

**IDEAS PARA COMILLAS  
PARA LA PROTECCIÓN Y ORDENACIÓN DE LA VILLA Y  
SU ENTORNO.**

**IDEAS FOR COMILLAS  
FOR THE PROTECTION AND IMPROVEMENT OF THE  
TOWN AND ITS SURROUNDINGS**

Alfonso Álvarez Mora \*

**RESUMEN**

La ciudad de Comillas se enfrenta al reto de compaginar la vorágine de la temporada turística y la actividad cotidiana en un marco urbano cargado de valores patrimoniales y paisajísticos. Se recogen aquí propuestas para resolver la contradicción espacial de la confluencia de la Villa tradicional y el crecimiento reciente, generadora de diversos problemas de movilidad y tráfico, de un crecimiento inmobiliario local carente de un sólido sistema de infraestructuras y de un uso equivocado del espacio urbano tradicional. La solución para la ciudad de Comillas pasa por construir una “estructura urbana” que reconstruya la ciudad histórica y que, simultáneamente, reconduzca los desarrollos urbanos más recientes y posibilite los futuros.

**Palabras clave:** caracterización turística, recuperación ciudad tradicional, desarrollo sostenible, estructura urbana pública, sistema de movilidad.

**ABSTRACT**

The town of Comillas faces the challenge of reconciling the turistic whirlpool with the daily activity in an urban context plenty of cultural and landscape values. This text makes reference to the suggested proposals for the development of Comillas, as a guidance to solve the spatial contradiction found in the confluence of the traditional town and the recent growths, which generates several different problems related to mobility and traffic, a local urban growth lacking a strong infrastructural system, and a misuse of the traditional space. The solution for the town of Comillas includes creating an “urban structure” which restores the historical town space and simultaneously reconstructs the most recent urban growths and makes possible the future ones.

**Key words:** touristic characterization, traditional city restoration, sustainable development, public urban structure, mobility system.

---

\* Alfonso Álvarez Mora es catedrático de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Universidad de Valladolid. El trabajo al que se refiere el artículo ha sido realizado por Juan Luis de las Rivas, Luis Santos y Ganges, Ramiro Clavero, Marina Jiménez y Elena Martínez del Pozo, miembros del Instituto Universitario de Urbanística, actuando el profesor Álvarez Mora como coordinador.

### **Introducción: el problema**

Como ciudad “turística-veraniega”, Comillas tiene dos vidas: la que se corresponde con la temporada de invierno y aquella otra que coincide con el verano. En la primera de ellas, Comillas hace uso de su espacio tradicional-histórico, tanto para la práctica cotidiana como para la actividad turística, más escasa en esta época, que desarrolla. En la segunda entra en juego, para dicha cotidianeidad, el espacio en expansión que rodea a la Villa Tradicional. El uso del espacio se extiende, en esta temporada veraniega, tanto al que se corresponde con dicha expansión como al tradicional de toda la vida. Ni que decir tiene que los grandes problemas se manifiestan cuando entra en juego el uso del espacio en expansión junto con el tradicional. Afrontar soluciones urbanísticas, en este tipo de ciudades significa, sobre todo, compaginar discriminadamente, y todo ello en la medida de lo posible, la actividad que genera la temporada turística con aquella otra que se identifica con lo autóctono-cotidiano, sin que ello suponga negar el uso de lo tradicional para disfrute de los que acuden en verano a la villa. Compaginar, pero evitando la contradicción que surge del uso indiscriminado que se suele hacer de los espacios que caracterizan a este tipo de ciudades.

Se trata, en este sentido, de conformar una “ciudad veraniega” en paralelo a la “tradicional”, lo que supone afrontar, como medida urbanística más significativa e importante, el tratamiento del encuentro espacial entre la “ciudad veraniega” y la “ciudad tradicional”. La Ordenación Urbanística debe abordar, en este sentido, tanto los aspectos requeridos para que la Villa de Comillas ejerza como ciudad independiente de su actividad turística, como aquellos otros que deben hacer referencia a su condición de ciudad consumida durante el verano.

La “preparación de suelo”, para hacer posible el proceso de construcción inmobiliario, por ejemplo, debe contemplar estas dos cuestiones: Comillas necesita suelo para hacer frente a su demanda como ciudad turística al mismo tiempo que lo necesita para que siga ejerciendo como ciudad que desarrolla una vida normal en el resto del año. Demandas inmobiliarias posiblemente diferentes, lo que debe reflejarse en la manera de entender el uso que se hace de la ciudad en sus necesidades de espacio, en sus demandas de servicios, espacios libres, infraestructuras, etc.

Cualquier propuesta sobre la ciudad de Comillas debería tener en cuenta estos aspectos. La ordenación de su espacio, en general, tiene que abordarse desde una perspectiva doble. Hay que pensar que las infraestructuras que demanda dicha ciudad, por ejemplo, van a tener un uso diferente en las, a su vez, diferentes épocas del año, lo que quiere decir que tenemos que pensarlas para que estén siempre en uso, evitando su paralización parcial en tiempos de ausencia de demanda turística, así como su sobreutilización en tiempos de estío. Lo mismo podemos decir de los servicios, de los espacios libres. Que la ciudad esté preparada para ser utilizada continuamente, sin que ello signifique “prepararla” para el verano o “clausurarla” para el invierno. Que las ventajas que se derivan de

la presencia de un sistema de infraestructura y servicios, para su utilización en épocas de alto consumo, constituya una ventaja para el otro uso que se sigue haciendo de la ciudad en temporadas bajas. Que la ciudad de Comillas se sirva de las ventajas que le suponen ser un lugar demandado en una época del año, y que dichas ventajas se manifiesten en el hecho de que dicha ciudad va a disponer de unos servicios para el resto de año, servicios que van a proporcionarle una más alta calidad de vida.

Doble visión, por tanto, para resolver un único problema: aquel que tiene que ver con la Ordenación que se requiere para facilitar un uso racional de su espacio, uso que no entre en contradicción con el necesario proceso continuo de construcción inmobiliario, y todo ello en el marco de una política urbana que tenga como objetivos prioritarios la conservación de sus “valores patrimoniales”, “paisajístico-naturales”, de “entorno”, “productivo-agrícolas”, etc. Formular, por tanto, una proyecto global para todo el conjunto de la Villa de Comillas, incluido su “medio natural-paisajístico-productivo”, proyecto que aborde alternativas a las contradicciones que se observan, actualmente, en el uso que se hace del conjunto de su territorio.

### **¿Cuales son las “contradicciones espaciales” más evidentes que se observan en la Villa de Comillas?**

1. En primer lugar, un “*desarrollo extensivo*” que, en los últimos años, ha supuesto una ocupación indiscriminada, aunque produciendo discriminación, del espacio exterior a la Villa tradicional. En unos casos, aprovechando infraestructuras viarias existentes cuya función hasta entonces era comunicar núcleos dispersos tradicionales, de carácter rural, con la voluntad, por tanto, de formalizar un territorio agrícola-ganadero, fundamentalmente, y no tanto para que ejerzan como soportes de nuevos desarrollos urbanos adyacentes al núcleo tradicional, tal y como se está produciendo en la actualidad. Es el caso de las urbanizaciones que han surgido, por ejemplo, en torno a la carretera de la Rabia, o aquellos otros que se apoyan en la carretera de Comillas a Cabezón. Se trata, a la vista de estos casos, de evitar que el crecimiento de la Villa de Comillas continúe apoyándose en infraestructuras existentes que están concebidas para ejercer otras funciones que las que les exigen los nuevos desarrollos urbanos. Con esto queremos decir que a la hora de plantear “*nuevos desarrollos urbanos*” tenemos que pensar en las a su vez “*nuevas infraestructuras*” que los soporten y les proporcionen la forma adecuada.

En otros casos, como la urbanización de Robacias, se ha procurado relacionar, como no podía ser de otra manera, “urbanización” con “infraestructuras”, pero estas están adoptado una funcionalidad propia que al mismo tiempo que beneficia al núcleo creado a tal fin, está perjudicando a la ciudad, ya que no se establecen, ni se ha pensado, en las relaciones y conexiones con la ciudad tradicional. Y en el caso de que estas conexiones se hayan pensado, lo han hecho aprovechando infraestructuras existentes no convenientes para tal fin, ya que su función, hasta entonces, había sido

comunicar una antigua propiedad con la ciudad y no un conjunto residencial como el que ahora vemos.

Con todo esto no queremos decir que haya que evitar nuevos desarrollos urbanos que demande tanto la vida cotidiana de la Comillas tradicional como la práctica turística veraniega. Cualquier nuevo desarrollo urbano tiene que plantearse, al menos, dos cuestiones por lo que se refiere al sistema infraestructural y de servicios que requiere: primero, la formalización de un sistema de conexión con la ciudad que no suponga, como norma, aprovechar lo existente. Dichas conexiones deben suponer inversiones que afronten modificaciones e incorporaciones de servicios e infraestructuras que beneficien a la ciudad. El desarrollo urbano procura beneficios a los que lo emprenden, pero también deben beneficiarse de dichas operaciones los que viven en la ciudad, ya que esos nuevos desarrollos no pueden prescindir de lo urbano existente, lo necesitan y se apoyan en ello.

2. Otra de las grandes contradicciones que observamos en la actual ciudad de Comillas es aquella que se manifiesta en la *“forma que adopta la movilidad”*, tanto por lo que se refiere al uso del espacio viario, por parte del peatón, como aquel otro que consume el automóvil y el transporte en general. Contradicción que, en gran medida, está provocada por los desarrollos urbanos citados, ya que ninguno de ellos se ha planteado como “asentamiento residencial” concebido en función de una clara y racional conexión con la ciudad tradicional, sino como “urbanizaciones independientes” y ajenas a la lógica que expresa y que se deriva de esta última. La falta de esa relación ha ido aumentando las contradicciones que se refieren, sobre todo, a ese uso del espacio público que se hace insostenible tanto para el peatón como para el automóvil. Estas contradicciones se han manifestado tanto en una sobreutilización de las vías por parte del automóvil, como en la falta de espacio para dejar el coche, unido todo ello a una anarquía en el uso que se hace de la ciudad que supone, en algunas ocasiones, un verdadero peligro el caminar por esta ciudad. El punto donde se acumulan todas estas contradicciones, como es conocido, es el encuentro, a la entrada al Centro Histórico, entre la carretera de Cabezón y la que llega de San Vicente. Se trata, además, de un punto desde el que se accede a la playa, y desde el que es posible, también, penetrar en el Centro Histórico, incluso atravesar este para conectar con la carretera que va a Santillana-Santander.

Se trata, además, de un lugar estratégico en la ciudad, ya que posibilita, como decimos, el acceso a la playa, el paso hacia el Centro Histórico, la conexión con la pradera que está a los pies del palacio de Sobrellano, pradera que hace las funciones de parque urbano, de lugar de celebración del mercado semanal y de fiestas populares, como los arrastres de los días finales del mes de agosto. Se trata, también, del único espacio que puede ejercer de conexión y articulación entre los edificios que conforman el “conjunto monumental” relacionado con la actividad del Marqués de Comillas, tan valorado por la ciudad. Todo esto supone dotar a este punto de un uso mucho más ciudadano que haga frente, y elimine, la contradicción espacial que se vive actualmente,

contradicción que está provocando una irracional manera de entender la movilidad urbana. Situación irracional que requiere, como no podía ser de otra manera, una solución radical, haciendo de este lugar, como decimos, un espacio urbano-cívico por excelencia. Solución que, necesariamente, debe ir acompañada del planteamiento de un “*nuevo sistema infraestructural*” para el conjunto de la ciudad de Comillas, aprovechando, para ello, la media-ronda existente, para completarla y procurar nuevas entradas a la ciudad relacionadas con posibilidades de “*nuevos aparcamientos*”. Una “*ronda que envuelva a toda la ciudad*” y que marque las entradas a la misma relacionadas entre sí por medio de un sistema de “*aparcamientos disuasorios*”, sin que ello signifique eliminar el uso del automóvil dentro de la ciudad.

3. No hay movilidad sin la posibilidad, siempre presente, de abandonar el uso del vehículo privado. La tercera de las grandes contradicciones se refiere a este hecho: ***ausencia de una sistema racional de aparcamientos disuasorios*** que permita utilizar la ciudad sin que ello signifique renunciar al uso del automóvil. Hay que partir de una premisa fundamental: aquella que nos habla de la necesidad de hacer del espacio público-viario del Centro Histórico un lugar que sea dominado, consumido preferentemente, por el peatón. Esto no quiere decir que neguemos al automóvil el derecho a utilizar, también, ese “espacio público-viario”. Todo esto significa que tenemos que dar prioridad al consumo peatonal del espacio aunque compartiéndolo con el uso que del mismo debe hacer también el automóvil. La resolución a esta dicotomía, que no debe plantearse como acción contradictoria, se aborda con la propuesta de un sistema de “*aparcamientos disuasorios*”, es decir, situados en los bordes del Centro Histórico, que permitan que el automóvil llegue sin dificultad a los mismos y que de ellos, también con facilidad, se acceda al espacio de dicho centro caminando. Se trata de una práctica ciudadana que debe ser asumida por el usuario del Centro Histórico. Este espacio es para caminar, también para que penetre el coche, aunque en este caso para atender el derecho del que lo habita y para encauzar la movilidad que exigen los servicios urbanos básicos. Para el resto, el acceso a la ciudad tiene que desarrollarse en base a dejar el coche en un lugar o lugares estratégicos, próximos al Centro Histórico, y el resto caminando. Serán aparcamientos no muy extensos, concentrados en diversos lugares, desarrollando una corona que permita acceder al centro desde diversos puntos, y todo ello en estrecha relación con una ronda que recorra, en corona, el citado centro. Aspecto este que en Comillas está parcialmente resuelto.

Piénsese, por tanto, que sistematizar una propuesta de “*aparcamientos disuasorios*” en torno al Centro Histórico, “*peatonalizar*” determinados espacios públicos y plantear un “*sistema viario general*” que estructure a la ciudad, que permita la relación entre partes, entre otras la que se plantea entre el Centro Histórico y el resto del conjunto urbano consolidado, constituyen propuestas inseparables. No se trata de decir, sin más, peatonalicemos esta zona eludiendo las consecuencias que se derivan de una propuesta semejante. ***Peatonalizar implica reestructurar todo un sistema viario y de espacios***

*libres*. De ahí que por pequeña que sea la zona afectada todo ello implique pensar en la estructura general de la ciudad.

4. “*Uso intensivo del espacio urbano tradicional*”, lo que ha supuesto una pérdida importante de gran parte de su patrimonio arquitectónico y de los espacios libres que formaban parte de su contexto y medio natural. Muchos de los procesos de “renovación urbana” que se han producido en el ámbito del espacio tradicional de Comillas se han desarrollado mediante la eliminación de piezas arquitectónicas singulares vinculadas a espacios libres, a la manera de jardines, huertas, prados, etc., que conformaban una propiedad urbana importante. En otras ocasiones, se trata de fincas de una gran superficie las que han desaparecido para dar paso a conjuntos residenciales intensivos.

La práctica inmobiliaria que se ha seguido, en los últimos años, en la ciudad de Comillas, se ha basado, desde el punto de vista de la propiedad de la que se partía y desde las infraestructuras en las que se apoyaba, en la utilización indiscriminada de grandes propiedades de las que se estaban requiriendo usos intensivos, o mediante la aplicación de unas ordenanzas al suelo urbano existente, que implicaban demoliciones de casas tradicionales y su sustitución por “conjuntos de viviendas-apartamentos” puestos al servicio de la actividad turística. Está claro que lo hecho ya no tiene solución, lo que quiere decir que una política racional que intente un control urbano, en el marco de una ordenación urbanística que preserve valores patrimoniales, debe plantearse, cuando menos, una actitud defensiva sin obviar la propuesta correspondiente.

5. “*Ausencia de servicios y equipamientos de uso ciudadano estricto*” independientes, en cierta manera, de la actividad turística de Comillas. Cada vez resulta más difícil encontrar en estas ciudades, como es, sobre todo en el caso de Santillana del Mar, una actividad comercial, y de “equipo urbano” en general, que no esté relacionada directamente con el turismo. Comillas aún mantiene un comercio tradicional al servicio de su población autóctona, pero la tendencia es que tal actividad se vaya perdiendo y sea asumida por aquellas otras puestas al servicio del visitante temporal o esporádico.

Este hecho constituye uno de los aspectos que más deben cuidarse a la hora de proponer determinaciones que encaucen la ordenación urbanística de Comillas. Hay que procurar que el comercio tradicional no se vea afectado por aquellas otras demandas exclusivamente turísticas. Una manera de abordar esta cuestión es proponiendo, como así lo hacemos, un “*área de intensidad*”, relacionada con los asentamientos turísticos situados al este de la Villa y su vinculación con el territorio de la playa, en la que se desarrollen todo tipo de actividades que encaucen demandas de tipo turístico-veraniego. De esta forma, procedemos a equipar, desde el punto de vista de la idea del servicio público, una zona que está intensivamente ocupada por urbanizaciones que vivían hasta ahora de espaldas a la ciudad. Y decimos esto por cuanto la propuesta para desarrollar esta “*área de intensidad*” está

pensada para que sirva a dichas urbanizaciones, pero también para que en épocas de menor actividad turística sea utilizada por la población autóctona. Que la ciudad veraniega se convierta, al final, en ciudad propiamente dicha, en un espacio con el que se identifique la población, lo utilice y lo convierta en espacio social propio. Para ello, un “*sistema de espacios libres*” que articule conjunta e inseparablemente del viario la estructura de la ciudad, es fundamental para proceder a dicha incorporación a la ciudad de esos conjuntos residenciales veraniegos. Dicha “*área de intensidad*” tendría la misión de *crear ciudad a través de unos sistemas de espacios y equipamientos públicos* cuya localización tendría que plantearse de tal forma que no estuviese volcada, exclusivamente, hacia los sectores donde dominan las urbanizaciones de segunda residencia.

6. Dentro de este apartado de los “*servicios y equipamientos*”, hay que hacer especial mención a aquellos que tienen que ver y están directamente relacionados con “*actividades cívicas y culturales*” implicadas, sobre todo, con las oportunidades abiertas para la enseñanza, sanidad, formación humana y laboral, etc. Una gran contradicción, en este sentido, es la que nos ofrecen estas ciudades turísticas que tienden en general a prescindir de aquellos equipamientos colectivos propios de la vida cotidiana para volcarse, en contrapartida, en la materialización de aquellos otros que se despliegan de cara al visitante, distinguiéndose en este sentido por el reclamo exterior más que por satisfacer necesidades diarias propias del quehacer cotidiano.

Del mismo modo que comentábamos acerca de la actividad comercial en el sentido de que estas ciudades turísticas están tendiendo a modificar sus pautas de comportamiento, cediendo a favor del comercio de lujo, especializándose en aquello que reclama un turismo de cierta clase, con los equipamientos públicos comienza a suceder algo parecido, aunque en el caso de Comillas esta tendencia aún no está consolidada, lo que quiere decir que puede ponerse remedio a este fenómeno que solo beneficia al sector económico más desinteresado (todo hay que decirlo) de la vida cívica de una ciudad. Comillas necesita ponerse al día por lo que se refiere a la presencia, en su espacio urbano, de un “*sistema de equipamientos*” que no camine esporádicamente y sin sentido a lo largo y ancho del mismo. No hay que perder la oportunidad de conformar ese sistema en relación con la nueva estructura viaria que proponemos estrechamente relacionada con aquella otra que nos muestra aquel otro sistema, fundamental en la ciudad, que se refiere al de los “*espacios libres-públicos*”. ***Es en función de este “sistema de espacios libres públicos” como habría que darle sentido a la localización, o relocalización, de los equipamientos sociales.*** El sistema de espacios libres debe servir, en este sentido, de soporte infraestructural de los servicios de que debe gozar una ciudad. Un Instituto de Enseñanza Media, por ejemplo, requerido en estos momentos por la ciudad de Comillas, debería localizarse en parte de esa *franja verde central que estamos considerando como lugar de partida para establecer un sistema de espacios libres*. El citado Instituto tendría una localización privilegiada, dispondría del espacio libre que se le

exige para juegos y deportes, y formaría parte del sistema general de espacios libres. Las antiguas Escuelas Públicas, abandonadas hoy día casi en su totalidad, estarían en disposición de albergar un uso también público, un equipamiento social que estaría, del mismo modo, soportado por ese sistema de espacios libres.

Ahora bien, dada la condición de Comillas como “ciudad dual”, tal y como lo planteábamos al principio, debe disponer a su vez de una *red de equipamientos cívico-culturales, volcados hacia las demandas derivadas de su actividad puramente turística*. Esta vez se trataría de grandes contenedores, de los que Comillas no carece, edificios históricos muy aptos para tales fines, con capacidad para verter hacia el exterior un tipo de actividad singular que solo esta ciudad, en la medida en que cuenta con ese tipo de edificios, podría ofertar. El conjunto monumental de la Universidad Pontificia, junto con el Palacio de Sobrellano, una vez eliminada la separación física que actualmente se manifiesta entre estos dos conjuntos, como consecuencia del corte que provoca la carretera que viene de La Rabia, podría constituir la base espacial donde se localizarían estos equipamientos singulares. Se trataría de un “programa urbano” en el que se contemplaría una diversidad de usos que responderían, todos ellos, a demandas culturales y cívicas con capacidad para ser ofertadas mas allá de las necesidades propias de la ciudad de Comillas. Diversidad de usos que conformarían un “*conjunto multifuncional*”, desde una sede de Universidad de Verano, albergues para estudiantes, hotel, centro cultural, edificios municipales, etc.

### **Manera de abordar la conservación y puesta en valor de los bienes patrimoniales**

No nos olvidamos de una de las cuestiones fundamentales que demanda la ciudad de comillas. Nos referimos a la actuación sobre los bienes patrimoniales de cara a su conservación, reutilización y puesta en valor. Y no nos olvidamos porque consideramos que las medidas a tomar para hacer posible la puesta en valor y preservación de las muestras patrimoniales de la ciudad de Comillas, pasan, todas ellas, por dotar a la ciudad de una “*estructura urbanística*” en su vertiente pública, que actúe como soporte de todas y cada una de las actividades, económica y socialmente hablando, que se desarrollan o se proyectan desarrollar en dicha ciudad. Ya nadie duda del hecho de que se hace más por la conservación del patrimonio actuando urbanísticamente en el conjunto de la ciudad que al ir considerando, pieza a pieza, el tipo de actuación a realizar en el marco de una catalogación.

Medidas urbanísticas, por tanto, para hacer frente al deterioro del patrimonio arquitectónico existente. Se trata, en este sentido, de dotar a la ciudad de una “*estructura pública*” que permita su uso, ya que si algo salva al patrimonio del deterioro que sufre es haciendo funcionar la ciudad. La ausencia de una “*estructura pública*” es lo que realmente deteriora el patrimonio de una ciudad. Con las medidas hasta aquí esbozadas tratamos de poner en valor a toda la ciudad de Comillas, dotándola de infraestructuras, equipamientos, servicios, etc., que activen su economía, que se materialicen como espacio de calidad, que se

proyecten hacia el exterior al mismo tiempo que se equipa de todo lo necesario para que su población autóctona desarrolle sus necesidades cotidianas, etc. Es esta “*estructura pública*” la que tiene capacidad para poner en valor a toda la ciudad y con ella a su patrimonio arquitectónico. En el marco de este plan el patrimonio arquitectónico que se encuentre deteriorado encontrará la manera de abandonar sus miserias, ya que la ciudad se lo está pidiendo, y no solamente para “restaurar la piedra” sino, sobre todo, para que dichas piezas sirvan a la ciudad: para equipamientos, servicios públicos, planes de viviendas, espacios de esparcimiento, actividades económicas de todo tipo, etc.; es decir, todo lo que se define, se propone y se proyecta en el marco de una Propuesta Urbanística.

Como **resumen**, por tanto, podemos decir que son dos las aportaciones, fundamentalmente, que concretan nuestra propuesta:

1. En primer lugar, se trata de “*Construir una Estructura Urbana que reconstruya la Ciudad Histórica*”. Y ello es así por cuanto observamos una ruptura en el corazón mismo de la Ciudad Histórica, ruptura que se manifiesta, sobre todo, mediante una vía de circulación intensiva de paso que descompone la forma de dicho fragmento urbano, segregando unos lugares de otros, a pesar de que todos ellos conforman un único concepto de ciudad. La alternativa consiste en abrir al resto de lo construido, esa Ciudad Histórica descompuesta, recuperando espacios que hasta ahora ejercen como fragmentos marginales. La Ciudad Histórica, en este sentido, ha perdido espacio en la medida en que específicos fragmentos pertenecientes a la misma se han ido segregando, contribuyendo a ello el uso que se está haciendo de una de sus calles más importantes como vía de tránsito intensivo de paso. Recuperar la Ciudad Histórica va a significar, en el marco de nuestra propuesta, eliminar esa condición de vía de tránsito intensivo para la calle citada, mediante un nuevo sistema general viario aplicado a toda la ciudad, convirtiendo las *carreteras que acuden al nudo donde se encuentran con la entrada a la Ciudad Histórica* (las que llegan de Cabezón, de la Rabia, de San Vicente y la de la playa), en *bulevares con un solo sentido circulatorio*, el que les introduce a la ciudad, y *dotándolos de franjas verdes con capacidad para recalificar esas vías hasta ahora ahogadas por el tráfico viario*. De esta manera, lo que hoy puede entenderse como periferia del Centro Histórico, que no es más que el producto de un proceso de segregación al que ha contribuido el desarrollo intensivo del tráfico urbano, se integra y se reencuentra con el espacio del que ha estado separado artificialmente.

Recuperamos, por tanto, la centralidad propia de la Ciudad Histórica, en la medida en que la abrimos al resto de lo construido, aumentándola incluso por cuanto incorporamos a la centralidad originaria nuevos espacios cuyo tratamiento urbanístico, a manera de “*bulevares*”, lleve consigo el hecho de su incorporación como espacios dotados también de condiciones de centralidad.

A esta Ciudad Histórica reconstruida la dotamos de un elemento infraestructural, entendido como un sistema urbano, que va a fortalecerla aún

más como espacio de calidad. Se trata de un “*sistema de espacios libres*” cuyo tratamiento urbanístico considera, como lugar de referencia, la gran zona verde que se encuentra en el corazón mismo de la ciudad. Se trata del espacio que pertenece al Casar del Castro y del que proponemos que se abra a la ciudad con el objetivo de articular un “*sistema de espacios libres*” que dote de una gran infraestructura pública a esta nueva Ciudad Histórica reconstruida.

2. En segundo lugar, proponemos “**Construir una Estructura Urbana que reconstruya el desarrollo urbano más reciente y que posibilite los desarrollos futuros**”. Para ello, la alternativa más racional pasa por completar la media-ronda existente, completándola hasta conseguir que forme una corona en torno a la totalidad de lo construido existente. Esto supone sobre todo completar la ronda existente en la parte sur de la Villa planteando, como fundamento, que el tráfico de paso con dirección a San Vicente, Cabezón o Santander no atraviese la ciudad, lo que va a permitir eliminar la gran contradicción que se produce en el lugar donde se encuentran actualmente las vías citadas a su paso por Comillas. Eliminada esa contradicción, con la propuesta de la “ronda sur”, los fragmentos de dichas vías que, hoy día, penetran hasta el centro de la ciudad, recuperan esa centralidad mediante su reconversión, como decíamos anteriormente, en bulevares, adquiriendo la nueva ciudad unas condiciones medioambientales y una calidad espacial que incidirá, necesariamente, en su regeneración urbana.

Completada la ronda, con el objetivo fundamental de *trasladar el tráfico de paso a los exteriores de la aglomeración urbana*, se impone, naturalmente, la dotación de “*aparcamientos disuasorios*” para que no entre en contradicción ese “no pasar por la ciudad” con el deseo de penetrar en ella. Lo que sucede es que, en estas condiciones, penetrar en la ciudad debe significar consumirla en función de comportamientos diferentes. No se introduce el tráfico de paso en la ciudad, pero se puede dejar el coche en los bordes de la misma. También se puede entrar con el coche, aunque ahora la presencia de los bulevares citados le impondrá sus condiciones. Si la intención es introducirse en la ciudad se hará, sobre todo, a través de dichos bulevares, nuevas puertas que preparan y acogen el consumo turístico deseado, y todo ello de una manera racional, ya sea desembocando en el espacio de la playa, hacia donde se encauzan fundamentalmente las direcciones internas, o dejando el automóvil en pequeños espacios directamente relacionados con la actividad económico-social de Comillas, incluida la residencial.

Pero la posibilidad más racional para abandonar el coche la proporcionan *dos grandes aparcamientos situados a ambos lados de la ronda*, en la dirección del eje Este-Oeste: uno de ellos es el que se identifica con el aparcamiento actual, que se encuentra situado al Este de la ciudad, y el otro es una nueva propuesta que consiste en *plantear un aparcamiento al Oeste de la ciudad*, es decir, al final de la campa-prado donde se celebra el mercado semanal y determinadas fiestas locales. De esta forma, las grandes

aglomeraciones de automóviles que se concentran en ese lugar tendrían una salida racional mediante esta nueva propuesta. Sería un aparcamiento subterráneo, o semisubterráneo, que en ningún momento eliminaría el uso que se hace de la pradera citada.

Esta “*ronda sur*”, que completaría el circuito en torno a la ciudad, seguiría un trazado coincidente con caminos-carreteras existentes. De esta forma no habría necesidad de proceder a grandes inversiones, solo aquellas que adaptarían el trazado actual al nuevo uso que se le impone, aunque este uso viario ya está siendo asumido, en la actualidad, por esas infraestructuras existentes.

La adaptación de las infraestructuras existentes al nuevo uso de ronda se plantea en función de dos criterios completamente diferentes. Un primer tramo de dicha ronda, el que parte del nudo donde se proyecta el nuevo aparcamiento subterráneo, junto al hotel localizado en la carretera a La Rabia se concibe, como no podía ser de otra manera dado el tipo de ambiente paisajístico que atraviesa, como una “*ronda panorámica*”. Este tramo pasa por un camino que sube detrás del palacio de Sobrellano, por la cota más alta, desembocando y reuniéndose con la entrada a la ciudad que viene de Cabezón. El tratamiento de este tramo tendría que plantearse de tal manera que fuese compatible con la conservación de su paisaje y de sus valores naturales.

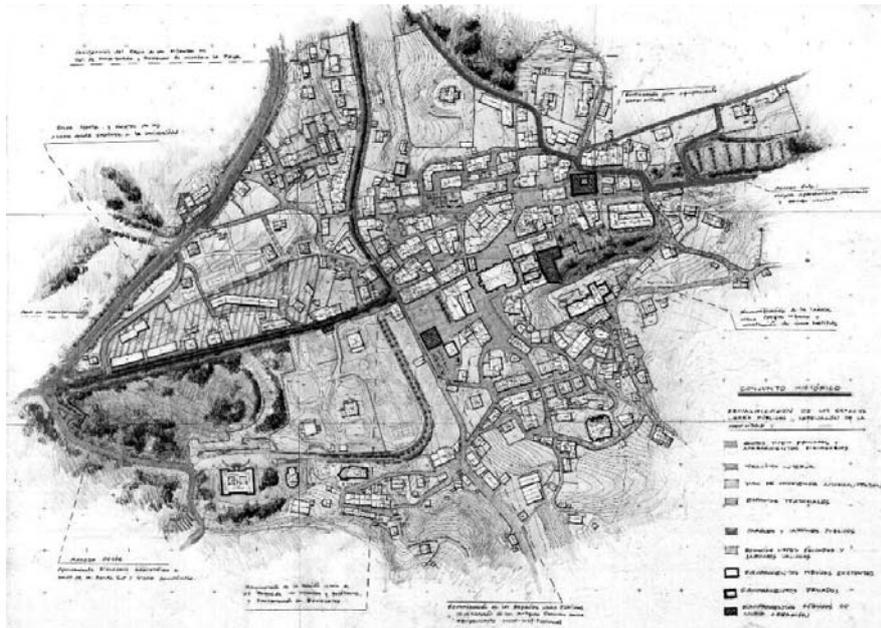
El otro tramo parte, por lo que se refiere a la entrada a la ciudad, del punto donde se encuentra el “humilladero”, a 700 metros de Comillas. Se trata de una pequeña carretera existente que desemboca en la Coteruca y Robacias. Este tramo desembocaría directamente en el aparcamiento que se encuentra actualmente al Este de la ciudad. Sobre este tramo pesarían los nuevos desarrollos urbanos, así como las “*áreas de intensidad*” que acogerían los equipamientos y servicios más directamente implicados con el uso del espacio por parte de la actividad turístico-veraniega.

Del análisis que hemos realizado, referido a las “Bases Físicas y Territoriales” del lugar geográfico que ocupa la Villa de Comillas, en efecto deducimos que el espacio con mayor capacidad de acogida para la urbanización es, precisamente, el que se corresponde con el que atraviesa esta trama Este de la ronda sur. Es decir, los lugares correspondientes al Sur y Sudeste del núcleo de Comillas. Este análisis hace referencia, también, al hecho de que los condicionantes de la existencia del Parque de Oyambre deben ser asumidos e incluso ampliados, teniendo en cuenta que la clave del Parque reside, sobre todo, en la parte oriental del núcleo, en torno a la Ría de La Rabia, donde deberán evitarse los desarrollos urbanos, sobre todo los que afectarían al valle del arroyo del Molino. En este sentido, la urbanización prevista en Rubárcena debería ponerse en entredicho.

Si pudiésemos resumir, en pocas palabras, cuál es el **sentido de nuestra propuesta**, diríamos que lo fundamental reside en el hecho de formular un proyecto global referido a una “*Estructura Urbana Pública*” que sirva de apoyo a cuántas intervenciones se lleven a cabo a posteriori, intervenciones naturalmente programadas en el marco de un Plan. Esta “*Estructura Urbana Pública*” aborda

y adopta contenidos referidos a temas de *movilidad y tráfico*, con todas aquellas cuestiones que se derivan de ello, como es el caso de los *aparcamientos disuasorios*, *zonas peatonales*, a los *equipamientos y servicios públicos*, a los *sistemas de espacios libres* que permitan un consumo racional del espacio público, a la definición de las zonas más aptas para proceder a la materialización de desarrollos urbanos concretos y, por tanto, al *encauzamiento de una práctica inmobiliaria local*, estableciendo dónde son posibles dichos desarrollos y dónde es aconsejable su prohibición, etc.

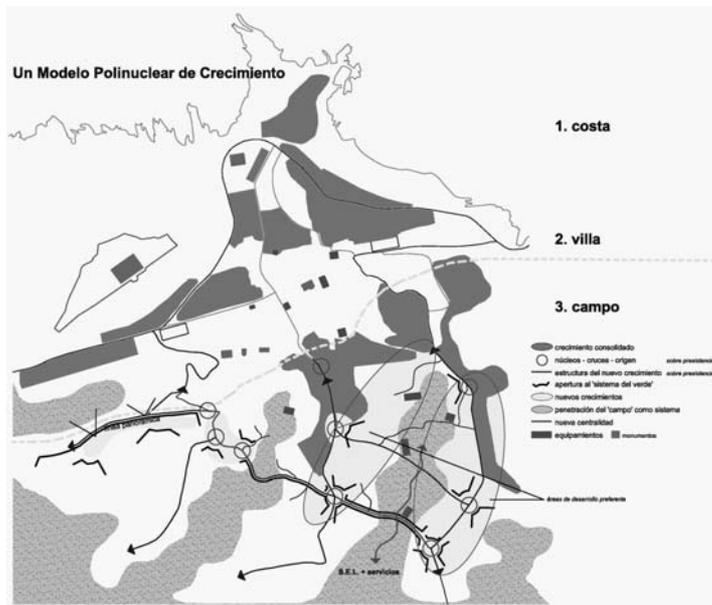
Definir esta “*Estructura Urbana Pública*” nos parece el punto fundamental para abordar los problemas más relevantes que se aprecian en esta Villa de Comillas. La conservación de sus *valores patrimoniales*, por ejemplo, no sería posible si dicha conservación no se apoya y no está soportada en un proyecto de ciudad que adopte, como referencia fundamental, una “*Estructura de lo Público*”, aquella que constituye el armazón de su ser. No se puede pensar, valga como ejemplo, que un edificio puede ser objeto de conservación y restauración atendiendo sólo los problemas que presenta un elemento singular del mismo, como habitaciones, pasillos, baños..., sin insistir sobre todo en sus elementos estructurales básicos que son los que, al fin y al cabo, lo soportan y lo hacen estar en condiciones de seguridad. Lo mismo, aunque salvando las distancias, podemos decir de la ciudad: de poco sirve intervenir en tal o cual edificio, de forma individualizada, con el objeto de conservarlo restaurándolo, si no se ha planteado, previamente, un *proyecto global de Estructura Pública* que dé vida, y ponga en valor al espacio en el que se localiza la individualidad arquitectónica. Si la ciudad no tiene vida, el edificio no tiene capacidad, por sí mismo, para alimentarla y encauzarla. Lo contrario sí es cierto: una ciudad con vida, poseída de una “*Estructura de lo Público*”, proporciona sentido, actividad y lógica, a todos y cada uno de los edificios que se integran en la misma.



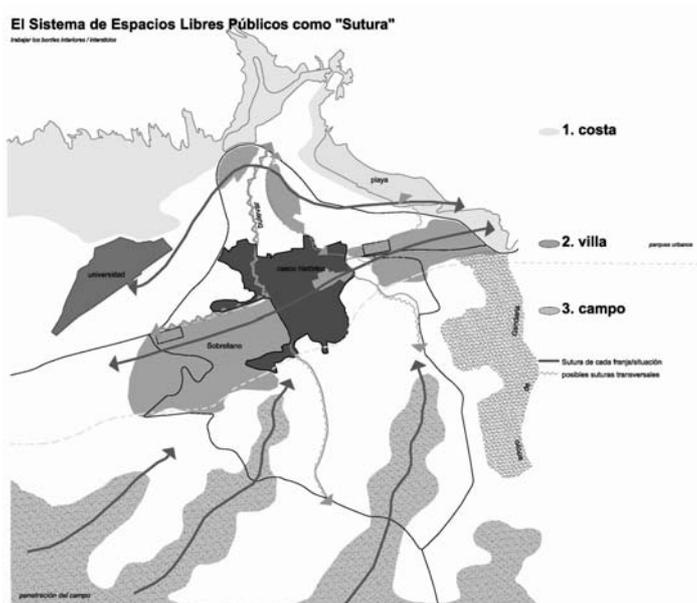
Plano de propuesta de ordenación para la villa de Comillas.



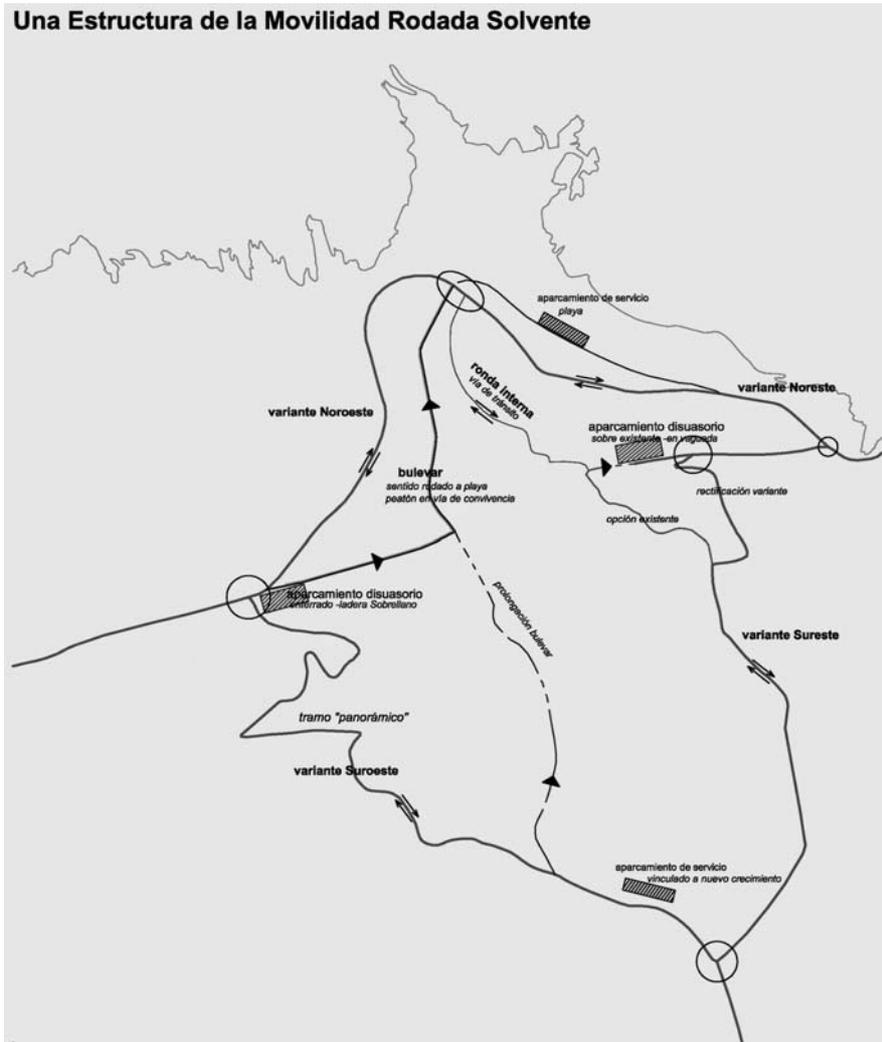
Es posible un modelo de desarrollo sostenible para Cantabria.



Esquema del modelo polinuclear de crecimiento propuesto.



Esquema del sistema de espacios libres.



Esquema del sistema de movilidad propuesto.