

# EL PASEO MARITIMO, ELEMENTO URBANO Y DE DEFENSA DEL LITORAL

Juan Jesús Trapero

La atención de que es objeto ahora la protección de la costa, después de tantos lustros de degradación y acoso, coincide con el empeño urbano actual de proceder a la adecuación de las ciudades a las exigencias de nuestra sociedad, tras el crecimiento indiscriminado que habían venido experimentando. Ambas actuaciones se dan cita en la fachada marítima de las ciudades mediante la realización de una serie de actuaciones entre las que destaca la construcción de uno de los elementos más significativos de las ciudades marítimas: el paseo marítimo.

Del análisis de las características de una veintena de proyectos y realizaciones recientes en diversos lugares del litoral español, se presenta una propuesta de tipología de los paseos marítimos y una serie de criterios que conviene tener en cuenta en el trazado y diseño de estos paseos, atendiendo al doble carácter que tienen de elemento urbano de gran transcendencia estructural, funcional, simbólica y paisajística para la ciudad y de elemento fundamental en la protección y la defensa del litoral.

Este artículo resume la investigación que sobre el tema se contiene en el libro del autor «El paseo marítimo: trazado y diseño», que próximamente será publicado.

The seaside promenade as part of the city and as a coast  
-Line preservation factor

The present day interest in the conservation of the coastline after decades of neglect and ill-usage is seen as running parallel with the drive to make cities fit the demands made upon them by modern societies after the years of indiscriminating exploitation that these too underwent. Both these fields of intervention find common ground in the sea-fronts of cities and in this an outstanding expression for these two-fold objectives in the laying out of one of the most note-worthy features of any maritime city: the Promenade.

Drawing on an analysis of the characteristics of some twenty projects and the carrying through of these in as many spanish coastal population centres, a proposed typification of the Promenade has been drawn up and a series of criteria elaborated such as well might serve as touchstones for the laying out and designing of these seaside walks, these criteria being soundly rooted in the double-faceted nature of such walks as urbanistic features of great structural, functional, symbolic and landscaping relevance to the city and as features essential to the protecting and defence of the coastline as such.

This essay summarizes the findings of the author that went into the writing of this soon-to-be-published book.

## 1. LA FRANJA LITORAL ANTE EL PROCESO DE URBANIZACION \*

La franja costera se caracteriza fundamentalmente por ser un territorio que:

- Tiene un alto valor ecológico y es el resultado de la interacción de dos medios claramente diferenciados, el mar y la tierra, cambiantes a lo largo del tiempo.

- Está sometido, en una amplitud limitada, a una amplia serie de intereses turísticos, pesqueros, industriales, urbanísticos, etc.

Esta situación fronteriza hace que el territorio litoral esté marcado por el intenso intercambio de

energía y materiales entre ambos dominios acuáticos y terrestres. El mar empuja y golpea los límites terrestres con oleajes, corrientes y mareas, remodelando continuamente los terrenos de la ribera. El viento desplaza de un lado a otro la arena que el mar acumula en las orillas. Por su parte, los ríos vierten en sus desembocaduras la masa de sedimentos que las lluvias lavan año tras año de los campos y montañas y que, finalmente, es distribuida entre los fondos costeros y a lo largo de las playas por las energías movilizadoras del mar.

A este incesante movimiento de materiales se une el que se produce a lo largo de la costa. En efecto, la arena de las playas no es algo estático sino que forma parte de flujos de material que vienen del interior y terminan en ciertos lugares de la costa o bien en los fondos profundos del mar.

Juan Jesús Trapero es Arquitecto y Catedrático de la Escuela T. S. de Arquitectura de Madrid.

\* Los conceptos y textos de este primer apartado están tomados de la publicación del MOPU «Política de Costas», en la que el autor colaboró.

Esta arena se desplaza longitudinalmente por la costa.

Además, en todas las playas se produce un movimiento transversal de la arena en forma de vaivén de tal forma que la anchura de las playas no es fija sino que varía según las diferentes épocas del año. En las épocas de buen tiempo, cuando las olas son bajas y tendidas, la playa alcanza su mayor anchura. En cambio, en los inviernos (aunque puede ocurrir en otra estación si ocurre un temporal), las olas altas y empujadas del temporal desplazan parte de la arena de la playa a la zona donde rompe el oleaje formando barras sumergidas, en un efecto muy rápido. Con la vuelta del buen tiempo, el oleaje devuelve poco a poco la arena a la playa en un proceso más lento pero que consigue el ensanchamiento de la playa. Pero si se produce un temporal excepcionalmente fuerte, la playa entera puede ir a parar a las barras sumergidas. En este caso, si hay dunas detrás de la playa servirán de reserva de emergencia de las que el oleaje tomará la arena que necesita sin invadir las tierras interiores. Después de la tormenta, la arena de las barras volverá a ser restituida lentamente reconstruyéndose la playa seca y las dunas.

Esta descripción sintética de la dinámica litoral nos hace valorar el difícil equilibrio que permite la existencia de las playas y la importancia que tiene cada elemento litoral en el desarrollo normal de esos movimientos. Son hechos, por tanto, a tener permanentemente en cuenta cuando se trata de actuar en un medio tan apreciado pero tan sensible como el litoral.

Diversos son los factores que han incidido negativamente sobre la conservación de este escenario natural, revalorizado por el cambio en las costumbres humanas y la civilización del ocio como fenómeno de masas.

Por una parte, la disminución de los aportes sólidos de los ríos y arroyos ha ocasionado la regresión del 17 por 100 de la línea de costa, debido a que, por los embalses construidos y las repoblaciones forestales realizadas, el 80 por 100 del territorio nacional ya no aporta áridos a aquella.

A esta circunstancia hay que añadir la destrucción de dunas litorales, fundamentales para la conservación de las playas, las extracciones abusivas y en muchas ocasiones, la ejecución de obras marítimas sin tener en cuenta sus perjudiciales efectos como barreras que bloquean el flujo de arena a lo largo de la costa.

Se ha producido, además, con demasiada frecuencia, la desnaturalización de porciones del dominio público litoral, no sólo por la existencia de enclaves en los que se ha reconocido la propiedad particular, sino también por la privatización de hecho que ha supuesto el otorgamiento de determinadas concesiones y la carencia de accesos públicos en muchas urbanizaciones. El resultado final ha sido que ciertas extensiones de la ribera del mar han quedado injustificadamente sustraídas al disfrute de la colectividad.

Como casos más lamentables de degradación física puede citarse la destrucción de los más importantes núcleos generadores de vida en el medio marino, las marismas. Muchos de estos espacios, vitales para la productividad orgánica y biológica, han sido destruidos bajo pretendidos motivos sanitarios, económicos o agrícolas, incluso con subvenciones económicas y exenciones tributarias, habiendo sido dedicados realmente a una edificación especulativa.

Las consecuencias del proceso de privatización y dejación administrativa de nuestras costas están a la vista: destrucción del paisaje litoral y urbanización lineal sin medida, construyendo una alta muralla de edificios al mismo borde del mar, vías de transporte de gran intensidad de tráfico demasiado próximas a la orilla, y vertidos al mar sin depuración alguna en el 90 por 100 de los casos.

La actual situación en el medio litoral va tornándose delicada y a veces sombría debido, en parte, a la evolución de las actividades tradicionales y en parte a la aparición de otras nuevas que rompen el equilibrio establecido en ese medio.

Para sintetizar podemos apuntar, en cuanto al cambio experimentado por las actividades tradicionales estos hechos:

- Los usos tradicionales van desapareciendo.
- Las salinas se abandonan y se concentran en sectores de gran extensión.
- La pesca aumenta sus producciones anuales concentrando medios y suprimiendo puestos de trabajo.
- La agricultura se especializa en producciones de alta rentabilidad e integra procedimientos y técnicas industriales.
- La hostelería de lujo es sustituida por equipamiento de masas.

De otra parte, tienen lugar unos hechos nuevos que van conformando una situación en el litoral marcada por:

- Nuevas actividades.
- Zonas portuarias industriales.
- Medios de producción energética: centrales térmicas y atómicas.
- Extracciones de minerales (petróleo, arenas y gravas).
- Nuevos deportes turísticos: navegación deportiva, pesca submarina, deporte de tierra, etc.

En resumen, el litoral se convierte en el lugar de apetencia para un creciente número de demandas diversas, que la propia exigüidad de la franja costera hace, con frecuencia, antagónicas. Además, la competencia de esas diferentes demandas de espacio, que se concretan especialmente en la proximidad inmediata del litoral, tiene como consecuencia directa la espectacular alza del valor del suelo a orillas del mar.

El fuerte incremento de población y la intensificación de usos turísticos, agrícolas, comerciales, de transporte y pesqueros han adquirido en España dimensiones muy relevantes. En efecto, en el territorio litoral de una anchura de unos 5 kilómetros, la población española era a principios del

presente siglo del orden del 12 por 100 de la población total, en tanto que en la actualidad es alrededor del 35 por 100 de ésta, con una densidad cuatro veces superior a la media nacional, y en ciertas zonas llega, a su vez, a triplicarse estacionalmente por la población turística, ya que el 82 por 100 de ésta se concentra en las costas.

La potencia industrial instalada en dicha zona, por facilidades de abastecimiento y distribución, alcanza ya el 64 por 100 del total nacional. El transporte marítimo significa el 95 por 100 del comercio exterior, con 235.000 millones de toneladas, y más de 200 puertos comerciales, industriales y pesqueros, además de los deportivos.

En resumen, puede decirse que se está produciendo un acelerado proceso de centrifugación al litoral, con pérdida de población en el interior, de forma que alrededor de un 20 por 100 de la costa española ya está urbanizada o tiene la calificación de urbanizable, un 7 por 100 de ella está dedicada a instalaciones portuarias, un 3 por 100 a instalaciones industriales, el 8 por 100 tiene usos agrícolas y el 62 por 100 no tiene aún usos claramente definidos o irreversibles.

A esta situación se ha llegado, en general, a causa de actuaciones inconexas, sin la necesaria coordinación entre la legislación del dominio público marítimo y la del suelo, y sin una planificación integrada de la costa. Así, ésta se ha configurado como una simple línea marcada en los planos, pero sin tener en cuenta la interacción tierra-mar, ni la necesidad de establecer medidas que garanticen la conservación de estos espacios singularmente sensibles al deterioro, los costes externos a la propia acción, o la rentabilidad social del medio.

## 2. LA APERTURA DE LAS CIUDADES HACIA EL MAR

El mar ha ejercido siempre un atractivo notable sobre el hombre y ello, tanto por su belleza intrínseca, como por el misterio y zozobra que comporta. Esta contradictoria complementariedad de las reacciones que provoca el mar se reflejan constantemente en la vida y comportamiento de los hombres frente al mar.

Contrasta la general y dominante suavidad del clima con la extrema dureza de las tormentas y con la inestabilidad de ese clima que, aunque suave, es de cambios continuos e impredecibles. En el límite entre tierra y mar se hace más notable el contraste entre un medio concreto y relativamente estable como es la tierra y el otro medio —el mar— inestable, inseguro, siempre en movimiento, cambiante e inesperado en sus reacciones.

En la vida de los hombres de mar y de aquellos que viven en tierra dependiendo de él, estos contrastes se reflejan a veces en forma dramática. Pero, a un tiempo, esa constante dialéctica produce una maduración intelectual de tal forma que el hombre en contacto con el mar suele ser en general de espíritu abierto. En esto influye también la comunicación y el conocimiento de otros lugares de paisajes y estructura diferentes y de otros pueblos con mentalidades y costumbres diversas.

Se observa que existen diferencias de comportamiento entre el hombre de mar, que vive en la mar, del hombre de tierra que vive de la mar, y el comercio y de la relación con el hombre mar. Una mayor diferencia aún se observa respecto del hombre de tierra adentro, para el cual el mar resulta ajeno —a veces hostil— a su vida normal. De esto, la literatura ha dejado abundantes muestras que describen o apuntan la vida, sentimientos y reacciones no sólo de los hombres de mar sino de los que, en tierra, están viviendo del o con el mar.

Con carácter general, observamos que los pueblos y ciudades junto al mar, han venido precatándose de lo que pudiese venir del mar. En efecto, del mar provenía durante la parte menos soleada del año una densa humedad peligrosa para la salud y del mar podían llegar extranjeros e incluso invasores o piratas. No es extraño, pues, que la vida comunitaria se plantee generalmente en espacios soleados a una cierta altura sobre el mar a los que rodea la edificación para precaverse del clima y de los foráneos. Es decir, las poblaciones marítimas se desarrollan de espaldas al mar o bien alejadas de él.

La vida urbana de las ciudades marítimas se desarrollaba ignorando el mar y a una cierta distancia de éste. En cambio, hacia el mar sólo se abre el puerto, los almacenes y las traseras de algunos edificios. Además, y para defensa de esas ciudades, se situaban éstas junto a un puerto bajo un monte que las defendía (casos de Barcelona, Tarragona, Alicante, Málaga, etc.) o bien se ubicaban a una distancia razonable del puerto para poder defender la ciudad en la tierra vacía intermedia cuando el terreno es llano (casos de Valencia y Castellón).

En los pueblecitos pesqueros ocurre algo parecido pues la plaza comunitaria y las viviendas están algo distantes del mar y a una cierta altura y sólo se abre al mar el puerto, la lonja y las viviendas de los pescadores más pobres.

La actitud hacia el mar empieza a cambiar solamente a partir de la última parte del siglo XIX. Se reconocen entonces las virtudes curativas del yodo, el agua salada, la arena, el sol tomado en sus playas, etc., y, habiendo desaparecido de nuestras latitudes el miedo a ataques de piratas o de invasiones inesperadas, empieza a valorarse su aspecto favorable. El mar es considerado desde hace un siglo un medio agradable y atractivo y es objeto de atención de poetas, novelistas, pintores y músicos. Incluso, desde hace unos treinta años, el mar pasa a ser el medio más sugerente y codiciado.

Hemos asistido, pues, a una progresiva apertura de la ciudad hacia el mar tratando de presentarle cara y de captar su atractivo. Las vías —antes marginales o portuarias— que discurrían junto a la costa, se transforman en vías salón o vías fundamentales para la ciudad. Las construcciones —antes de espaldas al mar— se vuelven hacia él y abren sus mejores fachadas para gozar del privilegio de la vista del mar.

Pero ese atractivo casi súbito del mar resulta peligroso por el carácter agresivo de la codicia de los espacios costeros. Ahora, el litoral es utilizado



abusivamente e incluso se pretende que sirva como lugar de ubicación de espacios en que resolver necesidades reales o artificiales: autovías, vías urbanas, equipamientos, polígonos industriales, complejos turísticos, etc.

En nuestra época la implantación humana junto al mar es dominante y, además, adopta una postura radical, opuesta a la anterior, volviendo ahora la espalda al campo, al territorio interior.

En cuanto a las implantaciones turísticas sufren de un contrasentido que ha destacado Jean-Luc Michaud: «Este amplio movimiento de ocupación plantea ... una cuestión dialéctica: si el litoral representa para el veraneante el reverso de la ciudad y el ambiente urbano, ¿podría ocurrir que, por una extraña paradoja, esta "anticiudad" se urbanice ella misma hasta el punto de perder su especificidad?»

Este esbozo de la evolución en la relación entre el mar y la ciudad nos sitúa ante uno de los grandes temas del desarrollo de la urbanización que es el de la necesidad de plantear soluciones que hagan compatible el desarrollo con la necesaria conservación del medio natural. De acuerdo con esta idea vamos a plantearnos el tema de la terminación del territorio urbano lindante con el mar.

### 3. LOS PASEOS MARÍTIMOS COMO ELEMENTO CLAVE EN LA DEFENSA DEL LITORAL Y EN LA TERMINACIÓN DE LA CIUDAD

Los caminos al borde del mar son elementos que contribuyen a estas finalidades:

- Finalidad costera: protección y defensa del litoral, creando un elemento físico claramente definido que sirve de límite a la urbanización.
- Finalidad estructural: acabado del territorio, bien como un elemento urbano fundamental en la terminación y estructuración de la ciudad, bien como un elemento potenciador de los valores del medio natural y regulador del acceso a éste.
- Finalidad funcional: acceso y uso público de las playas, constituyéndose en ejes principales de la ordenación y de la distribución de usuarios.

Pueden distinguirse los siguientes tipos de caminos al borde del mar:

Paseos marítimos: que tienen el doble objeto de proteger el litoral conteniendo la presión edificatoria sobre el medio litoral, estableciendo un límite físico a la extensión de la edificación, y sirviendo de elemento de remate de la fachada de la ciudad al mar. Son, en general, de carácter urbano.

Senderos o paseos rústicos: que tienen por objeto el proteger la costa no urbanizada y sirven para bordear playas no urbanas o para unir playas separadas por un acantilado.

Paseos mixtos: que discurren por tramos diferentes de costa y están integrados por paseos marítimos y senderos.

### 3.1 El carácter urbano de los paseos marítimos

Es de destacar que los paseos marítimos desempeñan un papel urbano de gran relevancia, ya que superan el carácter de una calle más de la ciudad para llegar a ser la vía de la ciudad donde se desarrolla su fachada frente al mar y, por ello, resultan ser el paseo más representativo de aquella.

Por ello, el papel que desempeñan en las ciudades marítimas es de la máxima significación formal, funcional y, a menudo, estructural.

En el aspecto formal, constituyen un elemento lúdico de contemplación del mar y de la propia ciudad, así como un elemento simbólico que sirve para caracterizar la ciudad y resaltar sus valores a través de su fachada más representativa.

En el aspecto funcional, resultan ser un elemento de relación ciudadana de gran valor y concentran unas actividades fundamentales para la vida urbana.

De otro lado, los paseos marítimos son, en bastantes casos, un elemento relevante de la estructura de la ciudad, ya que suelen ser el nexo de unión entre zonas claves de la misma.

En consecuencia, además del interés que tienen desde el punto de vista de la protección del litoral en que el paseo marítimo —con criterio plenamente acertado— es un elemento que sirve para proteger la costa, al deslindar material y definitivamente el espacio urbanizado de aquel que debe mantenerse sin ocupar, observamos que, desde el punto de vista urbano, el paseo marítimo pasa a ser un elemento primordial de las ciudades marítimas. De ello se deduce que los paseos marítimos han de recibir un tratamiento plenamente urbano cuando se trazan en la ciudad.

### 3.2 El paseo marítimo en la defensa del litoral

Los paseos marítimos se presentan como elementos fundamentales en la defensa del litoral, puesto que resultan indispensables para el cumplimiento de los objetivos que deben guiar la protección de la costa.

Vamos a recapitular, al respecto, lo que exige y representa la protección de la costa.

El doble fenómeno de destrucción y privatización del litoral, que amenaza con extenderse a toda su longitud, exige de modo apremiante una solución clara e inequívoca, acorde con la naturaleza de los bienes a defender, y que, con perspectiva de futuro, tenga como objetivos:

- La defensa de su equilibrio y su progreso físico.
- La protección y conservación de sus valores y virtualidades naturales y culturales.
- El aprovechamiento racional de sus recursos.
- La garantía de su uso y disfrute abierto a todos, con excepciones plenamente justificadas por el interés colectivo y estrictamente limitadas en el tiempo y en el espacio.
- La disposición de medidas adecuadas de restauración.

En cumplimiento de lo anterior, podemos sintetizar que los tres criterios fundamentales a tener presente en las actuaciones en el litoral son los siguientes:

- La protección de la franja costera, que requiere, de una parte, impedir las agresiones de distintos tipos que los seres humanos realizan sobre la costa y que son causa de la pérdida de la estabilidad de las playas, y, de otra, recuperar las playas y áreas costeras sometidas a procesos regresivos.

- La preservación del carácter público del dominio público litoral, que requiere mantener el dominio público, defenderlo de los intentos de privatización inadecuada y recuperar el carácter público cuando éste se hubiese perdido.

- La rentabilidad social de las inversiones, entendida en el doble sentido de que las obras realizadas beneficien al conjunto de la población y de que aquéllas no den lugar a beneficios extraordinarios de terceros, comúnmente los propietarios colindantes con la actuación.

Si analizamos ahora el papel que desempeñan los paseos marítimos, vemos que responde a los criterios anteriores y, por lo tanto, sirve para proteger la franja costera, ya que constituye el remate de las obras o actuaciones que al efecto se plantean y sirve para delimitar definitivamente el ámbito costero del medio urbano o urbanizado. Además, el paseo marítimo facilita y materializa el acceso público al litoral. Finalmente, una condición que viene siendo aplicada últimamente a la construcción de paseos marítimos por el Estado es que la inversión pública redunde en beneficio de toda la población y que no se produzca una especulación a costa de su construcción.

### 3.3 Caracterización previa de los paseos marítimos

Para conocer y analizar el carácter de un paseo marítimo podemos establecer una distinción entre los mismos, basada en las características suyas más relevantes. Podemos distinguir diversos tipos, que responden a su diferente utilización, situación, condiciones físicas y diseño.

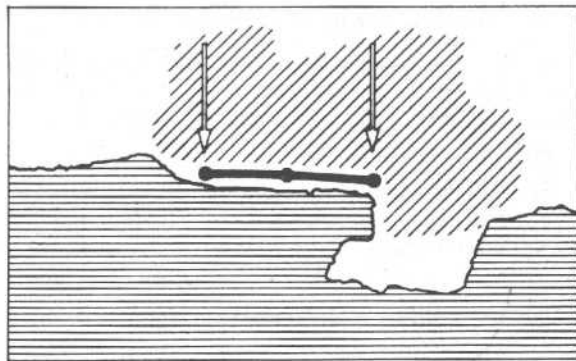
#### 1.º Según la frecuencia de utilización.

Ante todo, se puede considerar su utilización en función de la frecuencia de utilización y la población que lo usa, es decir, que podemos distinguir:

a) Paseos de utilización diaria o de fin de semana.

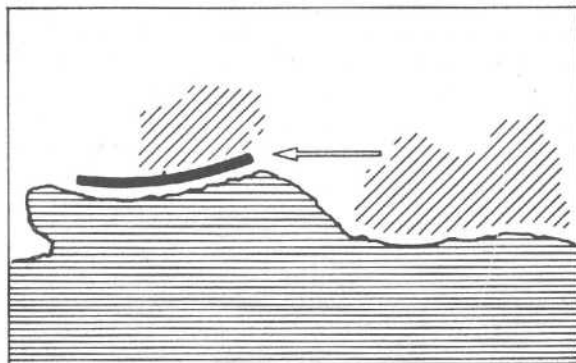
b) Paseos utilizados por la población inmediata o por la de la región. En ambos casos: local, nacional o extranjera.

Conviene resaltar, de entre ellos, tres tipos de paseos marítimos diferentes combinando la frecuencia de utilización y la población que los usa:



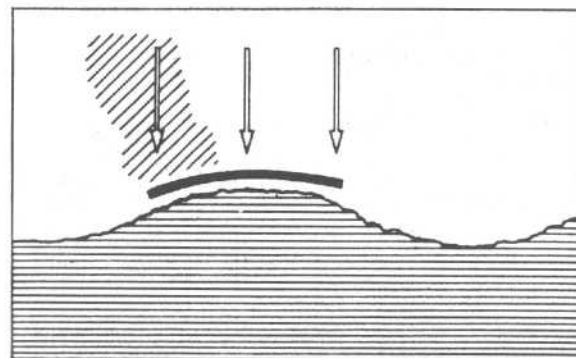
*Paseos de utilización diaria por la población inmediata.*

Son paseos totalmente integrados en las áreas urbanas. Son, en consecuencia, unos paseos urbanos al borde de playas centradas en la ciudad.



*Paseos utilizados el fin de semana por la población próxima.*

Son paseos situados en playas próximas a grandes ciudades, que necesitan estar dotados de acceso mediante transporte público y de áreas de aparcamientos propias.



*Paseos utilizados en fin de semana por la población regional.*

Son paseos situados en áreas situadas a una distancia media de ciudades importantes, y que son utilizados por la población de estas urbes y por la de los núcleos menores de la región.

## 2.º Según el período de utilización.

Por las condiciones climáticas, se podrían distinguir tipos de paseos diferentes según los períodos en que es posible su utilización a lo largo del año:

### *Paseos de corta utilización.*

Se trata de paseos situados en áreas geográficas que permiten únicamente su utilización en los meses del verano. Generalmente, del 15 de junio al 15 de septiembre, como máximo.

### *Paseos de utilización amplia.*

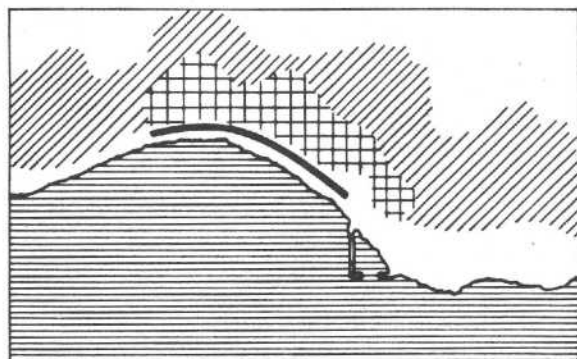
Se encuentran ubicados en playas de clima benigno que pueden ser utilizados durante medio año. En general, del 15 de marzo al 15 de octubre.

### *Paseos de utilización permanente.*

Estos paseos están situados en áreas de clima muy suave y uniforme y pueden ser utilizados prácticamente durante todo el año.

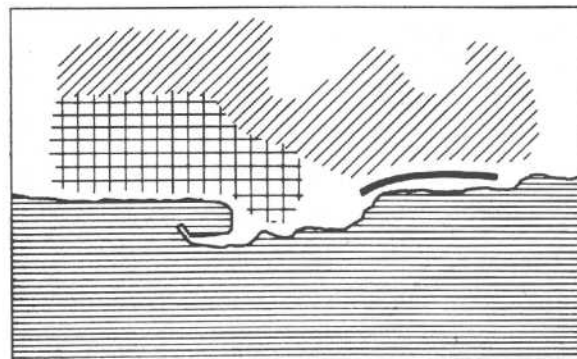
## 3.º Según su situación respecto de la ciudad.

Cabe distinguir diversos tipos de paseos marítimos según su situación respecto de las áreas urbanas, ya que esta relación les confiere, en general, características diferenciales:



### *Paseos en el centro urbano.*

Son paseos situados en pleno centro urbano y que constituyen un elemento urbano de la máxima relevancia, siendo, a menudo, un eje de actividad de la ciudad. Tienen las características de los paseos urbanos y suelen ofrecer servicios típicamente urbanos.



### *Paseos situados en los ensanches urbanos.*

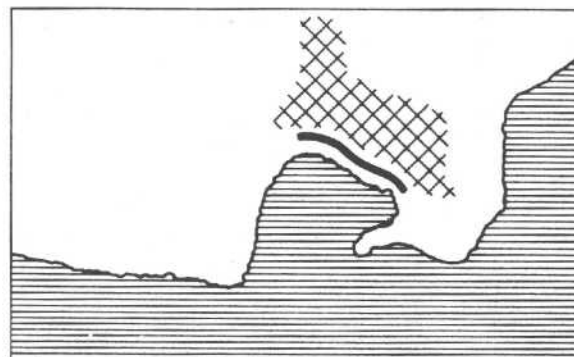
Son paseos situados en los ensanches y extensiones consolidadas de las poblaciones, y se encuen-

tran, como los anteriores, integrados en la estructura urbana. Al igual que ocurre con los paseos del centro urbano, su utilización es predominantemente urbana y sus características son las de un paseo urbano.



### *Paseos en nuevas áreas urbanas.*

Son paseos ubicados en áreas urbanas de reciente establecimiento. Su utilización es de tipo urbano, es decir, por la población del área, pero a menudo son utilizadas estacionalmente por el resto de la ciudad, por lo que ofrecen, en general, características propias de los paseos urbanos y de los de áreas turísticas.



### *Paseos en urbanizaciones turísticas.*

Son paseos situados en urbanizaciones turísticas o de segunda residencia. El carácter de su utilización es típicamente turístico y sus características morfológicas responden a la atención de los no residentes.

## 4.º Según sus condiciones físicas.

De acuerdo con la configuración del territorio en que se ubican, la cual influye de modo importante en la forma de los paseos, pueden considerarse dos tipos principales de paseos:

### *Paseos en playa abierta o amplia bahía.*

Estos paseos se encuentran situados en un territorio llano, con línea de costa recta o de amplia curva, y discurren sobre terrenos sin accidentes importantes.

### *Paseos en playa encajada.*

Están situados en playas de poca longitud, ubicadas en un territorio accidentado. Suelen ser paseos cortos y se prolongan, a menudo, en senderos o

paseos rústicos que los relacionan a través de acantilados y promontorios con otros paseos o con accesos rodados.

#### 5.º *Según su carácter de diseño.*

De acuerdo con el uso y con los elementos que incorporan, conviene distinguir tres tipos de paseos que son característicos:

##### *Paseos de tipo urbano.*

Son paseos completamente urbanizados y en los cuales dominan las superficies pavimentadas, mientras que el ajardinamiento forma parte de su urbanización y suele consistir en bandas o pequeñas áreas de adorno.

##### *Paseo tipo parque.*

Algunos paseos tratan de incorporar o regenerar masas arboladas importantes, lo cual les confiere un carácter menos urbanizado que podemos denominar propio de un parque lineal.

##### *Paseos de tipo lúdico.*

Otros paseos incorporan áreas de juegos de niños o para representaciones, por lo que tratan de convertirse en un elemento urbano de uso frecuente para entretenimiento o diversión de la población. Algunos diseños de paseos marítimos incluyen áreas deportivas en su trazado excepcional y equivocadamente.

#### 4. REALIZACIONES RECIENTES DE PASEOS MARÍTIMOS

Con el fin de conocer la relevancia de los paseos marítimos en cuanto elementos urbanos y la incidencia de los mismos en la ciudad y en el propio litoral, se ha estudiado una veintena de las realizaciones o propuestas más recientes.

La selección de los ejemplos se ha hecho con la intención de presentar una colección de casos variados de paseos que resulten significativos por su situación, su diseño o su significado en la ciudad, aunque no sean obligatoriamente las mejores realizaciones llevadas a cabo.

Para cada una de estas realizaciones o propuestas, el estudio desarrollado se ha referido a los siguientes puntos:

1. *Objeto del paseo marítimo.*—Abordándose brevemente el objetivo perseguido con la construcción del paseo.
2. *Relación con el litoral.*—Sintetizando y analizando las características que presenta el litoral y los condicionantes que ellas suponen para el trazado y diseño del paseo marítimo.
3. *Relación con la ciudad.*—Estudiando la relación entre la playa y el propio paseo con la ciudad, así como las características de las edificaciones colindantes con él.
4. *Diseño.*—Analizando las características principales de trazado y diseño del paseo.

5. *Construcción.*—Observando las características más relevantes de la construcción, materiales y texturas.

6. *Criterios o enseñanzas que aporta para futuras actuaciones.*—Finalmente se ha realizado una síntesis de aquellos criterios que la actuación sugiere, como enseñanza positiva o negativa, en la realización de futuras actuaciones.

Las propuestas o realizaciones que han sido estudiadas corresponden a los paseos marítimos de las siguientes playas:

- Playa de Aro (Gerona).—Carácter urbano en playa abierta junto a nuevo área urbana de utilización amplia y diaria por población inmediata de tipo turístico.
- Playa de San Antoni de Calonge (Gerona).—Carácter urbano en playa abierta junto a un área urbana nueva de utilización amplia y diaria por población inmediata de tipo turístico.
- Poble Nou, en Barcelona.—Carácter urbano en nuevas playas protegidas junto a ensanche urbano de utilización amplia y diaria por la población urbana inmediata.
- Playa del Milagro, en Tarragona.—Carácter urbano en playa abierta junto al centro urbano de utilización amplia y diaria por la población urbana inmediata.
- Playa de Castellón.—Carácter urbano en playa abierta junto a un área urbana nueva de utilización amplia y diaria por la población urbana inmediata y cercana.
- Playas de Levante y La Malvarrosa, en Valencia.—Carácter de paseo-parque en playa abierta junto a un ensanche urbano de utilización amplia y diaria por la población urbana inmediata y cercana.
- Playa de Almería.—Carácter urbano en playa abierta junto a un área nueva de utilización amplia y diaria por la población inmediata de tipo turístico.
- Playa de Torrox (Málaga).—Carácter urbano en playa abierta junto a un área urbana nueva de utilización amplia y diaria por la población inmediata de tipo turístico.
- Playa de Torre del Mar (Málaga).—Carácter urbano en playa abierta junto a un área nueva de utilización amplia y diaria por la población inmediata de tipo turístico.
- Playa de El Palo, en Málaga.—Carácter urbano en playas protegidas junto a un área nueva de utilización amplia y diaria por la población inmediata y cercana.
- Playa de Pedregalejo, en Málaga.—Carácter urbano en playas protegidas junto a un área nueva de utilización amplia y diaria por la población inmediata y cercana.
- Playa de La Barrosa, en Chiclana de la Frontera (Cádiz).—Carácter urbano en playa abierta junto a un área nueva de utilización amplia y



diaria por la población inmediata cercana y regional.

- Playa en Rota (Cádiz).-Carácter urbano en playa abierta situada en el núcleo urbano de utilización amplia y diaria por la población inmediata.

- Playa América-Panjón de Nigrán (Pontevedra).-Carácter urbano en playa abierta junto a un área nueva de utilización corta y diaria por la población inmediata.

- Borde urbano de El Grove (Pontevedra).-Carácter urbano en ría junto al núcleo urbano de utilización amplia y diaria por la población inmediata.

- Playa de Laredo (Cantabria).-Carácter urbano en playa abierta junto a un área nueva de utilización corta y diaria por la población inmediata.

- Playa del Molinar, en Palma de Mallorca.-Carácter urbano en costa sin playa junto a un área urbana de ciudad jardín de utilización amplia y diaria por la población inmediata.

- Sendero en Cala Figuera, de Mallorca.-Sendero peatonal que une dos calas a través de un promontorio de utilización amplia y diaria por la población inmediata.

## 5. UNA TIPOLOGIA DE PASEOS MARITIMOS

Un estudio de las recientes realizaciones de paseos marítimos resulta de gran interés no ya para conocer las experiencias que están teniendo lugar, sino para poder sacar las enseñanzas de la labor hasta ahora realizada y con ello ir mejorando las actuaciones que de ahora en adelante se realicen.

Una contribución interesante, en ese sentido, puede ser la de establecer una tipología característica de las actuaciones realizadas basada en un análisis comparado de esos paseos marítimos recientemente realizados.

El análisis conjunto de los paseos marítimos estudiados se ha realizado abordando la comparación de sus características esenciales agrupadas bajo estos grandes conceptos:

- Papel del paseo en la protección de la costa.
- Relevancia en la estructura urbana.
- Relación con la trama urbana.
- Relación con la red viaria.
- Relación con el transporte público.
- Relación con el medio natural.
- Relación con la playa.
- Papel en el reequipamiento.
- Calidad del diseño del paseo.
- Tipo de diseño.

Este análisis conjunto ha permitido deducir la siguiente tipología de paseos marítimos, en la que si bien todos cumplen con su misión de proteger la

costa, se distinguen diversos acentos en sus relaciones urbanas y medioambientales, así como en su diseño.

Estos tipos de paseos marítimos presentan unas características diferenciales respecto del paseo marítimo convencional que venía siendo ejecutado y que en la actualidad ya casi no se realiza, cuyas características se pueden sintetizar en éstas:

- Paseo adyacente a una vía rodada de dos direcciones y con aparcamientos en fila o en batería.

- Elevado sobre la playa y separado de ella por un muro más o menos alto.

- Diseñado en banda continua con algunos elementos ajardinados y sin relación con la trama urbana.

- Con amueblamiento urbano convencional y somero.

La tipología de los paseos marítimos de reciente realización que se ha establecido es la siguiente:

### 5.1 Paseos característicos por su relación con la trama urbana y el paisaje

*Paseo integrado en el paisaje y potenciador de la trama urbana.*

Paseo que atiende tanto a su integración en el medio natural mediante la continuación e incorporación de la vegetación en el paseo como a su integración en la trama urbana, a la cual potencia y resalta mediante hitos. La integración en el medio se acentúa gracias al desarrollo del paseo a nivel, prácticamente, de la urbanización y de la playa.

Ejemplo: Paseo marítimo de Playa de Aro (Gerona), en ejecución.

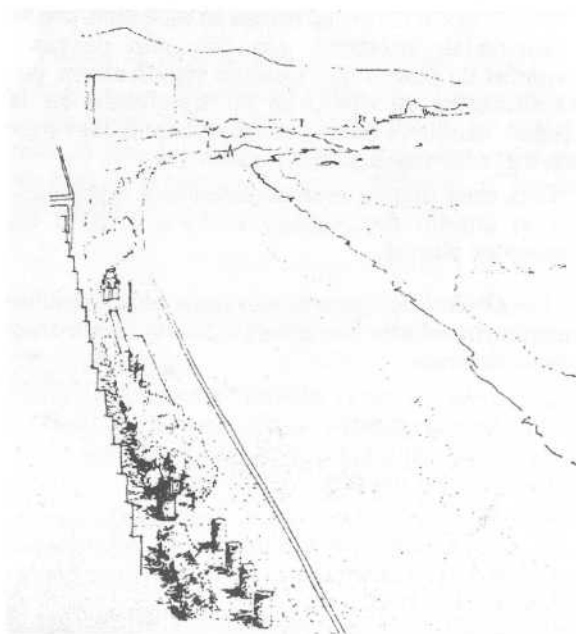


Figura 1. Paseo marítimo de Playa de Aro (Gerona)



*Paseo potenciador de la trama urbana.*

Paseo que no sólo se integra en la trama urbana, sino que es uno de los elementos de intervención

que han de servir para llevar a cabo una reestructuración de la trama urbana.

Ejemplo: Poble Nou, de Barcelona, en proyecto.

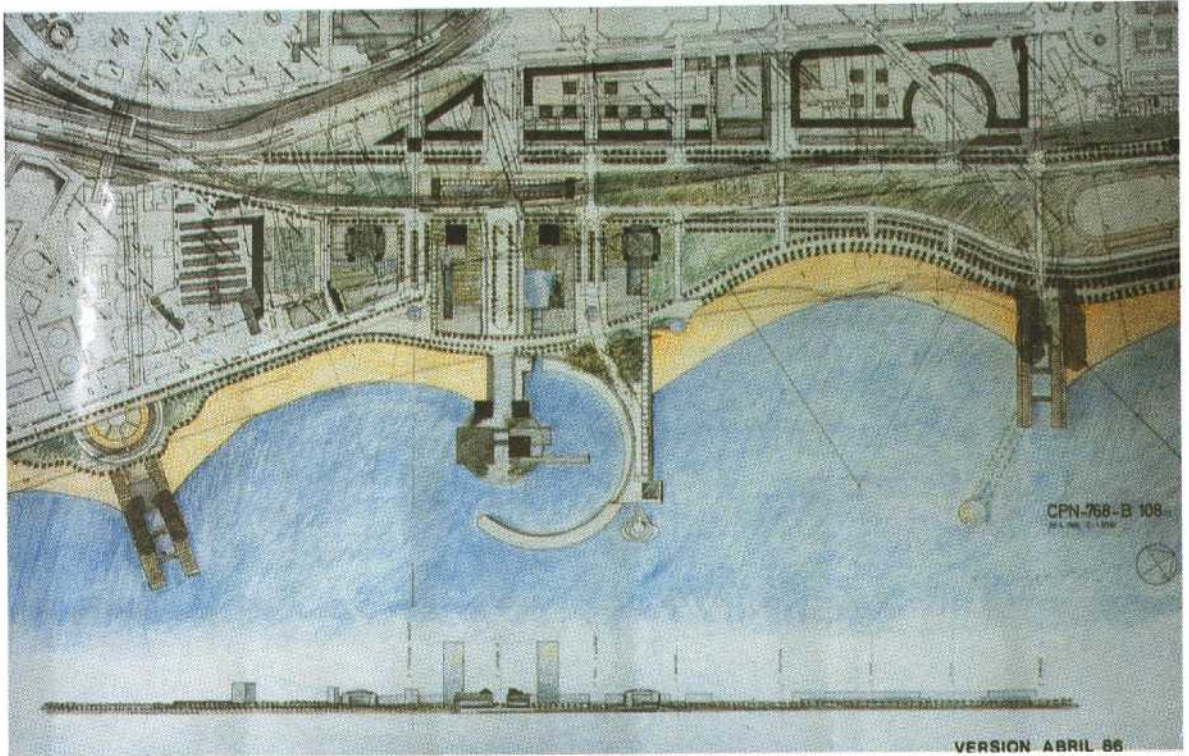


Figura 2. Poble Nou, de Barcelona

*Paseo potenciador del medio natural.*

Paseo que no sólo se integra en el medio natural, sino que sirve para protegerle, ordenando el uso y

contemplación del mismo.

Ejemplo: Sendero marítimo en Cala Figuera, de Mallorca.



Figura 3. Sendero marítimo en Cala Figuera, de Mallorca





Figura 4. Cala Paguera, en Calviá, Mallorca

*Paseo integrado en el paisaje, pero no integrado en la trama urbana.*

Paseo integrado en el medio natural y se desarrolla sobre la arena sin resalte alguno. En cambio, no refleja ninguna relación formal ni compositiva con el medio urbanizado al que sirve.

Ejemplo: Cala Paguera, en Calviá, de Mallorca, ejecutado.

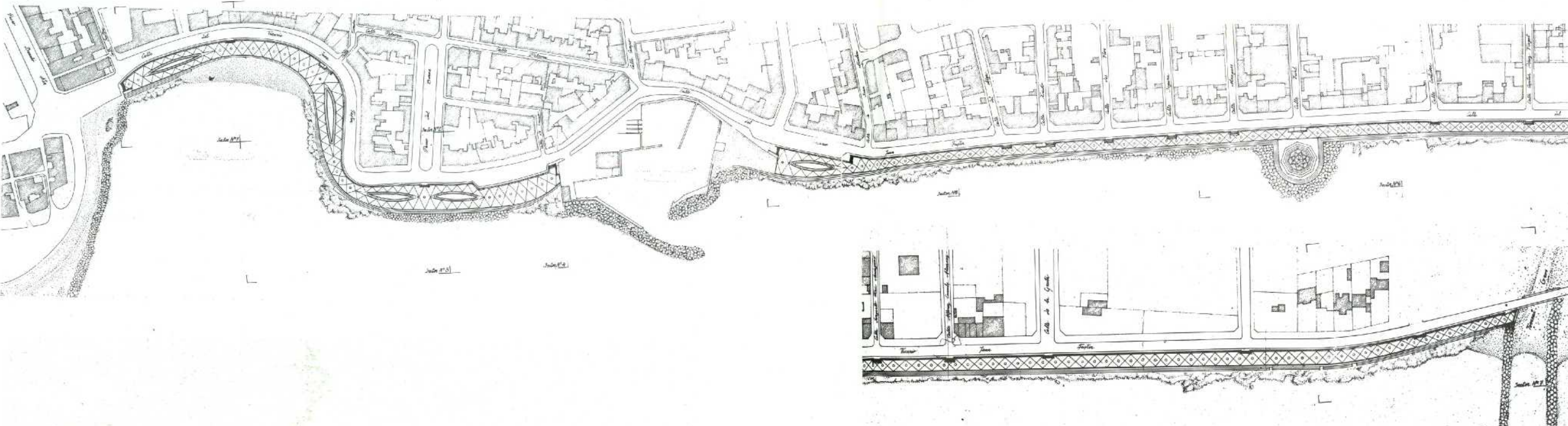


Figura 5. Paseo marítimo El Molinar, de Palma de Mallorca

*Paseo integrado en la trama urbana.*

Paseo que sigue un trazado respetuoso y armónico con la trama urbana, llegando a ser un elemento de remate de la misma en su fachada marítima.

Ejemplo: Malvarrosa y Levante, de Valencia, en proyecto. El Zapillo, de Almería, en proyecto. Torrox (Málaga), en proyecto. La Barrosa, de Chiclana de la Frontera (Cádiz), en ejecución. El Chorrillo, de Rota (Cádiz), en proyecto. Playa América-Panjón, de Nigrán (Pontevedra), en proyecto. El Grove (Pontevedra), en proyecto. Laredo (Cantabria), en proyecto. El Molinar, de Palma de Mallorca, en proyecto.

*Paseo potenciador de la accesibilidad mediante transporte público.*

Paseo que dedica una especial atención en hacer accesible la playa por medio del transporte público, previendo una vía específica para el mismo.

Ejemplo: Malvarrosa y Levante, de Valencia, en proyecto.

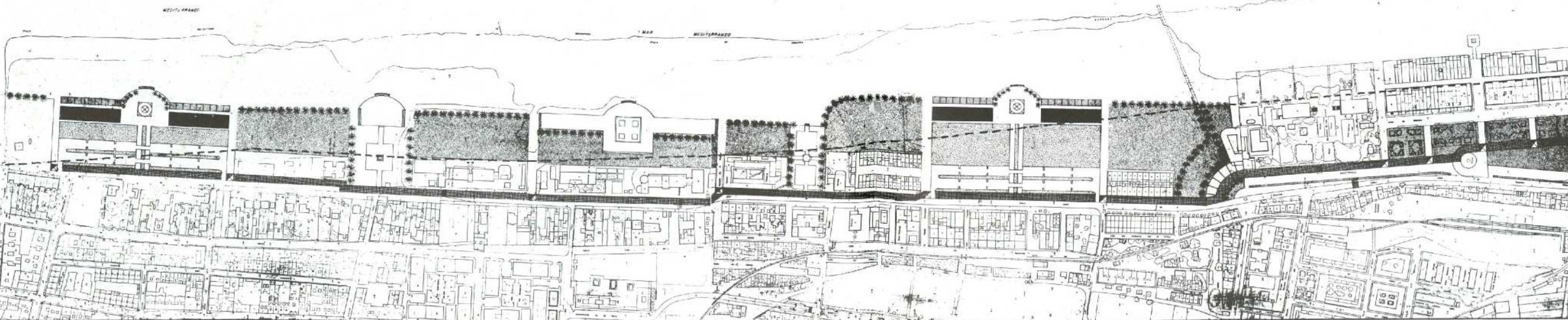


Figura 6. Malvarrosa y Levante, de Valencia



## 5.2 Paseos característicos por su relación con el tráfico

*Paseo adyacente a una vía de doble sentido de circulación.*

Paseo que discurre junto a una vía de circulación rodada de doble sentido. La intensidad del tráfico que soportan estas vías en las épocas de mayor utilización de la playa hace difícil y molesta la utilización del paseo y el acceso a la playa.

El paseo suele estar situado al mismo nivel de las aceras de la vía rodada, pero en algunos casos se encuentra el paseo elevado sobre la vía.

Ninguno de los casos estudiados, dado que, en la actualidad, se considera que debe preservarse el borde litoral de la circulación rodada intensa.

*Paseo adyacente a una vía de servicio.*

Paseo situado, en toda o en parte de su longitud, junto a una vía rodada de servicio que da acceso, normalmente limitado, a las edificaciones existentes.

Como en el caso precedente, el paseo y la vía suelen estar al mismo nivel, pero también puede estar el paseo elevado respecto de la vía de servicio (caso de El Molinar).

Ejemplo: Torre del Mar (Málaga), en proyecto. La Barrosa, de Chiclana de la Frontera (Cádiz), en ejecución. El Chorrillo, de Rota (Cádiz), en proyecto. El Molinar, de Palma de Mallorca, en proyecto.

Figura 7. Paseo marítimo, en Torre del Mar (Málaga)



*Paseo estrictamente peatonal.*

Paseo situado fuera de las vías de circulación rodada. Actualmente se pretende alejar el tráfico rodado del litoral con objeto de que el uso y disfrute de éste sea placentero, por lo que se propugna el proyecto de paseos estrictamente peatonales y únicamente se consiente la yuxtaposición de una vía rodada cuando es imposible el suprimir la circulación.

Ejemplo: Playa de Aro (Gerona), en ejecución. San Antoni de Calonge (Gerona), en ejecución. Malvarrosa y Levante, de Valencia, en proyecto. El Zapillo, de Almería, en proyecto. Torre del Mar (Málaga), en proyecto. Torrox (Málaga), en proyecto. Playa América-Panjón, de Nigrán (Pontevedra), en proyecto. El Grove (Pontevedra), en proyecto. Laredo (Cantabria), en proyecto. Cala Paguera, en Calviá, de Mallorca, ejecutado.

Figura 8. Paseo marítimo, en Laredo (Cantabria)



## 5.3 Paseos característicos por el uso del paseo

*Paseo con bandas de jardinería y de servicios.*

Paseo ordenado con una banda longitudinal en la que se sitúan alternativamente rectángulos ajardinados y otros en los que se sitúan las edificaciones o instalaciones de servicios de playa. Consta-

tuye un tipo de ordenación relativamente extendido que ignora el contexto urbano y natural.

Ningún caso estudiado es de este tipo, que podemos considerar como convencional hasta época reciente, puesto que en las últimas realizaciones se exige un trazado y diseño que tenga en cuenta la trama urbana y se integre en ella, además de que sea acorde con los elementos naturales.



*Paseo con elementos de reposo y jardinería.*

Paseo pavimentado en el que se sitúan bancos para el descanso y algunos elementos de jardinería.

Ejemplo: Los casos estudiados presentan un amueblamiento y vegetación más complejo. Playa del Faro, en Cullera (Valencia).



Figura 9. Paseo marítimo de la playa del Faro, en Cullera (Valencia)

*Paseo con alineaciones de árboles.*

Paseo que incluye como elemento principal de su composición una o más alineaciones de árboles.

Ejemplo: Playa de Aro (Gerona), en proyecto. Poble Nou, de Barcelona, en proyecto. Malvarrosa y Levante, de Valencia, en proyecto. El Zapillo, de Almería, en proyecto. Torre del Mar (Málaga), en proyecto. Torrox (Málaga), en proyecto. La Barrosa, de Chiclana de la Frontera (Cádiz), en proyecto. El Chorrillo, de Rota (Cádiz), en proyecto. El Grove (Pontevedra), en proyecto. El Molinar, de Pama de Mallorca, en proyecto.

*Paseo con áreas de vegetación.*

Paseo diseñado con áreas de vegetación en continuidad con los elementos naturales existentes.

Ejemplo: Playa de Aro (Gerona), en proyecto.

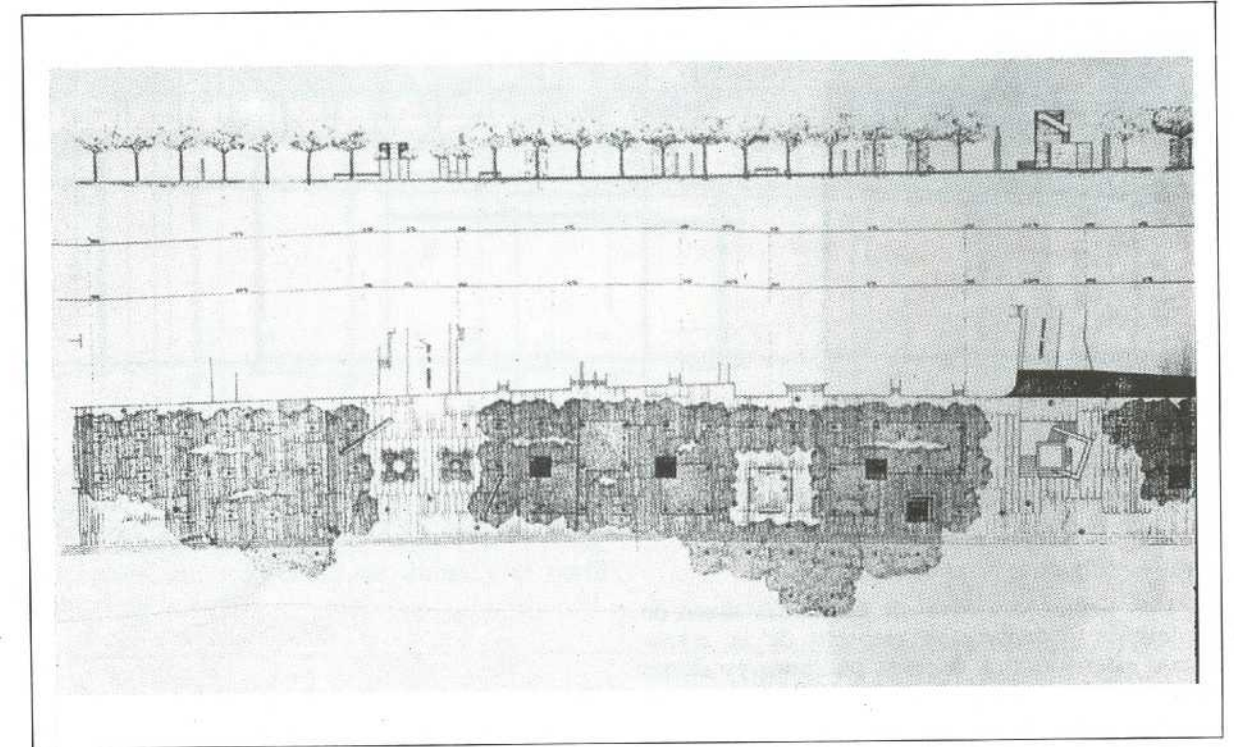


Figura 11. Paseo marítimo de Playa de Aro (Gerona)

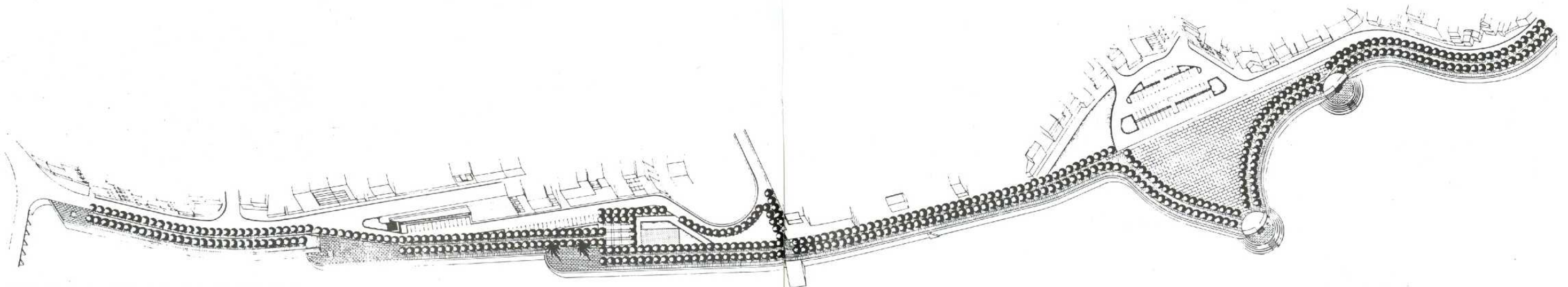


Figura 10. Paseo marítimo de El Grove (Pontevedra)



### Paseo con áreas de sombra.

Ejemplo: Torrox (Málaga), en proyecto.

Paseo que incluye en su diseño áreas cubiertas que crean zonas de sombra, bajo las cuales se sitúan las áreas de descanso y, a veces, las edificaciones de los servicios de playa.

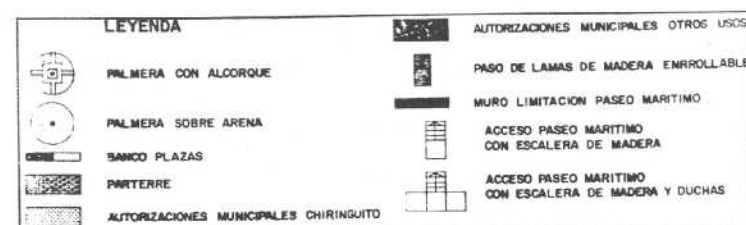
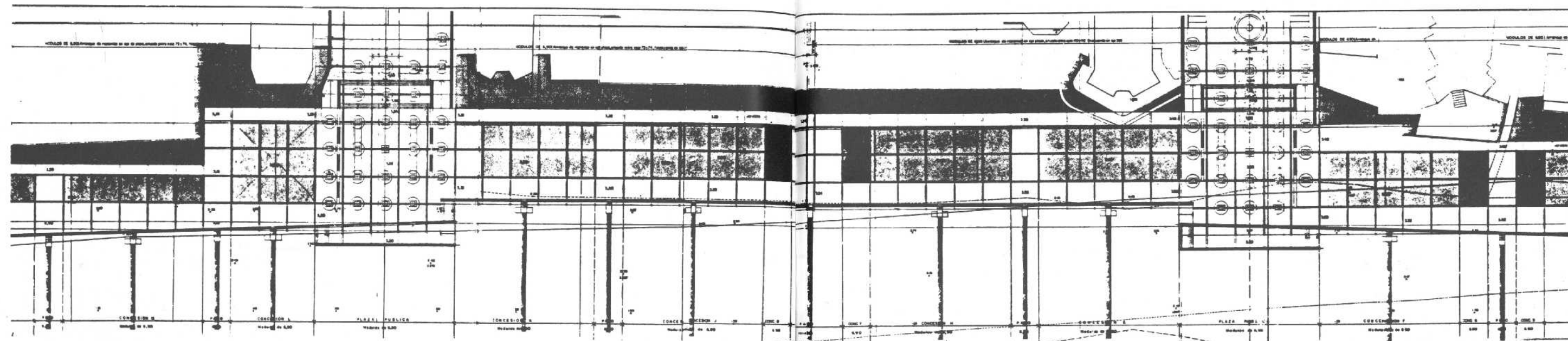


Figura 12. Paseo marítimo de Torrox (Málaga)



### 5.4 Paseos característicos por su relación con la playa

Ejemplo: Playa de Aro (Gerona), en proyecto.  
Playa Paguera, en Calviá, de Mallorca, ejecutado.

#### Paseo situado a nivel de playa.

Paseo realizado a nivel de playa, sin muro de contención o separación respecto de la arena. Puede estar unido a la playa por unos escalones longitudinales (caso de Playa de Aro) o estar a ras de la arena (caso de Playa Paguera).

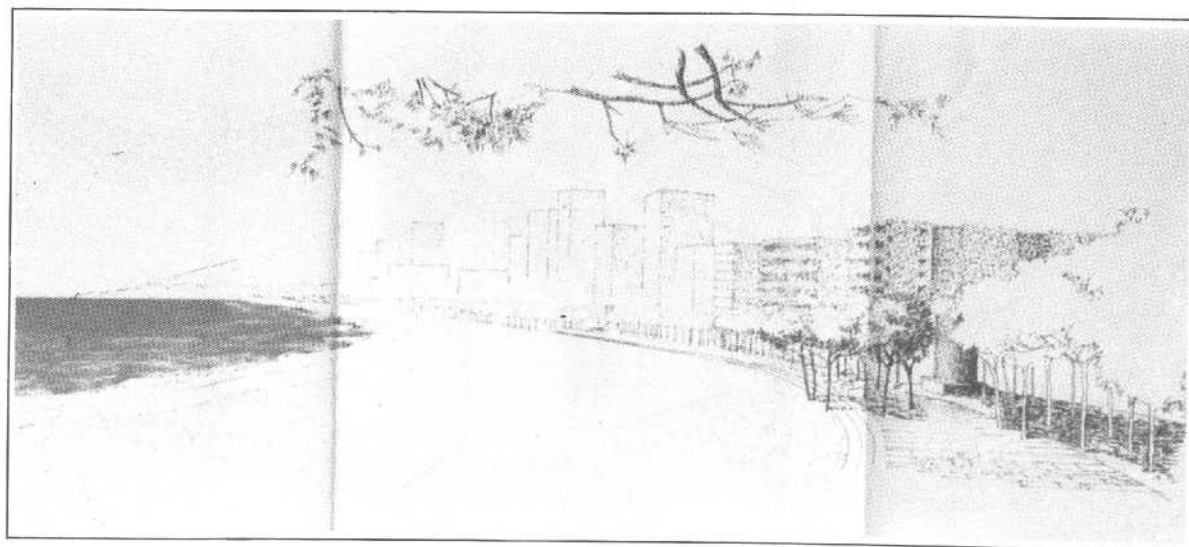


Figura 13. Paseo marítimo de Playa de Aro (Gerona)

### Paseo con elementos de integración con la playa. Ejemplo: Laredo (Cantabria), en proyecto.

Paseo que dispone de unos elementos de transición e integración del propio paseo con la playa, los cuales van respetando las dunas y el perfil natural de la arena.

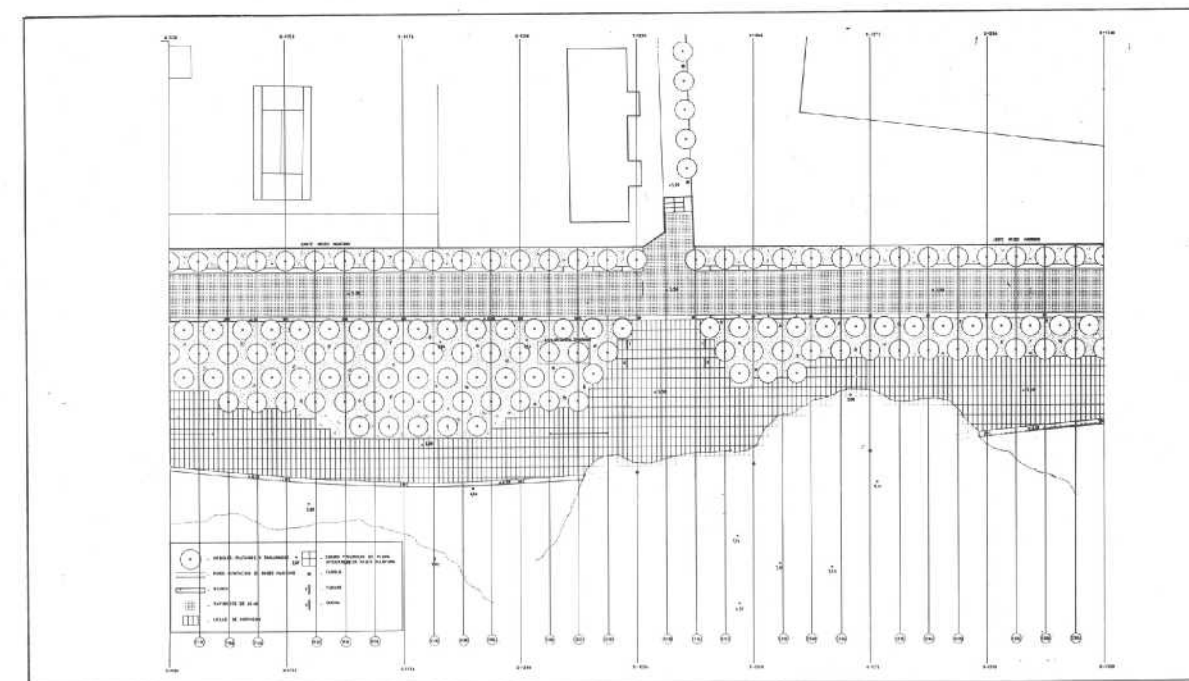


Figura 14. Paseo marítimo de Laredo (Cantabria)

*Paseo separado de la playa por un talud.*

Paseo que limita con la playa, no por un muro, sino por un talud, el cual puede ser de arena, de tierra vegetal con rocalla y plantación, o cubierto de elementos de hormigón. Suele estar rematado por un murete bajo que sirve de banco corrido.

Ejemplo: La Barrosa, de Chiclana de la Frontera (Cádiz), en ejecución. El Chorrillo, de Rota (Cádiz).

*Paseo separado de la playa por un muro.*

Paseo situado a una cota superior a la arena de la playa y separado de ésta por un muro. Es el caso más frecuente de los paseos y la elevación respecto de la playa permite la utilización del muro como protección contra el viento.

La coronación del muro de contención del paseo puede ser mediante la prolongación del propio muro o mediante una barandilla.

Ejemplo: Poble Nou, de Barcelona, en proyecto. El Zapillo, de Almería, en proyecto. Torre del Mar (Málaga), en proyecto. La Barrosa, de Chiclana de la Frontera (Cádiz), en ejecución. El Chorrillo, de Rota (Cádiz), en proyecto. Playa América-Panjón, de Nigrán (Pontevedra), en proyecto. El Grove (Pontevedra), en proyecto. El Molinar, de Palma de Mallorca, en proyecto.

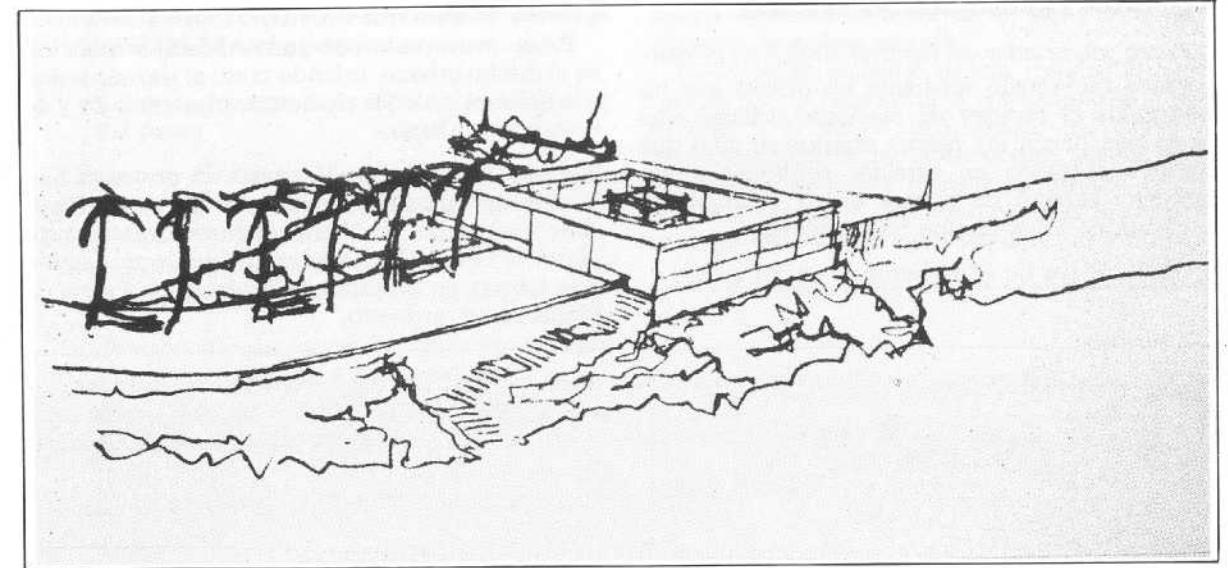


Figura 15. Paseo marítimo de El Chorrillo, Rota (Cádiz)



Figura 16. Paseo marítimo de la playa del Zapillo, en Almería



## 5.5 Paseos característicos por su diseño

### *Paseo potenciador del carácter simbólico urbano.*

Paseo proyectado mediante un diseño que no sólo cuida el carácter de elemento urbano relevante que tienen los paseos marítimos, sino que confiere al paseo un carácter simbólico como elemento urbano de primer orden mediante la situación de hitos de tipo monumental.

Ejemplo: Playa de Aro (Gerona), en proyecto.

### *Paseo de gran definición en el diseño urbano.*

Paseo proyectado con gran cuidado y atención en el diseño urbano, referido tanto al trazado como a la definición de los elementos constructivos y de mobiliario urbano.

Ejemplo: Playa de Aro (Gerona), en proyecto. San Antoni de Calonge (Gerona), en proyecto. Playa América-Panjón, de Nigrán (Pontevedra), en proyecto. El Grove (Pontevedra), en proyecto. Laredo (Cantabria), en proyecto. El Molinar, de Palma de Mallorca, en proyecto.

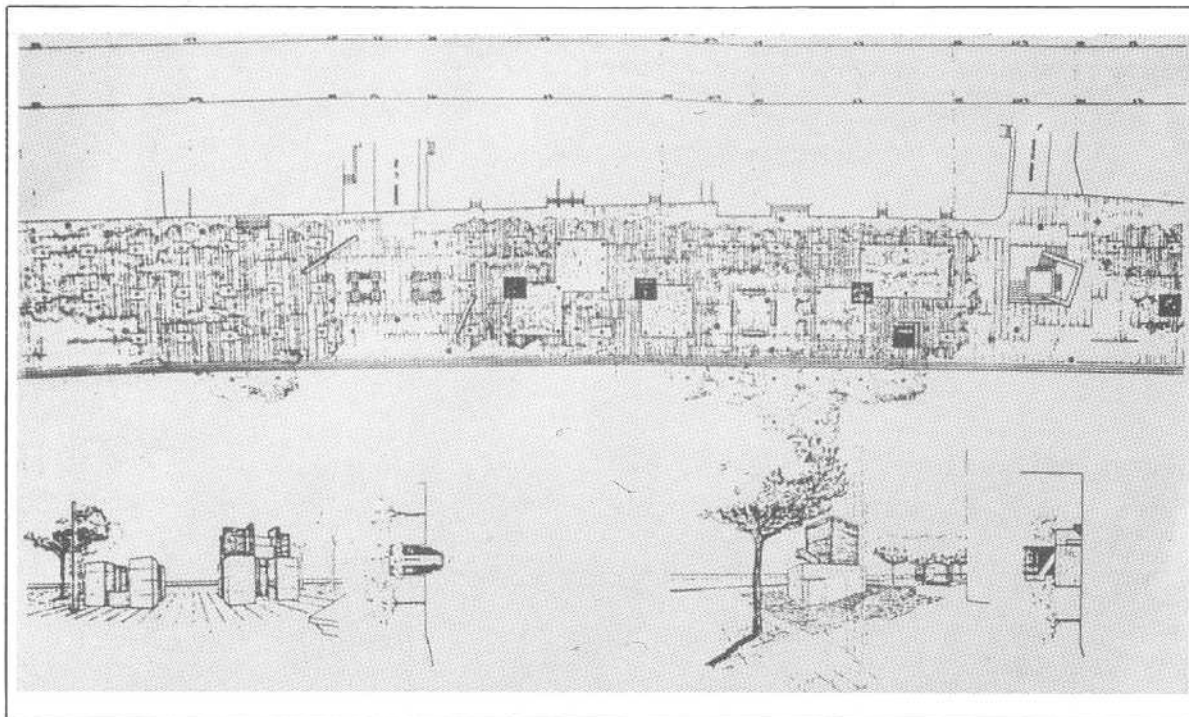


Figura 17. Paseo marítimo de Playa de Aro (Gerona)

### *Paseo jalonado de áreas de relación.*

Paseo diseñado con unas áreas de relación que sirven de descanso y contacto ciudadano y que marcan una serie de hitos a lo largo del paseo.

Ejemplo: San Antoni de Calonge (Gerona), en proyecto. Malvarrosa y Levante, en Valencia, en proyecto. Torre del Mar (Málaga), en proyecto. La Barrosa, de Chiclana de la Frontera (Cádiz), en ejecución. El Chorrillo, de Rota (Cádiz), en proyecto. El Molinar, de Palma de Mallorca, en proyecto.

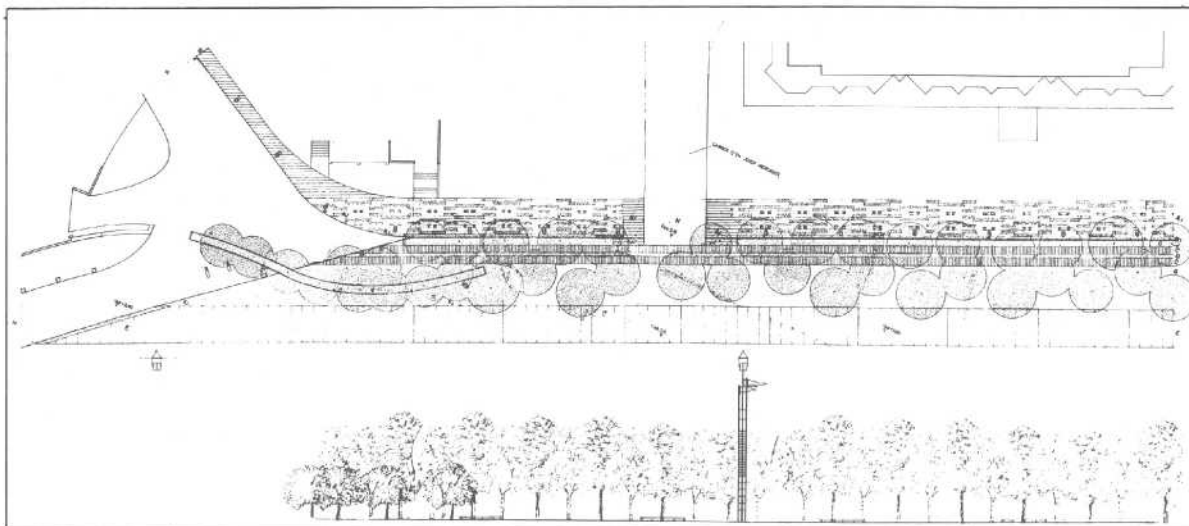


Figura 18. Paseo marítimo de San Antoni de Calonge (Gerona)

## 6. CRITERIOS SOBRE EL DISEÑO DE LOS PASEOS MARÍTIMOS

### 6.1 Criterios básicos derivados de los objetivos del paseo

Cuando se plantea la construcción de un paseo marítimo ha de tenerse en cuenta el doble carácter que desempeña, como:

- Elemento litoral, y
- Elemento urbano.

En función de ello, en su proyecto ha de reflejarse este doble carácter, y por lo tanto:

- Como elemento litoral, ha de constituir una garantía de la defensa del litoral.
- Como elemento urbano, ha de servir para una digna terminación de la ciudad en su frente marítimo.

Ambos objetivos son complementarios entre sí; puesto que, de un lado, la defensa del litoral exige, entre otras cosas, una clara definición del medio colindante, con objeto de evitar la progresiva invasión y degeneración del medio litoral, lo cual se logra mediante el adecuado acabado de la ciudad. A su vez, la terminación de la ciudad exige, en el medio litoral, la realización de las actuaciones de regeneración y defensa de la costa que sean precisas para asegurar la protección del litoral.

Cada uno de estos objetivos nos indicará, a su vez, las grandes líneas de actuación en el área concreta del litoral, como corresponde a una obra que ha de marcar el límite entre el mar y lo urbanizado, comúnmente entre la ciudad y el mar.

La defensa del litoral ha de tener en cuenta estos tres criterios básicos de toda actuación en el litoral:

- La protección de la costa.
- La recuperación del carácter público del dominio público de la costa.
- La rentabilidad social de las inversiones.

La terminación de la ciudad en su frente marítimo requiere que los elementos que se proyecten cumplan estas condiciones:

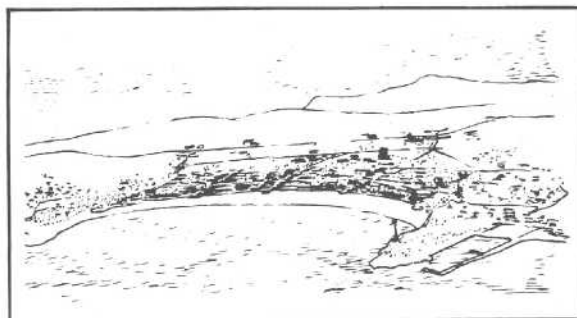
- Adecuación a las exigencias urbanas.
- Armonía con la trama urbana y la estructura de la ciudad, y
- Remate digno y armónico de la ciudad.

### 6.2 Consideraciones acerca de la conveniencia de la construcción del paseo

a) Ante todo, conviene plantearse la necesidad, conveniencia y oportunidad de construir un paseo marítimo en un tramo de costa concreto. En efecto, si bien los paseos marítimos resultan ser, en general, un elemento importante en la protección de la costa, pues contribuyen a contener la progresión de la edificación delimitando la urbanización, existen ciertos tramos de costa en que cualquier obra de urbanización, aunque mínima, resulta inconveniente, ya que interesa mantener dichos tramos intactos, por lo que, en estos casos, no

resulta oportuno el construir ni siquiera, a veces, caminos de acceso nuevos.

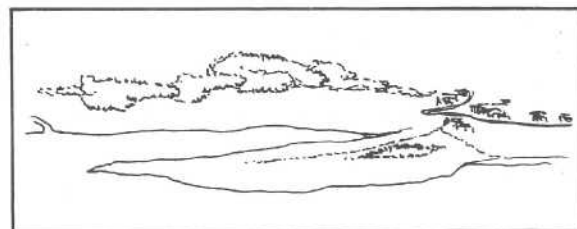
Es necesario, en consecuencia, estudiar la conveniencia de la construcción analizando el medio natural y el medio urbanizado, así como las repercusiones que tal construcción generaría. En tal sentido, conviene realizar un estudio integral del tramo litoral o, al menos, plantear la construcción del paseo en el contexto del tramo litoral.



*Integrar el paseo en el tramo litoral*

b) En especial, conviene tener presente que en ciertos casos no deben construirse paseos marítimos, sino solamente senderos, y ello solamente cuando éstos resulten convenientes para la conservación y protección de tales áreas. Tales casos son, por ejemplo, los siguientes:

- En formaciones naturales muy móviles, situadas en desembocaduras de ríos, en rías, etc., tales como playas barrera, flechas o formaciones deltai-cas.
- En áreas de interés natural, arqueológico, etc.



*No construir paseos en áreas de interés natural*

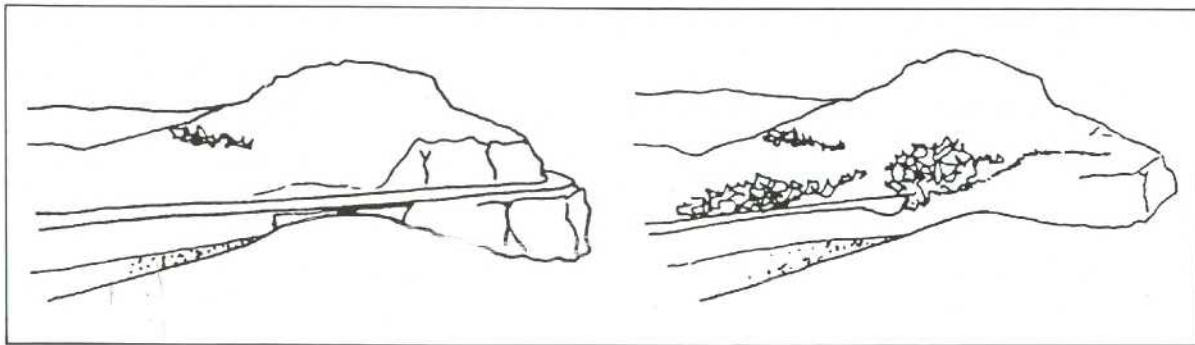
c) De otra parte, puesto que un fin primordial de la construcción de un paseo marítimo es la protección de la costa, conviene recuperar ésta y en ningún caso deben utilizarse terrenos ganados al mar para la construcción de paseos marítimos.

### 6.3 Criterios sobre la ubicación de los paseos marítimos

a) Debe estudiarse en profundidad el emplazamiento y trazado del paseo de acuerdo con la dinámica litoral y, en consecuencia:

- Evitar la alteración de la evolución natural del perfil de la playa.
- Evitar la rigidez de deltas y la destrucción de las dunas.
- Evitar la destrucción de las marismas.





*Evitar actuaciones que invadan el mar o el dominio público*

*Disponer paseos o senderos marítimos respetando el medio natural*

b) El paseo o sendero debe discurrir fuera de la zona marítimo-terrestre. Asimismo, no debe ocupar la playa existente, debiendo dejar margen suficiente para la zona de oscilación de la orilla por los temporales de invierno, con objeto de evitar la reflexión del oleaje en el borde de la construcción. Únicamente en casos excepcionales y plenamente justificados puede pensarse en ocupar puntualmente la playa.

Antes bien, debe lograrse recuperar la playa al máximo, situando el paseo, en todo caso, fuera de la zona de dominio público marítimo-terrestre. Conviene dejar una anchura suficiente de playa seca en verano, del orden de 35 metros en el Mediterráneo y de 70 metros en el Atlántico y Cantábrico. En cuanto sea posible, incluso conviene prever la creación o aumento de la playa por el lado interior.

c) Debe conseguirse liberar a las playas de las construcciones fijas y permanentes, que, de ser necesarias para el uso de la misma, han de situarse en el paseo marítimo o tierra adentro.

A tal fin, debe estudiarse el estado administrativo de las concesiones y autorizaciones existentes a efectos de su posible extinción mediante rescate, revocación, etc.

Asimismo, la construcción del paseo o sendero marítimo, como obra que va a definir físicamente el límite entre el mar y el territorio, debe ayudar a conseguir, cuando fuese preciso, la recuperación del carácter público del dominio público litoral.



*Evitar la destrucción de dunas y playas*

#### 6.4 La relación del paseo con el área colindante

a) Con objeto de garantizar la protección de la franja litoral, han de quedar definidas y, en su caso, limitadas las actividades urbanas y las posibilidades de urbanización y de edificación en el territorio contiguo al litoral.

b) Además, debe asegurarse la rentabilidad social de las inversiones, de tal modo que las obras beneficien al conjunto de la población y no puedan dar lugar a beneficios a terceros.

c) Como garantía de todo lo anterior, debe existir un planeamiento urbanístico adecuado que defina claramente la normativa aplicable en el territorio próximo a la costa. En todo caso, este planeamiento debe limitar la densidad de edifica-



LOS NIETOS - ESTADO INICIAL

*Impedir la ocupación de la playa*



ción en las áreas litorales no permitiendo una edificabilidad mayor que la de las construcciones existentes. El municipio debe estar regulado por un Plan General o unas normas subsidiarias del tipo B, pues la protección del litoral demanda que el planeamiento contenga normas urbanísticas para todo el territorio municipal, no sirviendo a tal fin las normas de tipo A, ni menos aún los proyectos de delimitación del suelo urbano.

d) El planeamiento debe contener las regulaciones necesarias para proteger las formaciones dunares, las áreas húmedas y, en general, las áreas de interés natural.

e) De otra parte, ha de considerarse que los paseos marítimos son, además de obras de defensa del litoral, elementos urbanos y, por tanto, debe estudiarse debidamente la integración del paseo en la estructura urbana y proponerse la solución, en su caso, del tráfico del área, los aparcamientos y los accesos al litoral. Además, el paseo ha de servir de digno remate a la trama urbana y armonizar con ésta.

f) Asimismo, la actuación debe servir para asegurar el carácter público del dominio público litoral, recuperándolo en caso necesario e impidiendo la privatización de la costa. En este sentido, la construcción de un paseo marítimo es positiva, pues deja perfectamente delimitado el territorio, pero debe ir complementada de las actuaciones que sean eventualmente necesarias para conseguir la recuperación del dominio público litoral.

Debe conseguirse también liberar las playas de las construcciones fijas y permanentes, que, de ser necesarias para el uso de la misma, han de situarse en el paseo marítimo o tierra adentro. Para ello, debe estudiarse el estado administrativo de las concesiones y autorizaciones existentes a efectos de su posible extinción mediante rescate, revocación, etc.

## 6.5 Criterios sobre el trazado y diseño de paseos marítimos

a) Evitar trazados y diseños que puedan producir alteraciones en la evolución natural del perfil de playa. En concreto:

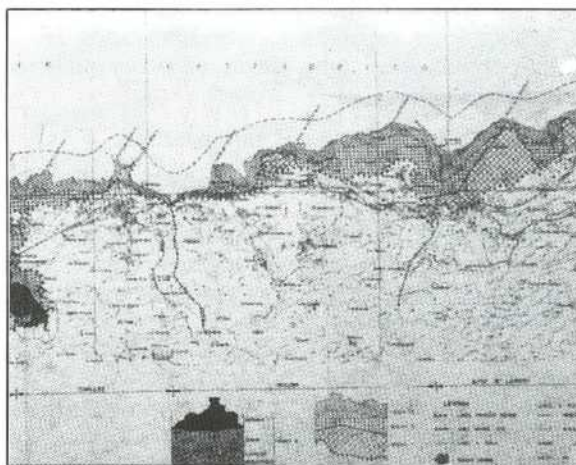
Evitar salientes, pantallas, etc.

- Mejor:

- Trazado en planta con formas suaves paralelas a la línea de costa.
- Perfiles a base de taludes, etc.



*Limitar la densidad de edificación*

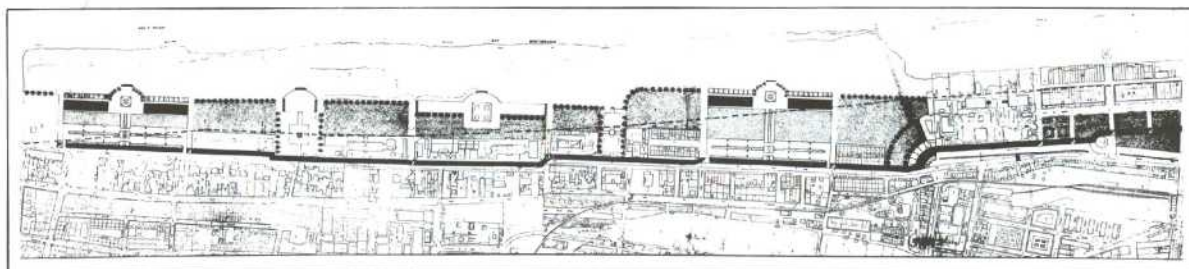


*Plan especial de protección de la costa de Cantabria*

b) Armonizar el diseño del paseo con la playa y el litoral.

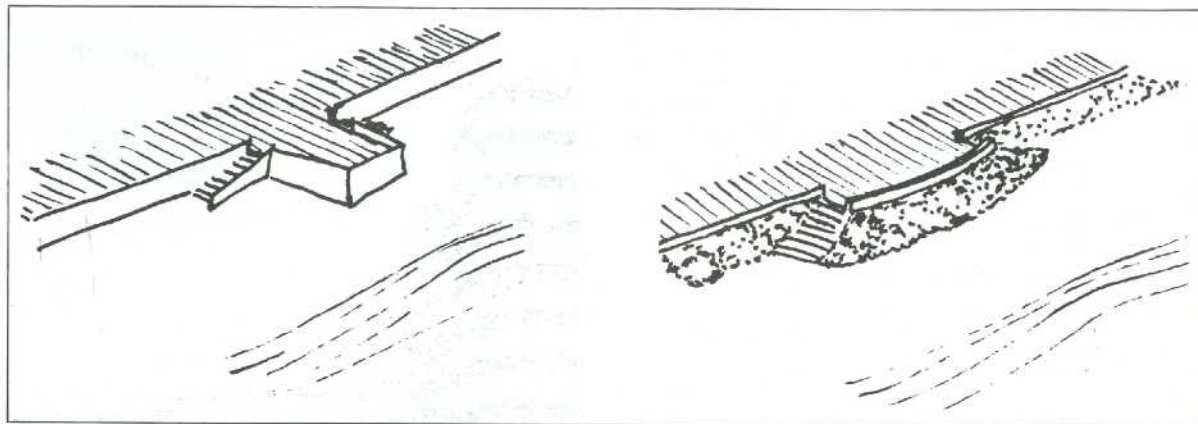
Evitar trazados que ignoren el medio natural.  
Evitar muros altos o barreras.

- Mejor crear una cierta continuidad entre paseo y playa, salvo casos justificados.
- Integrar el paseo marítimo en el medio natural.
- Adaptar sensiblemente el trazado del paseo a la línea de orilla del mar.



*Integrar el paseo en la estructura urbana*





*Evitar salientes y pantallas*

*Continuidad entre paseo y playa*

c) Armonizar el paseo con la estructura urbana.

No proyectar trazados que no tengan relación con la trama urbana.

- Establecer espacios focales integrados en la trama urbana tales como plazas, espacios públicos, ensanchamientos.

d) Enfatizar el carácter de «paseo».

Evitar trazados y anchuras de paseos no acordes con su utilización.

Dar al paseo carácter estrictamente peatonal.

Diseñar el paseo con la anchura conveniente para la actividad de paseo, contemplación del mar y descanso del viandante.

Evitar equipamientos o dotaciones que no sean propias y estrictamente indispensables para el uso de la playa, tales como instalaciones deportivas, administrativas, de restauración, etc.

Facilitar, mediante el diseño, el paseo y descanso de los usuarios situando áreas de descanso, de contemplación, etc., así como los elementos de amueblamiento urbano y de ornato adecuados.

e) Resaltar el carácter de elemento urbano de alto significado formal y funcional que tiene el paseo marítimo.

No considerar el paseo marítimo como una mera obra de remate de la actuación en el litoral, sino como un elemento urbano.

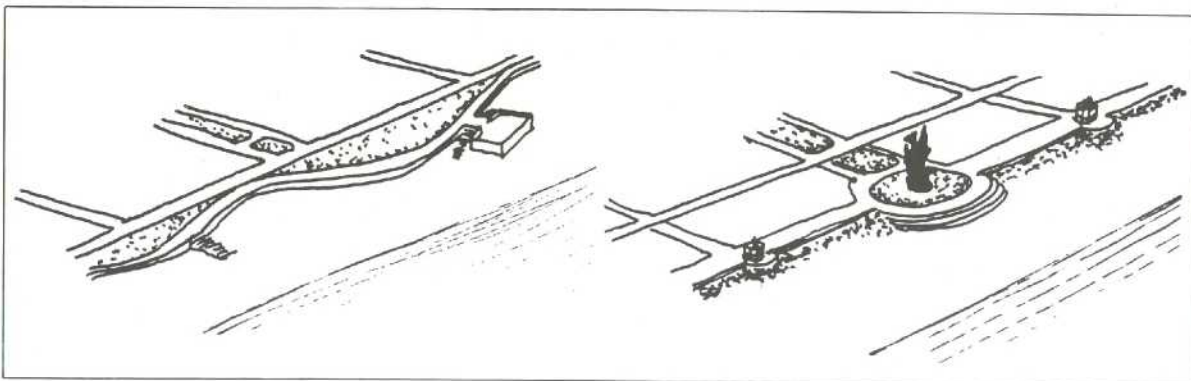


*Armonizar el paseo con la playa y el litoral*

- Imprimir un carácter digno al trazado.
- Resaltar, mediante el trazado y el diseño, las perspectivas del medio natural y del urbano desde el paseo y hacia él.
- Cuidar las texturas, tonos y acabados de los materiales.
- Cuidar el diseño de los elementos de mobiliario urbano.
- Cuidar la eventual integración de elementos de ornato: monumentos, esculturas, fuentes, etc.

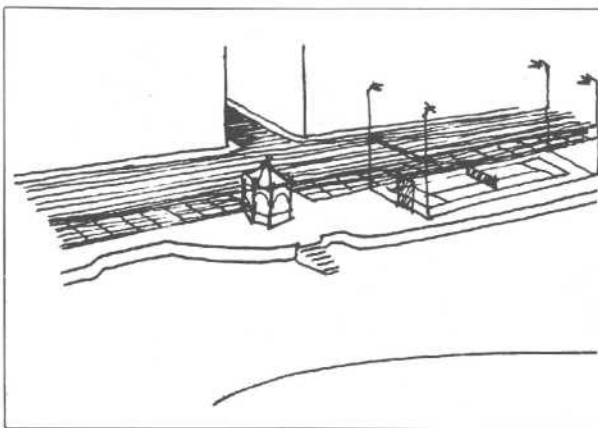
f) Prever el cómodo acceso a la playa.

Impedir el acceso de vehículos rodados al paseo y a la playa.

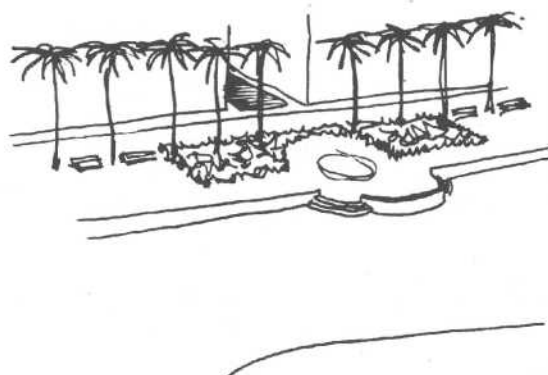


*Evitar trazados sin relación con lo urbano*

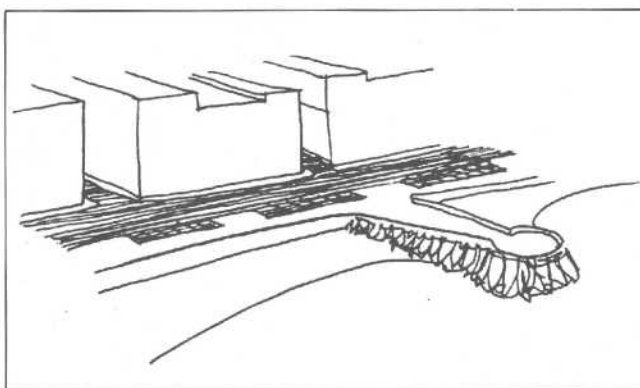
*Trazado integrado en la trama urbana*



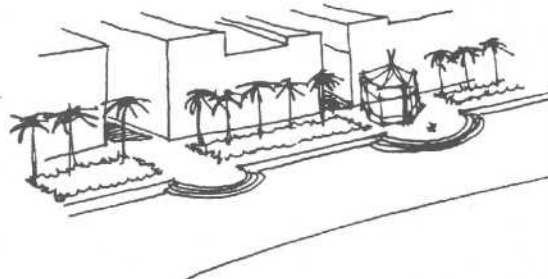
*Evitar trazados y equipamientos no estrictamente de playa*



*Facilitar el paseo y descanso*



*No considerar el paseo como mera obra litoral*



*El paseo como elemento urbano*

- En caso de que en parte del paseo discorra una vía rodada junto al paseo peatonal, siempre irá la vía tierra adentro del paseo.

- Ordenar el emplazamiento de aparcamientos y accesos rodados facilitando una accesibilidad repartida a lo largo de la playa.

- Disponer accesos de los usuarios desde el paseo a la arena cada 100 metros en forma de escaleras y de rampas para minusválidos.

- Disponer una rampa para el acceso de la maquinaria de limpieza de la playa cada kilómetro.

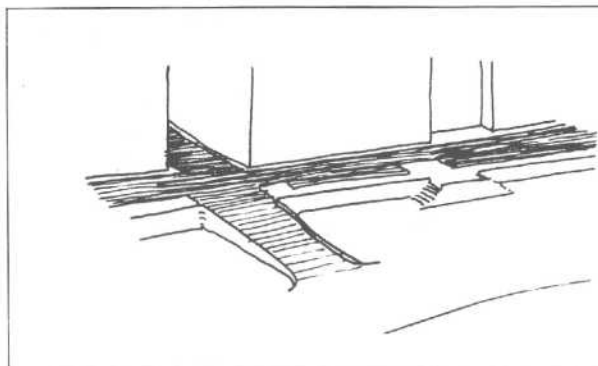
- En caso de proyectar un carril-bici, éste se trazará tierra adentro del paseo.

g) Prever la situación de los servicios necesarios para el uso de la playa.

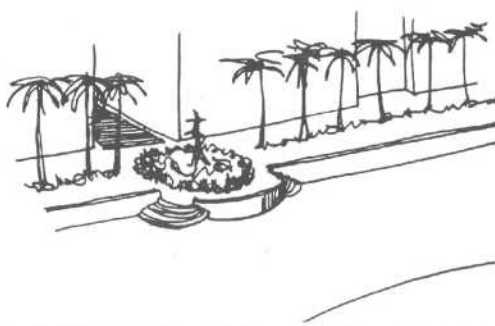
Prohibir la ubicación de edificaciones de carácter permanente en la playa.

- Permitir la construcción, en el paseo, únicamente de los edificios de servicios destinados al uso y disfrute de la playa: servicios municipales, Cruz Roja, balnearios, varaderos, establecimientos de bebidas, etc.

- Excepcionalmente, puede ser oportuno permitir la instalación de pequeños restaurantes en el paseo y, en este caso, la proporción admisible es de

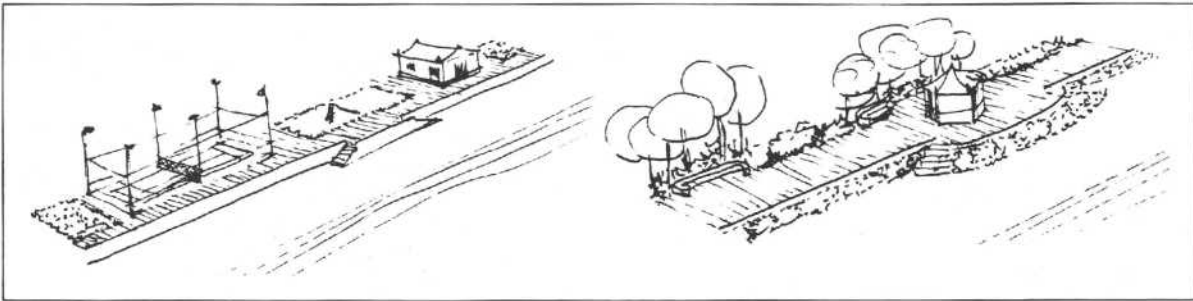


*Evitar el acceso rodado a la playa*



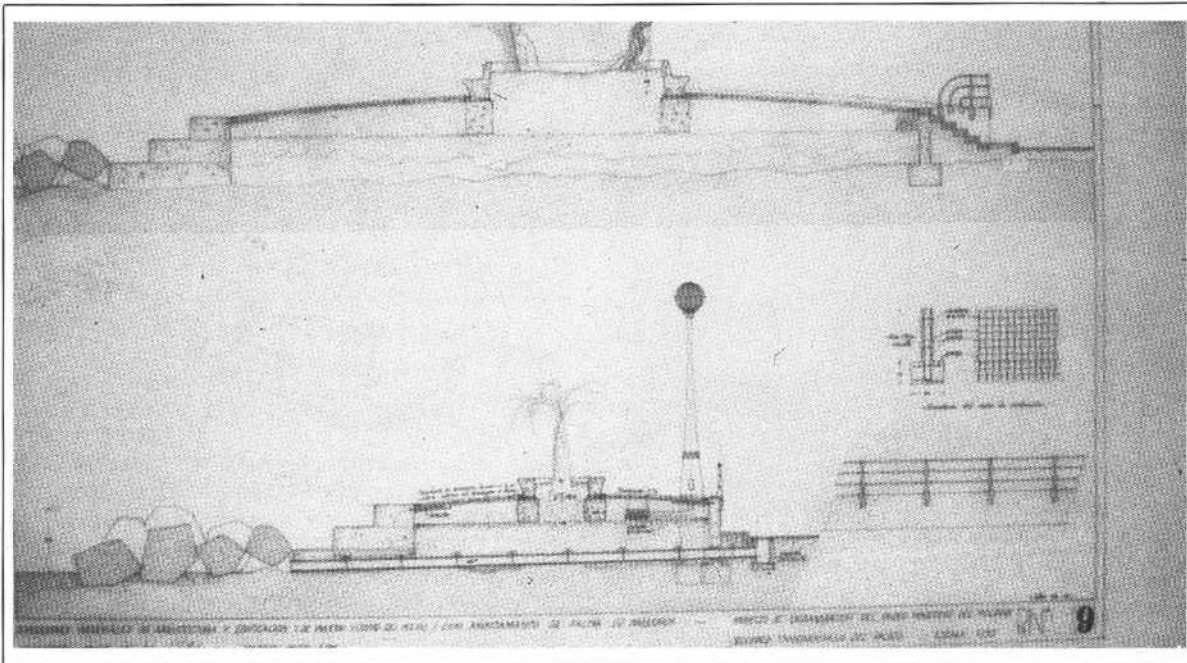
*Separar el tráfico rodado*





*Prohibir edificaciones no propias del uso de la playa*

*Disponer los servicios para uso de la playa*



*Proyecto de urbanización del paseo marítimo del Molinal (Palma de Mallorca)*

uno de estos establecimientos por cada 300 metros de playa.

- Procurar agrupar las construcciones fijas del paseo en torno a las plazas o espacios focales del mismo y en proximidad, según su uso, a los accesos rodados y aparcamientos.

- Situar instalaciones de duchas al aire libre en la arena y junto a los accesos al paseo.

h) Cuidar el acabado del paseo.

Evitar la creación de áreas o elementos de difícil conservación y mantenimiento.

- Proyectar las áreas ajardinadas con especies de muy fácil conservación.

- Diseñar las eventuales áreas de reunión y espacios lúdicos con elementos y materiales duraderos y nobles.

- Proyectar una iluminación general difusa y otra concentrada en los lugares de descanso y reunión.

- Proyectar los elementos de drenaje y de saneamiento necesarios.

- Utilizar materiales que armonicen con la playa, el medio urbano y los elementos naturales.