierto modo la tradición de estudio del conjunto metropolitano en torno a la Bahía de Santander sin considerar el sistema de Torrelavega.

2. Principales procesos de las áreas metropolitanas: un enfoque teórico

En la configuración y evolución de las áreas metropolitanas cuenta con especial protagonismo el planeamiento municipal de los términos que las integran, la tendencia y procesos socio-demográficos de los principales núcleos que las generan y, derivado de ello, la correspondiente configuración del modelo territorial que aparece como consecuencia de los aspectos anteriormente señalados.

Son variados los trabajos encargados de sentar y sistematizar los rasgos metropolitanos desde el punto de vista socio-demográfico. Así, esta cuestión ha sido ampliamente abordada desde distintas disciplinas, entre las que destaca la Geografía, por lo que el presente artículo —de enfoque principalmente empírico a partir de un estudio de caso—, se centrará en una revisión de los grandes temas en el estado de la cuestión.

¹ El presente artículo es fruto de la interrelación y colaboración entre dos líneas de investigación desarrolladas en los últimos años por las autoras firmantes, en el marco del grupo de investigación de la Universidad de Cantabria «Espacios y Territorio. Análisis y Ordenación». Se trata por un lado de las investigaciones centradas en el análisis del planeamiento urbanístico regional y por otro de los trabajos sobre el área metropolitana. Con ello se consigue la explicación conjunta de la actual organización del área metropolitana de Santander en base a las condiciones reguladas

en las diferentes figuras de planeamiento existentes desde mediados del siglo xx. El análisis del planeamiento realizado se apoya en el SIG de planeamiento elaborado para las Normas Urbanísticas Regionales.

² Este trabajo ha formado parte de los Estudios Previos de las Normas Urbanísticas Regionales, fruto del convenio firmado en julio de 2002 entre el Grupo de Investigación «Espacios y Territorio: análisis y ordenación» de la Universidad de Cantabria y la Consejería de Obras Públicas y Urbanismo del Gobierno de Cantabria.

Prácticamente todas las provincias españolas cuentan con algún núcleo urbano en proceso de incorporación o expansión metropolitana. Estudios realizados sobre el conjunto del país permitieron identificar una serie de patrones funcionales, demográficos, sociales, territoriales y de movilidad que van extendiéndose en distintos momentos por las diferentes áreas generando un efecto «oleada» que entre su acontecimiento en las ciudades pioneras, como Madrid y Barcelona, y la aparición en los sistemas urbanos de tamaño medio puede mediar un periodo de tiempo variable que por término medio se puede estimar en una década (DE COS, 2004).

La división funcional entre el lugar de residencia y el de trabajo, gestión, abastecimiento, etc. favorece el incremento de la movilidad diaria local, de modo que la construcción de autopistas y autovías —*vías de descentralización urbana* hacia el entorno metropolitano— influye directamente en las líneas de crecimiento metropolitano y hace que los residentes vean factibles sus desplazamientos diarios (SERRANO, 2005) desde lugares de residencia anteriormente descartados por los amplios tiempos de desplazamiento.

A partir de los procesos y rasgos recogidos se puede concluir que existe una redistribución poblacional (DIEZ, 1991; ESPLUGA & *al.*, 2008; GARCÍA & *al.*, 2008) que abarca un área de límites imprecisos y dinámicos en el contexto metropolitano (GONZÁLEZ URRUELA, 1991), donde acontecen diversos procesos que llegan a generar un complejo tejido socio-demográfico, funcional y territorial (MORENO & ESCOLANO, 1992).

Así, con un enfoque principalmente demográfico-evolutivo, se puede plantear como rasgo identificativo de lo metropolitano la conjunción de una serie de tendencias evolutivas que se materializan en destacados procesos de redistribución en el área de influencia de las principales ciudades (CONTRERAS & *al.*, 1998), generando unas comarcas metropolitanas de dimensiones variables que se ven inmersas en los rasgos y procesos propios de las áreas metropolitanas.

En relación con lo anterior, el cambio residencial y la redistribución demográfica con tendencia descentralizadora se apuntan como uno de los aspectos clave en la configuración de las áreas metropolitanas españolas. Abundan los estudios en los que se hace referencia a la pérdida de efectivos demográficos en los municipios centrales en favor de los que confor-

man su ámbito de influencia, bien por los precios inmobiliarios más asequibles del periurbano o bien por las atrayentes tipologías unifamiliares de baja densidad (SANTOS, 2001; REQUES & RODRÍGUEZ, 1996).

Mientras que los conjuntos metropolitanos se identifican como áreas de excepcional dinamismo demográfico, internamente es posible identificar tendencias contradictorias que en su conjunto alimentan y potencian el hecho metropolitano, configurando aureolas que presentan importantes tasas de aloctonía municipal (REQUES & RODRÍGUEZ, 1998).

Otro rasgo demográfico característico de los ámbitos metropolitanos es la diferenciación territorial del grado de envejecimiento. Así, destaca el envejecimiento de los municipios que alojan las ciudades centrales frente al rejuvenecimiento de los que configuran su ámbito de influencia como rasgo generalizable a los principales sistemas metropolitanos.

Acompañando a los procesos demográficos es posible identificar otros rasgos metropolitanos vinculados a la segregación funcional y en relación con ello el desarrollo de procesos de terciarización y de especialización residencial. Las áreas metropolitanas vienen experimentando cambios funcionales en sus sectores centrales que conllevan la sustitución de la función residencial frente a actividades terciarias en un proceso de terciarización que lleva asociado paralelamente un desarrollo de la función residencial en el área periurbana, con el consecuente el incremento de los movimientos pendulares diarios.

3. El espacio urbano-metropolitano Santander-Torrelavega

En la Comunidad Autónoma de Cantabria destaca la importancia del área de Santander en el entorno de su Bahía y su vinculación con Torrelavega, segunda ciudad más importante de la región en tamaño demográfico. Ambos sistemas, el originado alrededor de Santander y el generado en las proximidades de Torrelavega forman parte de un conjunto de altos niveles de metropolización que se ve apoyado por la intensidad de ocupación del espacio, por la proximidad de las cabeceras del sistema polinuclear y por la existencia de vías de comunicación de primer orden, como la autovía A-67 Santander-Torrelavega, acompañada por otros viales de especial importancia en la consolidación metropolitana de Santander, tales como la S-10, la S-20 y la S-30.

Ambos núcleos, Santander y Torrelavega se consolidan como partes de un sistema polinuclear en la década de los 90 del siglo xx; así, si la descentralización actúa como rasgo claro de lo metropolitano, ambos núcleos muestran ya entre 1991 y 2001 una de las etapas descentralizadoras más fuertes a la vez que los municipios circundantes muestran patrones evolutivos claramente progresivos.

Dada la importancia que tiene Torrelavega como cabecera de comarca en el área del Besaya y considerado su papel como centro de servicios para áreas rurales del interior de la región, es frecuente que los estudios de zonificación supra-municipal en Cantabria, de comarcalización, de identificación de áreas funcionales, etc. compartimenten el espacio de influencia de Torrelavega diferenciándolo claramente del de Santander (DE COS & *al.*, 2007). A la vez, el protagonismo del área de la Bahía como primer foco metropolitano de la región y su trayectoria de unidad desde el Plan Comarcal de 1955 hacen que el ámbito de influencia de Santander haya sido con frecuencia considerado de forma separada al de Torrelavega (DE COS, 2005). No obstante, el estudio integrado de ambos núcleos como parte de un mismo sistema articulado fuertemente por la A-67 cuenta con especial importancia y permite poner de relieve patrones espaciales, funcionales y de movilidad que con visiones fragmentadas quedarían encubiertos.

El estudio propuesto se centra en los municipios de la comarca Costera Central. Se trata de un conjunto de 17 términos municipales que alojan a 378.000 habitantes, esto es casi el 65% de la población de la región en una superficie de 482 Km², lo que representa el 9% de la extensión de Cantabria.

4. Evolución demográfica y movilidad como rasgos explicativos del conjunto metropolitano Santander-Torrelavega

4.1. La configuración de un espacio progresivo desde el punto de vista evolutivo

Los municipios considerados acumulan algo más de 378.000 habitantes, según el Padrón de 2011. En su distribución interna, cerca de 180.000 habitantes corresponden al municipio de Santander, unos 55.000 al de Torrelavega y los 148.000 habitantes restantes se reparten en el conjunto de municipios del ámbito de influencia.

Este volumen es producto de una tendencia evolutiva progresiva que se puede estimar en una tasa de crecimiento medio anual entre 1998 y 2011 del 0,8%. Si bien cuenta con un comportamiento diferenciado según las zonas internas del conjunto metropolitano y según el momento, tal como muestra la FIG. 1.

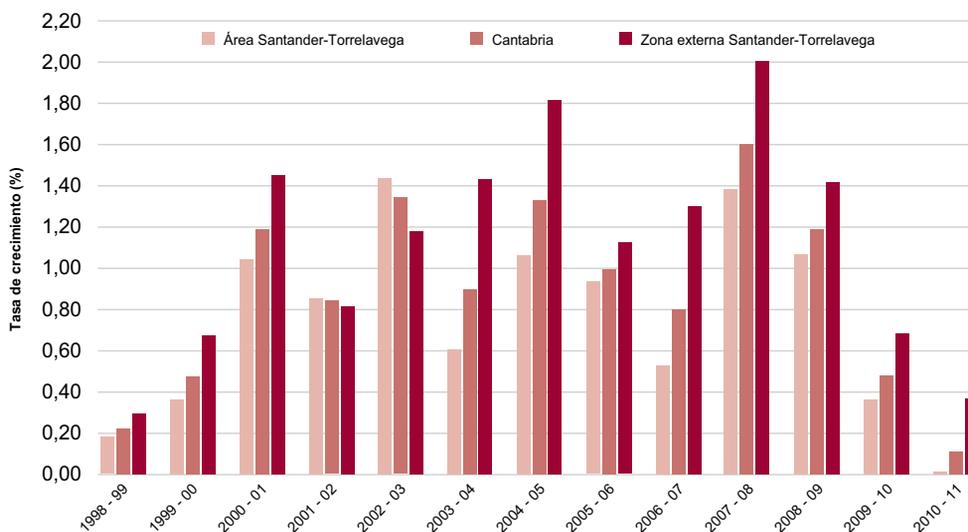


FIG. 1/ Evolución de las tasas de crecimiento anual (1998-2011) del conjunto Santander-Torrelavega por zonas

Fuente: INE, Padrón de habitantes (varios años 1998-2011). Elaboración propia.



Fig. 2/ Evolución de las tasas de crecimiento anual (1998-2011) de los municipios centrales de Santander y Torrelavega

Fuente: INE, Padrón de habitantes (varios años 1998-2011). Elaboración propia.

En términos generales los ritmos de crecimiento de los municipios de Santander y Torrelavega son menores a los del conjunto metropolitano (FIG. 2). Tanto es así, que en el periodo considerado se detectan evoluciones negativas en varios años. Por el contrario, el conjunto de municipios periurbanos cuentan con tasas positivas más elevadas próximas en algunos años al 2%. En general se detecta en los últimos años un descenso de la intensidad de crecimiento, que presenta valores similares al periodo de metropolización incipiente tras el auge en torno a 2005-2007.

4.2. La movilidad obligada como factor de cohesión metropolitana

Las pautas de movilidad de la población actúan con frecuencia como un rasgo destacado de medición del grado de cohesión territorial a partir del comportamiento de la población que frecuenta uno o varios espacios. En este sentido, si se considera la movilidad obligada este rasgo es especialmente representativo, por el carácter repetitivo de los movimientos vinculados a cuestiones como la ocupación.

Por ello, en el conjunto Santander-Torrelavega uno de los rasgos a considerar son las pautas de movilidad, en cuanto a relación residencia/trabajo de la población ocupada que reside en el conjunto considerado. Según los datos del Censo de Población de 2001, última fuente

disponible para el estudio de estos aspectos en el momento de realización del presente trabajo, en el área Santander-Torrelavega, que cuenta con casi 135.000 ocupados, algo más de la mitad trabajan en el mismo municipio de residencia y cerca del 30% en otros municipios de la misma provincia, categoría esta última muy vinculada a los movimientos pendulares diarios.

Estos rasgos genéricos del conjunto metropolitano son especialmente representativos si se consideran por zonas, diferenciando los municipios centrales del resto de municipios. En este sentido, tal como muestra la FIG. 3, hay claras diferencias entre el perfil de Santander y Torrelavega. Mientras que la composición de Torrelavega se asemeja mucho a lo planteado para el conjunto metropolitano, en cambio, en el caso de Santander se potencia especialmente el colectivo de trabajadores en el mismo municipio al de residencia (que supone prácticamente el 75% de los ocupados residentes en el municipio), cuestión lógica si se tiene en cuenta la capacidad del municipio en relación con la actividad y cerca del 15% trabajan en otros municipios de la provincia.

Estos rasgos apuntados para el conjunto de ocupados son especialmente reveladores si se incluye la variable territorial de detalle a partir de la consideración del municipio origen y destino de estas pautas de movilidad de la población ocupada. Para ello, la FIG. 4 muestra los vectores de movilidad a partir de los microdatos del Censo de Población, entre los que des-

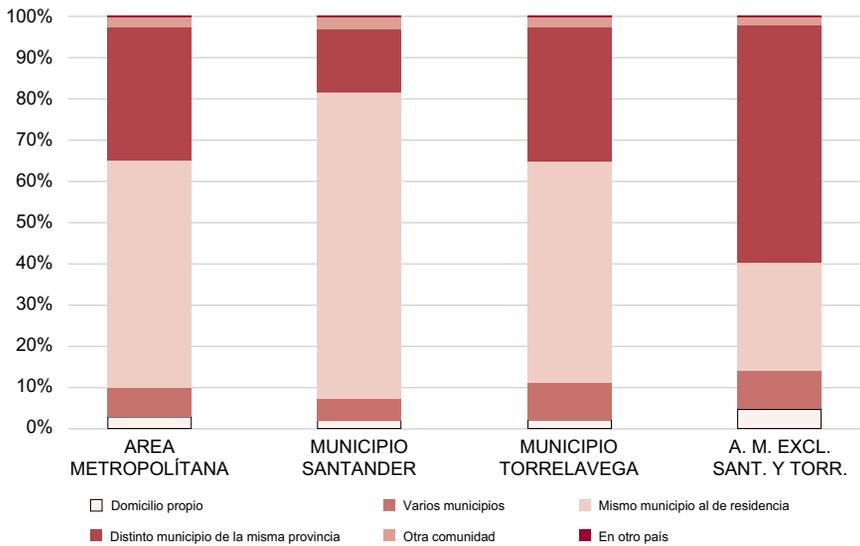


FIG. 3/ Distribución de la población ocupada según relación entre lugar de residencia y de trabajo

Fuente: INE, Censo de Población de 2001. Elaboración propia.

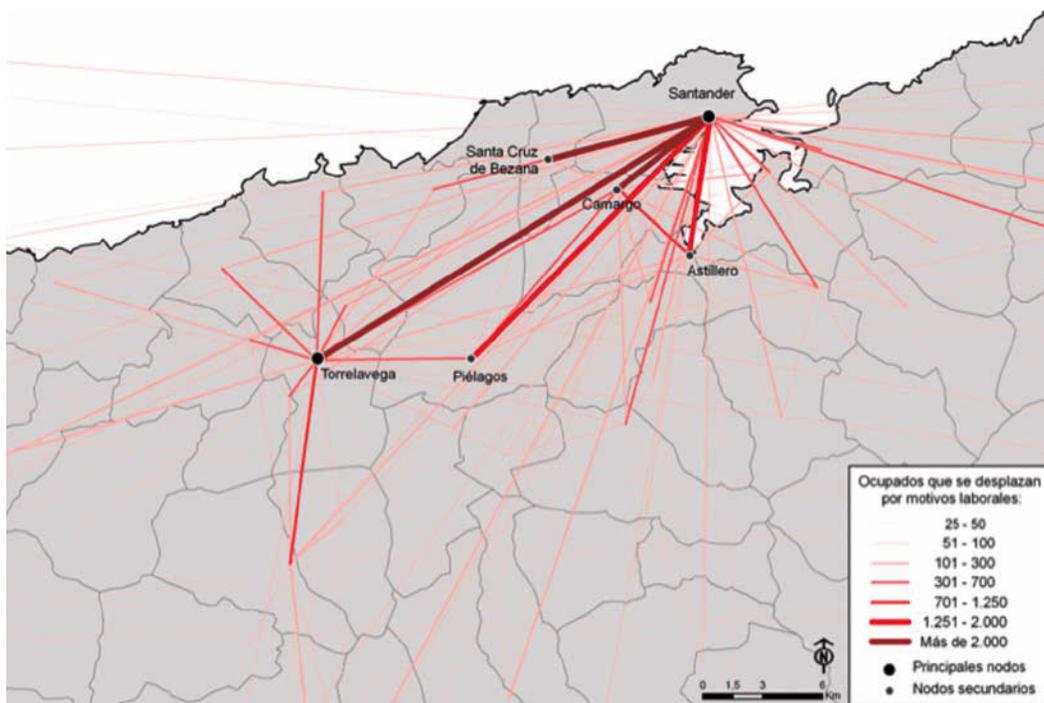


FIG. 4/ La vinculación Santander-Torrelavega a partir de la movilidad obligada de la población ocupada

Fuente: Censo de Población de 2001. Elaboración propia en colaboración con MARAÑÓN & REQUES.

taca un colectivo de unos 2.000 ocupados que realizan el desplazamiento Santander-Torrelavega diariamente por motivos laborales, integrando ambos núcleos a través de la A-67.

Destaca asimismo la movilidad Santander-Piélagos, municipio este último que ejerce un papel destacado de bisagra entre el ámbito de influencia de Santander y el de Torrelavega.

En el conjunto metropolitano destaca como medio principal el vehículo privado que, con variantes entre los municipios, oscila entre el 50 y el 70%. En segundo lugar se encuentra el autobús, con proporciones entre el 5 y el 10% y, finalmente el tren, en tercer lugar con proporciones mucho menores en torno al 1%.

Asimismo, en el ámbito de Santander destaca la movilidad en el ámbito occidental de la Bahía, apoyado en la S-10. Por su parte, la capacidad de atracción de Torrelavega destaca hacia el interior a partir del corredor del Besaya y también hacia la costa a Suances.

5. El papel del planeamiento en el proceso de configuración del área metropolitana Santander-Torrelavega

La ausencia de instrumentos de planeamiento de ámbito comarcal en el área metropolitana de Santander ha hecho posible la difusión de

los procesos de urbanización en el conjunto de los 17 municipios de la comarca costera central, a través de la proliferación de nuevas áreas residenciales y de la descentralización de grandes equipamientos. Estos procesos se han apoyado en el papel otorgado al sector de la construcción en los municipios próximos a Santander y Torrelavega en las últimas décadas, los cuales han sido avalados por el planeamiento urbanístico vigente.

El protagonismo de los ayuntamientos en la definición de sus políticas de planeamiento ha dado lugar a la existencia de una gran variedad de categorías de suelo en el conjunto del área metropolitana que, a su vez, han favorecido la dispersión territorial de los usos urbanos, a través de diversas estrategias inmobiliarias. La primera de ellas se centra en la creación de pequeñas piezas de suelo urbano a partir de los núcleos rurales, que se suman a las consolidadas áreas urbanas de Santander, Torrelavega, Camargo y Astillero, diferenciándose de ellas por su carácter disperso.

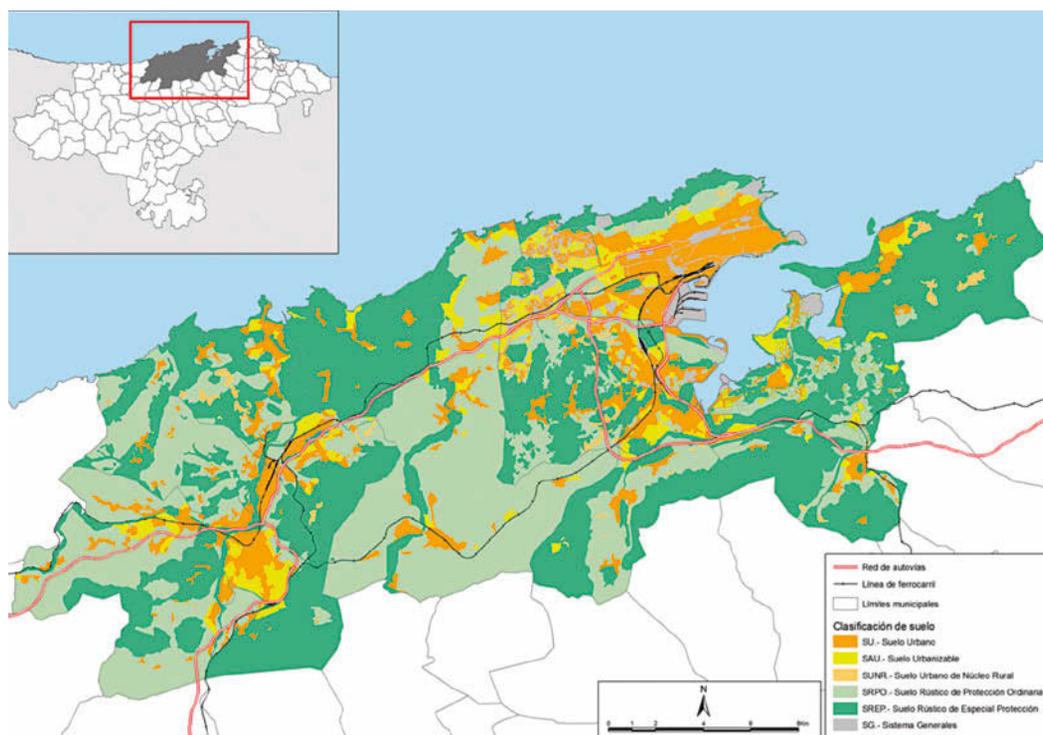


Fig. 5/ El planeamiento vigente a principios del siglo XXI como instrumento generador de un modelo urbanístico metropolitano

Fuente: Estudios previos de las Normas Urbanísticas Regionales Grupo de investigación «Espacios y Territorio, Análisis y Ordenación» Departamento de Geografía, Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Universidad de Cantabria. Año 2001. Elaboración: Valentín CASTILLO SALCINES.

La segunda se desarrolla a través de la ubicación de sectores de suelo urbanizable que, a veces se apoyan en suelos urbanos y que, en numerosas ocasiones, surgen de forma aislada en el territorio, fomentando un fuerte crecimiento difuso a partir de planes parciales, sobre todo en los municipios localizados a lo largo de la autovía del Cantábrico. Destaca la importancia que el suelo urbanizable asume en dos municipios de pequeño tamaño (Santa Cruz de Bezana y Astillero), en los cuales, esta categoría supone prácticamente el 20% del término municipal; cifra ésta que es especialmente significativa en el primero de ellos, ya que en Bezana la proporción de suelo urbanizable es superior, incluso, a la de suelo urbano. En definitiva, la propuesta de suelo urbanizable ha hecho posibles numerosas operaciones inmobiliarias, que han configurado un ámbito urbano cada vez más continuo a lo largo de las infraestructuras viarias.

En tercer lugar, los planes vigentes han optado mayoritariamente por proponer un bajo nivel de protección del suelo no urbanizable, el cual junto a su localización entre suelos urbanos y urbanizables, permite matizar su carácter de suelo al margen de los procesos de construcción, puesto que se trata de piezas sometidas a una gran presión, sobre las cuales con gran frecuencia se ha construido viviendas unifamiliares o se han desarrollado proyectos de polígonos industriales u operaciones de vivienda pública, a través de la tramitación de Proyectos de Interés Regional.

En los municipios considerados se concentra cerca de la mitad de las viviendas de la región y en torno al 30% de viviendas secundarias. Tomando como referencia la media regional (20% de viviendas secundarias) el conjunto metropo-

litano Santander-Torrelavega destaca por un marcado perfil residencial habitual, con una media del 9% de viviendas secundarias; si bien, estos datos apuntados se polarizan de forma considerable si se toma como referencia el municipio. Así, frente a Torrelavega con un 3% de vivienda secundaria aparecen otros municipios, como Ribamontán al Mar (con más del 60% de viviendas secundarias), o Miengo y Suances con algo más del 20%.

Este modelo metropolitano se ha visto favorecido por la presencia de sistemas generales orientados a mejorar las comunicaciones y facilitar la instalación de equipamientos de ámbito metropolitano como polígonos industriales, centros comerciales, parques empresariales o el Hospital Mompia, entre los que destacan por su localización estratégica y entidad el Parque Científico y Tecnológico de Cantabria y el Data Center del Banco de Santander.

En definitiva, en la configuración de esta área metropolitana ha sido determinante la existencia de diferentes propuestas municipales apoyadas, a su vez, en varias legislaciones urbanísticas, que reflejan la ausencia de un modelo territorial de conjunto como el existente en otros ejemplos españoles (TORRENTE & CASTAÑER, 2010). Las propuestas de planeamiento de carácter local han creado un área supramunicipal como resultado de la urbanización de prácticamente la totalidad de la superficie de Santander y de la difusión del crecimiento en el resto de los municipios. Este último proceso se ha apoyado en la construcción de urbanizaciones de vivienda unifamiliar, que están contribuyendo a crear un modelo territorial disperso, en el que los núcleos de población tradicionales no aparecen definidos con nitidez y en el que destaca la proliferación de áreas residenciales aisladas.



FIG. 6/ Ejemplo de construcción de urbanizaciones de baja densidad entre Santander y Torrelavega (2006)

Fuente: Elaboración propia.



FIG. 7/ La integración del antiguo núcleo rural de Mortera (Piélagos) en el área metropolitana como área residencial

Fuente: Elaboración propia.

6. La realidad territorial del conjunto analizado, una visión basada en las coberturas CLC

La identificación de las características del territorio es condición necesaria para conocer la configuración de los rasgos metropolitanos en un área concreta, como es el conjunto Santander-Torrelavega. La identificación de unidades homogéneas, coberturas y usos no es sencilla, especialmente cuando se trata de ámbitos especialmente dinámicos, como ocurre en territorios inmersos en procesos de metropolización. No obstante, en la actualidad se dispone de fuentes de alto valor para esta finalidad, que cuentan con la ventaja de planear un ámbito de análisis nacional y se basan en clasificaciones estandarizadas que facilitan estudios evolutivos y visiones comparativas. En este sentido, destacan los productos desarrollados por el Instituto Geográfico Nacional de España (IGN), tales como el Sis-

tema de Información sobre Ocupación del Suelo en España (SIOSE) —con gran nivel de detalle— y el *Corine Land Cover* que proporciona una visión reclasificada también de elevado interés.

Esta fuente cuenta con la ventaja de aportar unos niveles de coberturas jerarquizados que pueden resultar representativos a diferentes niveles. El más general, por ejemplo, el nivel 1, se basa en cinco tipos de coberturas: Superficies artificiales, Superficies de agua, Superficies agrícolas y Zonas forestales con vegetación natural y espacios abiertos, Zonas húmedas, Superficies de agua.

En relación a este primer nivel de clasificación, tal como muestra la FIG. 7, en el conjunto Santander-Torrelavega destaca especialmente —por su mayor extensión superficial— las zonas agrícolas; si bien, uno de los datos destacados es la elevada proporción que muestran las superficies artificiales.

FIG. 8/ Coberturas CLC-Nivel 1 en el conjunto Santander-Torrelavega

Coberturas CLC (Nivel 1)	Numero de polígonos	Superficie (KM ²)	% Superficie
Superficies artificiales	80	79,2	16,5
Zonas agrícolas	85	277,0	57,6
Zonas forestales con vegetación y espacios abiertos	130	107,6	22,4
Zonas húmedas	11	4,9	1,0
Superficies de agua	5	12,4	2,6
Total área Santander-Torrelavega	311	481,1	100,0

Fuente: © INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL DE ESPAÑA, *Corine Land Cover* 2006. Elaboración propia.

Estos rasgos inicialmente señalados cobran especial significado si se toma como referencia el segundo nivel de clasificación CLC que permite la identificación total de 15 tipos, de los cuales en el conjunto analizado aparecen 12, tal como muestra la Fig. 8. En las superficies artificiales aparecen zonas urbanas, zonas industriales y comerciales, zonas extractivas, mientras que las zonas agrícolas heterogéneas comparten protagonismo en el conjunto con los prados y praderas.

Finalmente, analizando la distribución territorial de las coberturas CLC en su nivel 3 (FIG. 9), es posible identificar ciertos patrones de concentración del tejido urbano continuo en torno a Santander y Torrelavega, con ciertas zonas dispersas de tejido urbano discontinuo en las periferias de los principales núcleos y en las proximidades de las principales vías de comunicación. Asimismo,

producto de la organización derivada del Plan Comarcal de 1955 en el ámbito de la Bahía se produce una concentración de usos industriales y comerciales en el arco occidental de la Bahía, a la vez que aparecen también en el corredor del Besaya en el área de influencia de Torrelavega.

Si lo metropolitano evoca a mezcla de usos y de rasgos, la FIG. 9 es una clara muestra de este perfil. Así, analizadas ya las tipologías correspondientes a superficies de perfil artificial, la mayor parte del territorio analizado da protagonismo a una mezcla de coberturas de predominio agrícola especialmente marcado en el área oriental de la Bahía y en el punto de contacto del ámbito de influencia de Santander y Torrelavega que tiene su mayor protagonismo en el municipio de Piélagos.

FIG. 9/ Coberturas CLC-Nivel 2 en el conjunto Santander-Torrelavega

Coberturas CLC (Nivel 2)	Numero de polígonos	Superficie (KM²)	% Superficie
Zonas urbanas	50	56,9	11,8
Zonas industriales, comerciales y de transportes	15	12,9	2,7
Zonas de extracción minera, vertederos y de construcción	10	7,3	1,5
Zonas verdes artificiales no agrícolas	5	2,1	0,4
Tierras de labor	2	2,3	0,5
Prados y praderas	42	89,4	18,6
Zonas agrícolas heterogéneas	41	185,2	38,5
Bosques	66	75,1	15,6
Espacios de vegetación arbustiva y/o herbácea	54	28,1	5,8
Espacios abiertos con poca o sin vegetación	10	4,4	0,9
Zonas húmedas litorales	11	4,9	1,0
Aguas marinas	5	12,4	2,6
Total área Santander-Torrelavega	311	481,1	100,0

Fuente: © INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL DE ESPAÑA, Corine Land Cover 2006. Elaboración propia.

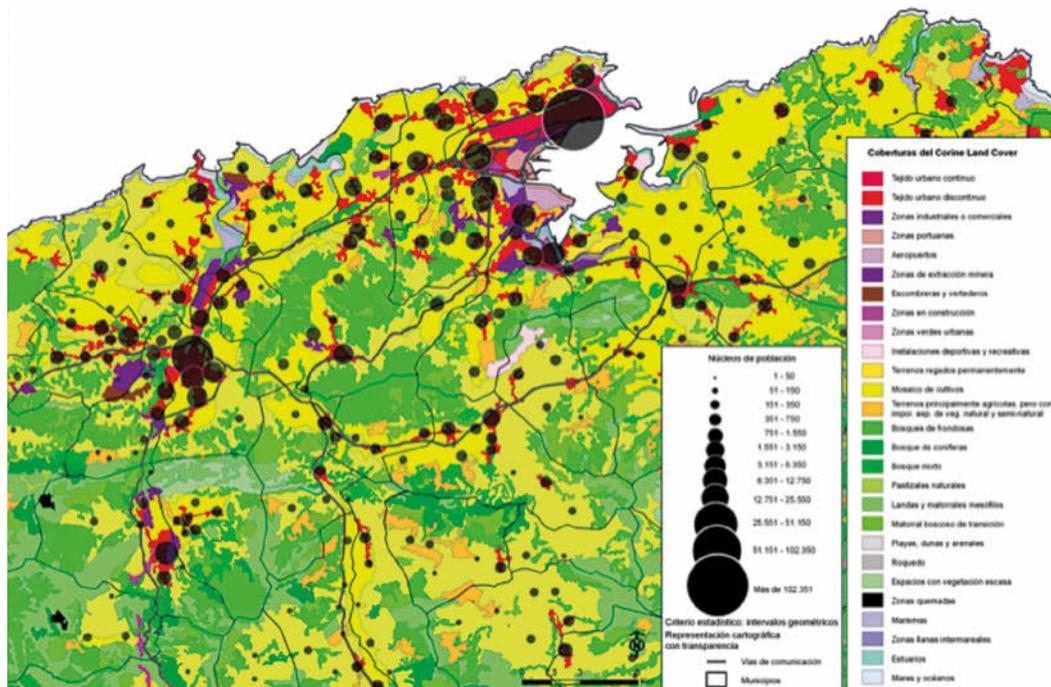


FIG. 10/ La configuración del conjunto Santander-Torrelavega a partir de las coberturas CLC-Nivel 3

Fuente: MINISTERIO DE FOMENTO, INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL, Corine Land Cover (2006) e INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA, Nomenclátor, 2010. Elaboración: MARAÑÓN & REQUES.

7. Conclusiones

La configuración del área metropolitana Santander-Torrelavega aparece en la actualidad claramente definida tras la fuerte expansión de los usos urbanos a lo largo de la autovía del Cantábrico y de la Meseta. En esta dinámica territorial han influido tanto la consolidación urbana de Santander, como el arraigado papel comarcal de Torrelavega; núcleo que también ha ido descentralizando algunos de sus usos productivos (industria, comercio, servicios...).

Aunque la evolución demográfica permita una primera delimitación del área metropolitana analizada, su configuración como realidad territorial supramunicipal aparece real-

mente definida tras valorar la incidencia de la movilidad obligada generada y de los procesos de urbanización difusa desarrollados en las últimas décadas, como consecuencia de la aplicación de los planes de urbanismo municipales vigentes.

Como resultado de la conjunción de estos factores sociales, económicos y urbanísticos; la realidad metropolitana reflejada en las fuentes estadísticas y cartográficas oficiales recientemente publicadas demuestran una fuerte ocupación del suelo por usos urbanos, que aparecen mezclados con espacios naturales, forestales o zonas agrícolas, lo que permite atribuir un fuerte carácter difuso, disperso y polinuclear al conjunto metropolitano.

8. Bibliografía

- CAMPO MORENO, L & *al.* (2004). «Tratamiento urbanístico y estructura territorial en la bahía de Santander (Cantabria)». *Ingeniería y Territorio*, 67: 32-41
- COMISIÓN SUPERIOR DE ORDENACIÓN URBANA DE SANTANDER (1956): *Memoria del Plan Comarcal de Santander*. Santander: Comisión Superior de Ordenación Urbana de Santander.
- CONTRERAS, J. L. & J. M^a NÁCHER & J. A. TOMÁS (1998): «Cambio y tensión territorial en áreas metropolitanas: la región suroeste en el área metropolitana de Valencia». *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 117-118: 629-644.
- DE COS GUERRA, O. (2004): «Valoración del método de densidades focales (Kernel) para la identificación de los patrones espaciales de crecimiento de la población en España». *Geofocus*, 4: 136-165.
- (2005): *La organización del espacio social del área metropolitana de Santander*. Tesis Doctoral (inédita). Departamento de Geografía, Urbanismo y Ordenación del Territorio. Universidad de Cantabria.
- (2005): *Propuesta de delimitación del área metropolitana de Santander: Realidad funcional, organización administrativa y gobernanza*. Santander, Gobierno de Cantabria.
- & A. DE MEER LECHA-MARZO, (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*: 121-128, Editorial Cantabria, Santander.
- & E. MARTÍN LATORRE, (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*. Universidad de Barcelona. XII (754), 15 de octubre.
- DIEZ ORUETA, F. (1991): «Los procesos de descentralización demográfica en las grandes ciudades. El caso español y una aproximación a otras ciudades del Sur de Europa». *Economía y Sociedad*, 5: 221-233.
- ESPLUGA, J. & A. CEBOLLADA & C. MIRALLES (2008): «Percepciones de la movilidad y participación ciudadana en la región metropolitana de Barcelona». *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 157: 499-510.
- FELIU TORRENT, J. & M. CASTAÑER VIVAS (2010): «Metropolización regional a partir del tren de Alta Velocidad» en J.M FERIA TORIBIO.
- FERIA TORIBIO, J. M. (2010): *La ciudad metropolitana en España: procesos urbanos en los inicios del siglo XXI*. Thomson Reuters, Pamplona.
- GARCÍA, P. & A. FULLAONDO & A. FRIZZERA (2008): «Inmigración y espacio socio-residencial en la Región Metropolitana de Barcelona». *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 158: 727-744.
- GONZÁLEZ URRUELA, E. (1991): Industrialización y desarrollo metropolitano en España. *Ería*, 26: 199-215.
- GRUPO DE INVESTIGACIÓN: ESPACIOS Y TERRITORIO (UC) (2003): *Estudios previos del Plan de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Cantabria*. Inédito.
- (2004): *Estudios previos de las Normas Urbanísticas Regionales de la Comunidad Autónoma de Cantabria*. Inédito.
- (UC) (2006): «Dinámicas territoriales y urbanísticas en torno a la autovía del Cantábrico. Un acercamiento al caso de Cantabria». *Ingeniería y Territorio*, 73: 30-39.
- REQUES VELASCO, P. & V. RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ (1998): *Atlas de la población española: análisis de base municipal*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria. Santander.
- MONTOSA MUÑOZ, J. (2012): «Población y urbanización en el área metropolitana de Málaga» *Revista de Estudios Regionales*, 93:143-174.
- MORENO JIMENEZ, A. & S. ESCOLANO UTRILLA (1992): *Los servicios y el territorio*. Madrid: Síntesis.
- SANTOS PRECIADO, J. M. (2001): «El proceso de distribución espacial de la población en las periferias metropolitanas españolas (1960-1996)». *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 21: 139-181.
- SERRANO RODRÍGUEZ, A. (2005): «La problemática supramunicipal del modelo territorial del siglo XXI: áreas metropolitanas y regiones funcionales urbanas». *Territorio & Desarrollo Local*. Il época— monográfico 1: 11-16.
- TOSCANO GL., F. (2012): «Áreas metropolitanas: diversidad jurídica y planificación territorial». *Revista de Estudios Regionales*, 93: 65-92.