

Estudio De La Operatividad Del Uso Público Peatonal Paralelo A La Costa En El Término Municipal De Oliva (Valencia).

Autor principal: Lidia Pérez González

Institución: Ministerio de Medio Ambiente. Demarcación de Costas en Valencia
Teléfono: 96/3079578
E-mail: lperez@mma.es

Otros autores:

RESUMEN

Con la entrada de la Ley 22/1988 de Costas y su Reglamento y con el fin de proteger el litoral español y más concretamente los terrenos de dominio público marítimo terrestre, se establecía la existencia de una servidumbre de tránsito. Dicha servidumbre recae sobre una franja de terreno de seis metros, medidos tierra adentro a partir del límite interior de la ribera del mar.

Conforme a dicha normativa, esta zona deberá dejarse permanentemente expedita para paso público peatonal y para los vehículos de vigilancia y salvamento.

En estos años desde la promulgación de la Ley de Costas y su Reglamento, la efectividad de esta servidumbre de tránsito apenas ha quedado reflejada ya que, en estos momentos, son muchos los tramos costeros donde no es posible ejercer ese tránsito peatonal de acceso público.

En esta comunicación se expone la problemática entorno a este asunto y se analiza un caso concreto en la costa de la provincia de Valencia.

1. INTRODUCCIÓN

De acuerdo con la Ley 22/88 de Costas, de 28 de Julio, y con el fin de proteger el Dominio Público Marítimo Terrestre y preservar sus características y elementos naturales se establecen unas limitaciones y servidumbres sobre los terrenos colindantes con el Dominio Público. Dichas servidumbres son:

- Servidumbre de Protección: recaerá sobre una zona de 100 metros medidos tierra adentro desde el límite interior de la ribera del mar. Con carácter ordinario sólo se permitirán en esta zona las obras, instalaciones o actividades que por su naturaleza no pueden tener otra ubicación o prestan servicios necesarios o convenientes para el uso del Dominio Público Marítimo Terrestre.
- Servidumbre de Tránsito: recaerá sobre una franja de seis metros, medidos tierra adentro a partir del límite interior de la ribera del mar. Esta zona deberá dejarse permanentemente expedita para el paso público peatonal y para los vehículos de vigilancia y salvamento, salvo en espacios especialmente protegidos. En lugares de tránsito difícil o peligroso dicha anchura podrá ampliarse en lo que resulte necesario, hasta un máximo de veinte metros. Esta zona podrá ser ocupada excepcionalmente por obras a realizar en el dominio público marítimo-terrestre. En tal caso se sustituirá la zona de servidumbre por otra nueva en condiciones análogas, en la forma que se señale por la Administración del Estado. También podrá ser ocupada para la ejecución de paseos marítimos.
- Servidumbre de acceso al mar: esta servidumbre de acceso público y gratuito al mar recaerá sobre los terrenos colindantes o contiguos al Dominio Público Marítimo Terrestre en la longitud y anchura que demanden la naturaleza y finalidad del acceso.

Entre todas estas servidumbres, que implican limitaciones de la propiedad sobre los terrenos contiguos a la ribera del mar por razones de protección del dominio público

marítimo terrestre, la servidumbre de tránsito, entre otras propiedades, pretende ofrecer la disponibilidad del uso público para que cualquier usuario de la playa pueda disfrutar, en cualquier momento y lugar de la costa, recorriendo el litoral a través de la misma.

Sin embargo, esta finalidad de garantizar el tránsito peatonal a lo largo de nuestro litoral resulta, después de casi veinte años desde la promulgación de la Ley de Costas, prácticamente una verdadera utopía.

Ello se debe a que, en la actualidad, existen pocos tramos de costa donde esté garantizado el tránsito en los seis primeros metros desde la ribera del mar.

Las causas principales son de sobra conocidas y en esta comunicación no se pretende analizar los motivos que han ocasionado la situación expuesta. Sin embargo, en ella se muestra el estudio que se ha llevado a cabo en la provincia de Valencia a fin de poder objetivizar y concretar el problema planteado y así poder analizarlo para conseguir resultados que nos ayuden a corregir la situación o, al menos, mejorarla.

2. OBJETO DEL ESTUDIO

El presente estudio pretende analizar la situación actual entorno a la efectividad que en estos momentos existe en la servidumbre de tránsito, desde su problemática y dificultades que presenta en la provincia de Valencia.

Para ello, el estudio se ha centrado en un tramo de concreto de la costa valenciana: el comprendido a lo largo del litoral del término municipal de Oliva (Valencia).

3. METODOLOGÍA SEGUIDA PARA LA REALIZACIÓN DEL ESTUDIO

Con la finalidad de facilitar el estudio y dada la gran longitud de costa que tiene el término municipal de Oliva así como la diversidad de situaciones diferentes en las que se encuentra la servidumbre de tránsito, se va a agrupar y organizar la información en TRAMOS de costa, coincidentes con los empleados en los procedimientos administrativos de deslinde del dominio público (aprobados o en tramitación), y en concreto los siguientes:

- **Tramo 1:** Coincidente con el deslinde aprobado por Orden Ministerial del 20-04-1994, comprendido entre los mojones M-1 y M-37. Abarca el tramo de costa que va desde el límite con el término municipal de Piles hasta el puerto deportivo de Oliva incluido.
- **Tramo 2:** Coincidente con el empleado en el deslinde que incluye, según la nomenclatura utilizada en el mismo, el tramo de costa situado entre los mojones M-37 a M-94 y del M-101 al M-112, aprobado por Orden Ministerial de 21-10-94. El deslinde del presente tramo, fue anulado y en la actualidad existe un Estudio Geomorfológico, con fecha 2002, en el que en determinados puntos cambia la línea de dominio público y de ribera del mar del citado deslinde. A los efectos de estudiar la Servidumbre de Tránsito, se ha considerado la línea propuesta en el Geomorfológico sin prejuicio de las modificaciones que posteriormente pueda sufrir. Abarca la zona situada desde el final del puerto deportivo de Oliva hasta la

desembocadura del Bullent del Vedat, excluyendo un tramo intermedio ocupado por una zona destinada a campings (del M- 94 al M-101), que al encontrarse el deslinde definitivamente aprobado se estudia como un tramo aparte (tramo 3).

- **Tramo 3:** Coincidente con el deslinde comprendido entre los mojones M-94 a M-101, incluyendo el tramo de costa en el que se encuentran dos campings: el “Eurocamping” y el “Camping Azul”. Este deslinde se encuentra aprobado por Orden Ministerial de 15-01-99.
- **Tramo 4:** Coincidente con el deslinde situado entre los mojones M-112 a M-158. Este deslinde fue aprobado por Orden Ministerial de 19-09-1994. Incluye el tramo de costa que va desde la desembocadura del río Bullent del Vedat hasta el final del Camping “Riomar”.
- **Tramo 5:** Coincidente con el deslinde entre los mojones M-158 a M-163, que se corresponde con un pequeño tramo actualmente en proceso de tramitación, tras la anulación de la parte final del anterior (del tramo 4) por sentencia judicial firme. En este tramo a efecto de estudiar la servidumbre de tránsito se considerará la línea de dominio público en el proyecto de Deslinde elaborado en el 2006. Incluye un pequeño tramo de costa, desde el Restaurante del camping “Riomar” hasta el Río Molinell que determina el final del Término Municipal de Oliva y también de la provincia de Valencia.

En cada uno de los tramos, se ha estudiado la operatividad de la servidumbre observándola directamente en el terreno, localizando, con ayuda de los planos, la línea de Dominio Público o en su caso la de Ribera de Mar y calculando lo que sería, aproximadamente, una franja de seis metros medida desde el límite interior de la Ribera del Mar.

Se ha estudiado si dicha franja se encuentra actualmente operativa, es decir, de libre acceso y fácilmente transitable para cualquier ciudadano, o si por el contrario no lo está. En este caso, es decir, cuando no está operativa, valoramos (a través de observaciones directas en campo) si sería posible y factible que lo fuera, por tratarse de obstáculos o impedimentos de fácil retirada (por ejemplo vallados de materiales ligeros, marquesina, pequeños muretes de piedra, etc.) o si por el contrario aparecen obstáculos o impedimentos importantes que no lo van a permitir (generalmente porque existe una vivienda consolidada).

También se opina y valora si al menos existe una franja de terreno colindante que podría actuar de servidumbre de tránsito, aunque la anchura de ésta sea inferior a los 6 metros establecidos por la Ley.

Para mostrar las valoraciones realizadas se toman fotografías tanto panorámicas que muestran la línea de deslinde y las características generales de la servidumbre de tránsito, como de detalle que muestran los obstáculos concretos que en la actualidad la hacen no operativa.

El estudio elaborado agrupa toda esta información de forma que en los resultados se incluyen para cada tramo los siguientes apartados:

- Descripción del tramo: localización; a su longitud y breve descripción.

- Descripción de la servidumbre de tránsito, es decir, donde es operativa; donde no lo es (y por qué) y si podría ser viable su transformación en servidumbre de tránsito operativa.
- Información urbanística del suelo ocupado por lo que sería la servidumbre de tránsito, indicando la actual calificación urbanística que tiene y el tipo de planeamiento urbanístico que le afecta.
- Planos a escala 1:1000, con líneas de distintos colores en función de cómo se encuentre la ST (verde: servidumbre de tránsito operativa; naranja: servidumbre de tránsito no operativa, sin posibilidad de transformación; amarilla: posibilidad de hacerla operativa). Así mismo se señalan los distintos puntos del terreno donde se han ido tomando las fotografías (panorámicas y de detalle). El sentido de la flecha indica el sentido en el que se ha realizado la fotografía.
- Reportaje fotográfico con fotografías aéreas, en las que se aprecia las características del tramo de costa correspondiente y de la servidumbre de tránsito; fotografías tomadas en el terreno: panorámicas o generales; y de detalle con los obstáculos.

4. RESULTADOS

Resultados del tramo 1: La longitud del mismo es de 2030 metros. De Norte a Sur, nos encontramos en primer lugar con una zona en la que la playa se encuentra respaldada por sistema dunar (bastante amplio y bien conservado) con el que lindan parcelas con cultivos, terrenos o pequeñas edificaciones de viviendas unifamiliares. Siguiendo hacia el Sur, nos encontramos con una zona más edificada, en la que hay destacar el complejo residencia “Olival” y próximo al mismo el camping “Kiko”. El tramo finaliza en el Puerto Deportivo de Oliva.

De toda la información obtenida conforme se establece en la metodología del estudio resulta lo siguiente:

- **Tramo de deslinde donde es operativa la servidumbre de tránsito.**
 - *Localización:* No existe.
 - *Longitud:* 0 metros.
- **Tramo de deslinde donde no es operativa la servidumbre de tránsito y resultaría complejo conseguirlo.**
 - *Localización:* desde M-4 a M-5,5; y desde R-39 al R-42.
 - *Longitud:* 253 metros.
 - *Descripción de la no operatividad:*
 - Desde M-4 a M-5,5: por encontrarse en mitad de duna bien conservada
 - Desde R-39 al R-42: por encontrarse dentro de los terrenos de concesión del puerto.
- **Tramo de deslinde donde podría ser operativa la servidumbre de tránsito.**
 - *Localización:* resto del tramo
 - *Longitud:* 1777 metros.
 - *Descripción de la posible operatividad:* Sería necesario realizar las siguientes actuaciones:
 - Eliminación de vallados de viviendas o de cercados que delimitan parcelas
 - Acondicionamiento de zonas con desarrollo de vegetación denso
 - Retirada de parte de las edificaciones (marquesina, escaleras, cobertizo)

- Retirada de vivienda en Dominio Público actualmente en estado de abandono. Ver Figura 1.
- Apertura accesos en zonas cerradas con carácter privativo (camping, urbanización, dársenas interiores del Puerto Deportivo)
- Posibilidad de usar un vial que existe en Servidumbre de Protección

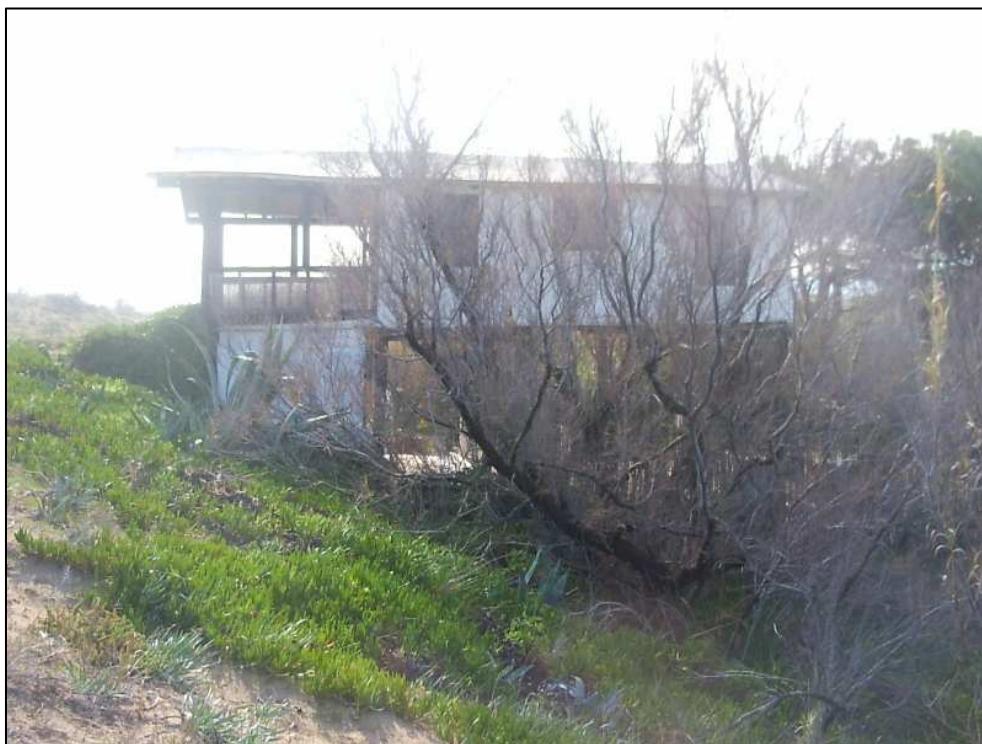


Figura 1. Foto de detalle tomada a la altura del M-13. La casa ocupa parte del dominio público y de la servidumbre de tránsito

Resultados del tramo 2: Incluye el tramo de costa que va desde el límite con el puerto deportivo de Oliva hasta la desembocadura del Bullent del Vedat, entre los mojones M-37 a M-94 y del M-101 al M-112 del Deslinde que fue aprobado por Orden Ministerial de 21-10-94. Este deslinde ha sido anulado por lo que a efectos del estudio de la servidumbre de tránsito, se considera la nueva propuesta a partir del Estudio Geomorfológico realizado en el año 2002. Se excluye un tramo intermedio ocupado por la zona de campings (del M- 94 al M-101), que al encontrarse el deslinde definitivamente aprobado se estudia como un tramo aparte (tramo 3).

Este tramo tiene una longitud de 3944 metros.

De norte a Sur, el tramo empieza con la zona de la Playa Pau Pi que está totalmente urbanizada, incluyendo el Barrio Marítimo, donde las casas se encuentran incluidas en dominio público marítimo terrestre, pasando a una zona donde la fachada de las viviendas va marcando la línea de deslinde, hasta llegar a la desembocadura de la acequia Alfadall. A continuación, nos encontramos con Aigua Blanca, donde aparecen dos paseos marítimos, el primero en servidumbre de tránsito, seguido de una zona sin

edificaciones próximas y con sistema el dunar bastante desarrollado y bien conservado. Después de los campings (que se incluyen en el tramo 3) nos encontramos con la parte final de la playa de Gors-Rabdells finalizando en la desembocadura del Río Bullent del Vedat.

De toda la información obtenida conforme se establece en la metodología del estudio resulta lo siguiente:

- **Tramo de deslinde donde es operativa la servidumbre de tránsito.**
 - *Localización:* del M-54,5 al M-60 (Paseo Marítimo de Aigua Blanca) y del M-73 al M-88 (camino aplanado de arena)
 - *Longitud:* 1198 metros
- **Tramo de deslinde donde no es operativa la servidumbre de tránsito y resultaría complejo conseguirlo.**
 - *Localización:* del M-37 al M-54; y del M-60 al M-68 (o del R-28 al R-36).
 - *Longitud:* 1784 metros.
 - *Descripción de la no operatividad:*
 - Desde el M-37 al M-54: por ocupar parte de viviendas y de vial con tráfico (zona del barrio marítimo). Ver Figura 2.
 - Desde el M-60 al M-68 (o según la Ribera del mar, entre R-28 al R-36) por pasar por mitad del cordón dunar.
- **Tramo de deslinde donde podría ser operativa la servidumbre de tránsito.**
 - *Localización:* resto del tramo
 - *Longitud:* 962 metros
 - *Descripción de la posible operatividad:*
 - Para hacerla viable, las actuaciones que habría que realizar son:
 - Acondicionamiento de zonas con desarrollo de vegetación denso
 - Apertura de caminos más amplios
 - Retirada de vallado (altura del M-90)

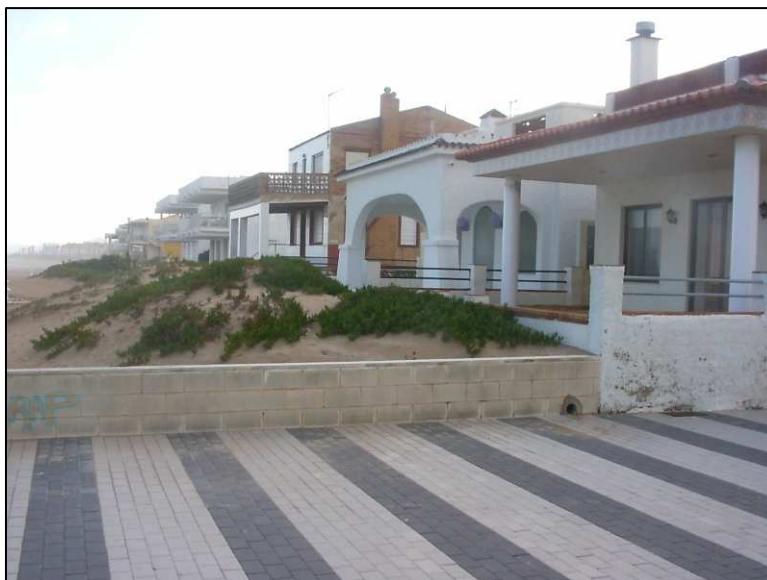


Figura 2. Vista general de la Servidumbre de Tránsito entre el M-50 y M-53. La línea de dominio público va por la fachada de las casas y la Servidumbre de Tránsito ocuparía parte de las terrazas y en algunos casos de las propias viviendas.

Resultados del tramo 3: Incluye un pequeño tramo de costa entre los mojones M-94 a M-101, del deslinde ya aprobado mediante OM. 15-01-1999, el cual fue objeto de un recurso contencioso administrativo ante la Audiencia Nacional, pero el mismo fue desestimado. Incluye el tramo de costa donde se encuentra el Camping Azul y el Eurocamping. La longitud del mismo, que se corresponde con los metros recorridos de deslinde, es de 420 metros.

La característica más importante de este tramo de costa es la presencia de playa con sistema dunar, el cual está en parte ocupado por las instalaciones de los campings.

De toda la información obtenida conforme se establece en la metodología del estudio resulta lo siguiente:

- **Tramo de deslinde donde es operativa la servidumbre de tránsito.**
 - *Localización:* No existe.
 - *Longitud:* 0 metros.
- **Tramo de deslinde donde no es operativa la servidumbre de tránsito y resultaría complejo conseguirlo.**
 - *Localización:* No existe.
 - *Longitud:* 0 metros.
- **Tramo de deslinde donde podría ser operativa la servidumbre de tránsito.**
 - *Localización:* del M-94 al M-101
 - *Longitud:* 420 metros
 - *Descripción de la posible operatividad:* Sería necesario:
 - Eliminación de vallados de delimitación del recinto de cada camping. Ver Figura 3.
 - Retirada de algunos vallados que marcan compartimentos para la colocación de tiendas o caravanas
 - Asegurar el acceso libre y no limitado a la gente del camping
 - Retirada de cercado entorno a las casetas de recepción o restaurante de ambos campings



Figura 3. Foto de detalle tomada entre el M-95 y M-96, valla de la caseta-recepción del camping impidiendo la operatividad de la Servidumbre de Tránsito.

Resultados del tramo 4: Incluye el tramo de costa que va desde la desembocadura del río Bullent del Vedat hasta el final del Camping “Riomar”, entre los mojones M-112 a M-158 del deslinde aprobado por Orden Ministerial de 19-09-1994. La longitud del mismo es de 2967 metros.

De norte a sur, nos encontramos en primer lugar con la zona de la Playa de Aigua Morta, con la zona de la urbanización Oliva Nova en la que se conserva una cadena de dunas entre la playa y las viviendas; a continuación le sigue un tramo sin edificaciones; y posteriormente llegan los campings (primero el “Rancho”, seguido de “Olé” y en último lugar “Pepe”); finaliza en la Urbanización San Fernando.

Ya en el sur de Oliva, se encuentra la zona de la Playa de les Devesses, caracterizada por la presencia de viviendas unifamiliares situadas al pie de la duna (Urbanización Bassetes), finalizando con la zona del camping Río Mar.

De toda la información obtenida conforme se establece en la metodología del estudio resulta lo siguiente:

- **Tramo de deslinde donde es operativa la servidumbre de tránsito.**
 - *Localización:* No existe.
 - *Longitud:* 0 metros.
- **Tramo de deslinde donde no es operativa la servidumbre de tránsito y resultaría complejo conseguirlo.**
 - *Localización:* Entre el M-135 y M-137; entre M-150 y M-151; entre el M-156 y M-157; y en la proximidad del M-158
 - *Longitud:* 231 metros
 - *Descripción de la no operatividad:*
 - Restaurantes y edificaciones dentro del Camping Olé y Pepe (entre el M-135 y M-137)
 - Viviendas en la Servidumbre de Tránsito M-150 y M-151; entre el M-156 y M-157; y en la proximidad del M-158. Ver Figura 4.
- **Tramo de deslinde donde podría ser operativa la servidumbre de tránsito.**
 - *Localización:* En el resto
 - *Longitud:* 2736 metros
 - *Descripción de la posible operatividad:*
 - Habilitar acondicionando los senderos ya hechos en la Servidumbre de Tránsito.
 - En los campings: asegurar el acceso libre y no limitado a la gente del camping; eliminación de vallados de delimitación del recinto de cada uno de ellos; quitar algunas de sus estructuras.
 - Retirar algunos vallados y marquesinas de viviendas.



Figura 4. Foto de detalle tomada a la altura del M-151. Viviendas ocupando parte de la Servidumbre de Tránsito.

Resultados del tramo 5: Incluye un pequeño tramo de costa, desde el Restaurante del camping “Riomar” hasta la desembocadura del Río Molinell que determina el final del Término Municipal de Oliva y también de la provincia de Valencia. Tramo comprendido entre los mojones M-158 a M-163 del deslinde actualmente en proceso de tramitación. La longitud del mismo es de 178 metros.

De toda la información obtenida conforme se establece en la metodología del estudio resulta lo siguiente:

- **Tramo de deslinde donde es operativa la servidumbre de tránsito.**
 - *Localización:* No existe.
 - *Longitud:* 0 metros.
- **Tramo de deslinde donde no es operativa la servidumbre de tránsito y resultaría complejo conseguirlo.**
 - *Localización:* Entre el M-165 y M-166.
 - *Longitud:* 8 metros.
 - *Descripción de la no operatividad:* ocupación de parte de la vivienda.
- **Tramo de deslinde donde podría ser operativa la servidumbre de tránsito.**
 - *Localización:* En el resto.
 - *Longitud:* 170 metros
 - *Descripción de la posible operatividad:*
 - Retirar vallados y marquesinas de viviendas

- Asegurar acceso libre en el vial de entrada al Camping. Ver Figura 5.



Figura 5. Foto panorámica entre el M-158 y M-163. Visión general del tramo. Se observa vial de entrada al Camping en zona de Servidumbre de Tránsito.

5. CONCLUSIONES

Estudiada la efectividad de la Servidumbre de Tránsito a lo largo de toda la costa en el Término Municipal de Oliva y las posibilidades de hacerla viable, se extraen las siguientes conclusiones:

Existen 1198 metros de costa donde la Servidumbre de tránsito se puede considerar operativa. Estos se corresponden con el Paseo Marítimo de Aigua Blanca (Ver Figura 6), construido por la Dirección General de Costas en el año 2000 y, con un tramo de costa algo más al sur donde existe la presencia de un vial de arena consolidado que permite que el tránsito sea efectivo.



Figura 6. Vista general de la Servidumbre de Tránsito entre el M-54 y M-60. Paseo Marítimo ejecutado en el año 2000 por la Dirección General de Costas sobre la Servidumbre de Tránsito.

La mayor parte del tramo de costa estudiado se puede considerar que no tiene operativa su Servidumbre de Tránsito. Sin embargo, en una buena parte, alrededor de 6300 metros, sería viable transformarlo a fin de hacer efectiva la servidumbre. Con estas características aparecen tramos muy heterogéneos: desde algunas zonas prácticamente ya transitables aunque no cumplan estrictamente el ancho de seis metros libres o bien con una mínima intervención sería posible, a zonas donde existen obstáculos importantes que deben ser objeto de un proyecto de recuperación de la Servidumbre de Tránsito por implicar demoliciones de vallados, marquesinas, muretes, etc.

Finalmente, se determina una longitud de 2276 metros que resulta no operativa y sin posibilidad de transformación a corto plazo por las dificultades y complejidad de las actuaciones que ello conllevaría. Se corresponden con zonas ocupadas de lleno por viviendas actualmente habitadas o zonas sensibles a su acondicionamiento.

La longitud total recorrida en el estudio ha sido de 9770 metros, por lo que resulta:

12,3% con efectividad de la Servidumbre de Tránsito.

64,4% sin efectividad de la Servidumbre de Tránsito pero con posibilidad a corto plazo y sin grandes intervenciones de conseguirlo.

23,3% sin efectividad de la Servidumbre de Tránsito y con complejidad para conseguirlo.

Una vez realizado el estudio a lo largo de aproximadamente diez kilómetros y con los datos anteriores se observa cómo después de casi veinte años de aplicación de la Ley de Costas apenas se ha conseguido hacer efectiva la Servidumbre de Tránsito en este caso que, sin duda, puede servir de muestra al resto de la provincia de Valencia donde seguramente se obtengan datos incluso más negativos, ya que, entre otros, en este caso se ha elegido una zona donde la mayor parte del litoral no ha sido urbanizada de forma masiva y acelerada.

A partir de este estudio se ha conseguido extraer la información de partida para planificar las zonas objeto de recuperación de la Servidumbre de Tránsito a fin de hacerla efectiva.

Una vez obtenida la relación de zonas a recuperar lo que se pretende desde la Dirección General de Costas es dos objetivos a corto plazo:

- En aquellas zonas de fácil y rápida intervención actuar inmediatamente para conseguir sin grandes actuaciones que exista ese tránsito peatonal que en muchas zonas no existe. En muchos casos es suficiente con eliminar los restos de cañas y malas hierbas. Sería el caso que presenta la Figura 7 donde la zona de servidumbre no presentaría impedimentos en su efectividad.



Figura 7. Vista general de la Servidumbre de Tránsito entre el M-112 y M-131. Existe un espacio desde el pie de duna (Dominio Público) hasta las viviendas que asegura la Servidumbre de Tránsito.

- El establecimiento y elaboración de proyectos de recuperación ambiental de la costa integrando, entre otras, la variable de garantizar el tránsito en los primeros seis metros de servidumbre o, al menos, el ancho suficiente que lo permita. En la Figura 8 se aprecia una ocupación en zona de Dominio Público y Servidumbre de Tránsito que previamente habría que eliminar para dejar efectivo el espacio que ocupa y además proceder a la recuperación de la zona deteriorada desde el punto de vista medioambiental.



Figura 8. Vista general de la Servidumbre de Tránsito entre el M-131 y M-139. Restaurante del Camping situado dentro del Dominio Público.

Referencias bibliográficas

- (1) Ley de Costas 22/1988, de 28 de Julio.
- (2) Real Decreto 1471/1989, de 1 de Diciembre.
- (3) Real Decreto 1112/1992, de 18 de Septiembre.