

**ANEJO 14: INFORME SOBRE LA INNECESARIEDAD DE LOS TERRENOS PARA  
LA PROTECCIÓN Y UTILIZACION DEL DPM-T**

## **I) ANTECEDENTES**

En el presente expediente de deslinde se ha constatado la existencia de terrenos que hoy en día presentan un importante grado de antropización, habiendo perdido sus características naturales de playa o zona marítimo-terrestre como consecuencia de dicha antropización. Estos terrenos ya no formarían parte de la ribera del mar y no resultarían necesarios para la protección y/o utilización del dominio público marítimo-terrestre (en adelante DPMT).

Estas zonas demaniales consideradas innecesarias para el DPMT se corresponden con un polígono definido por los vértices Mf-1=V-1 a Mf-5=V-5.

En los planos que forman parte del proyecto se pueden observar la zona que se cita convenientemente grafiada.

No obstante, resulta necesario para su mejor comprensión, realizar una descripción específica de las particularidades de los citados terrenos, que se corresponden con la zona detallada a continuación.

## **II) DESCRIPCION DE LOS TERRENOS**

### **Situación**

Se define el polígono de terrenos innecesarios, es decir que podrían ser objeto de una posterior desafectación, que se ubica en el Término Municipal de Málaga, a lo largo del tramo objeto de delimitación de DPMT junto a la autovía MA-24 (antigua carretera N-340).

El polígono ocupa una franja rectangular en el área litoral de 358 m de longitud aproximadamente, que se extiende en dirección W-E entre la playa de la Fábrica de Cemento y la playa de la Araña, y un área de 2.912m<sup>2</sup>.

### **Descripción del polígono de terrenos innecesarios**

Se describe el trazado del polígono desde el extremo occidental.

El inicio del polígono se localiza en el límite entre la playa de la Fábrica de Cemento y la zona urbana de La Araña. El borde interior, desde el vértice V-1, llega hasta V-4 (pasando por V-5) y se extiende por la plataforma de la autovía MA-24, ocupando parte la calzada sentido Almería.

El borde exterior, más cercano a la línea de costa, discurre junto al límite de la plataforma de la autovía MA-24, ocupando la zona de talud, aparcamientos próximos a la carretera y carretera de servicio y acceso a la Araña, entre el vértice V-3 y V-2.



*Imagen nº1: localización del polígono de terrenos innecesarios junto a la carretera N-340, la Araña, TM Málaga*

### **III) INFORME SOBRE LA INNECESARIEDAD O NECESIDAD PARA LA PROTECCIÓN Y UTILIZACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE DE TERRENOS QUE HAN PERDIDO SUS CARACTERÍSTICAS NATURALES DE RIBERA DEL MAR**

El deslinde se concreta en la operación jurídica que lleva las definiciones legales a su plasmación física tramo a tramo, es decir, determina para cada porción de terreno si pertenece o no al demanio público según su adecuación o no a las características previstas en la Ley. Para aquellos casos en que, en aplicación de la Ley de Costas de 1988, existan terrenos que pasen a ser DPM-T a pesar de que con la legislación anterior no lo fuesen, se estará a lo dispuesto en sus Disposiciones Transitorias según se prevé para cada caso en la propia Ley.

En este supuesto concreto, en las zonas en donde la línea viene determinada por la existencia de un deslinde de zona marítimo terrestre previo (artículo 4.5 de la Ley), es necesario realizar un análisis tanto técnico como jurídico, para comprobar su adecuación a la normativa vigente.

Asimismo, la necesidad de definir aquellos terrenos que han perdido sus características naturales de playa y que ya no resultan útiles para la utilización y protección del DPMT, se configura como un paso previo insoslayable para la posible desafectación de los mismos y obedece a la doctrina sentada por el Tribunal Supremo (vid STS de 25 de abril de 2014 sobre recurso de casación, con el número 5603/2011 entre otras) en donde se señala que: *«la remisión que hace el artículo 4.5 de la Ley de Costas al procedimiento de desafectación previsto en el artículo 18 de la misma Ley lleva a considerar que los terrenos que han perdido sus características naturales de playa, acantilado o zona marítimo-terrestre no han de mantenerse indefinidamente en el ámbito del dominio público por el solo hecho de que un deslinde, practicado antes de la desnaturalización de los terrenos, los incluyó en su día como demaniales»*.

La misma doctrina jurisprudencial continúa expresando que *«la remisión que el mencionado artículo 18 (desafectación) hace, a su vez, a lo dispuesto en el artículo 17 de la propia Ley de Costas obliga a considerar que sólo procederá el mantenimiento como bienes de dominio público de los terrenos, que han perdido sus características de demanio natural por accesión, cuando esos terrenos resulten necesarios para la protección o utilización de dicho dominio»*.

Visto todo lo anterior cabe aclarar que una posible desafectación de los terrenos en cuestión sería objeto de un procedimiento distinto, en el que deberá comprobarse si se dan los presupuestos legalmente establecidos para esta desafectación. Así, la resolución que apruebe o no el deslinde en este tramo no hará pronunciamiento alguno en este sentido.

No obstante, en el presente procedimiento de deslinde sí que se debe dejar constancia de aquellos terrenos pertenecientes al DPM-T que no forman parte de la ribera de mar en los que concurren circunstancias por las que pueden considerarse innecesarios para la protección o utilización de dicho dominio (artículos 17, 18 y 19 de la Ley de Costas).

Es necesario recalcar que, si bien los terrenos en cuestión, descritos en el epígrafe anterior, se han visto alterados (desde la ejecución de la obra de ferrocarril a principios de siglo XX y hasta la mutación demanial de los terrenos en 1990) en su configuración, no es menos cierto que desde la realización de estas operaciones físicas y jurídicas hasta la actualidad no lo se modificaron ni en su delimitación ni en su condición demanial.

En la primera parte de este epígrafe se ha realizado una descripción exhaustiva de los terrenos en relación a los elementos que lo componen, todo ello a efectos de demostrar la desnaturalización de los mismos, lo cual no supone una exclusión

automática ni mucho menos del demanio público toda vez que no existe en derecho la desafectación tácita del dominio público marítimo terrestre.

Una vez fundamentada la declaración e innecesariedad de los terrenos antropizados señalados a lo largo del presente anejo, procede realizar la misma operación a sensu contrario, es decir, analizar aquellos terrenos que a simple vista han perdido sus características naturales de playa, pero que por diversas circunstancias no serán objeto de declaración de innecesariedad.

En este proyecto se contienen todos los datos obtenidos y analizados desde un punto de vista técnico, físico y/o científico, todo ello para la determinación de los bienes de DPMT. Entre dichos bienes se han distinguido aquellos que forman el DPMT natural, conformado por los terrenos que reúnen las características físicas de ribera del mar del artículo 3 de la Ley de Costas y aquellos bienes de DPMT definidos en los artículos 4 y siguientes de la Ley, a efectos de constatación acudir al **anejo nº 3** del presente proyecto en donde se contienen los estudios del medio físico pertinentes.

Corresponde en este caso y en el presente anejo realizar la fundamentación jurídica que se asienta en dichos datos técnicos, realizando una subsunción de este modo de los objetivos datos científicos al racional léxico jurídico.

Sin ánimo de extender en demasía el presente razonamiento, resulta necesario recordar el carácter intrínseco de inatacabilidad, por especial protección constitucional que ostentan aquellos bienes que reúnen las características naturales de playa artículo 132.2 de la CE, frente a los bienes de DPMT por determinación legal.

Lo anterior no quiere decir que dichos bienes tengan que desafectarse del demanio público ni muchos menos, pero de alguna manera sí se debe reforzar su merecida defensa con una amplia motivación como es el presente caso, en donde confluyen e incluso llegan a superponerse terrenos deslindados al amparo de legislación anterior (artículo 4.5) y terrenos adquiridos para su incorporación al DPMT, en este caso tanto cedidos como mutados (artículo 4.8) pero todos ellos antropizados en mayor o menor medida como consecuencia de la ejecución de diferentes obras como la del paseo marítimo al inicio del tramo, la del puerto deportivo o la modificación del trazado de la carretera nacional y el avance de la acción urbanizadora en esta zona del municipio.

Tal y como ya se ha dicho a lo largo de todo el tramo, los terrenos demaniales sitios al interior de la línea de ribera han perdido, en mayor o menor medida, sus características naturales de playa, estableciéndose de hecho ese límite interior de la ribera del mar de conformidad con el artículo 3.1.a) y b de la Ley de Costas a lo largo de todo el tramo.

Llegados a este punto y dada la longitud del tramo, es conveniente realizar de nuevo una enumeración de aquellos tramos, vértice a vértice del deslinde (excluyendo los descritos en el epígrafe anterior) en donde se dan estas circunstancias de pérdida de las características naturales de playa y a la vez la fundamentación de la necesidad de mantenimiento de dichos terrenos afectos al DPMT con la consecuente motivación.

Así podemos distinguir entre estos terrenos necesarios los siguientes tramos que han sido delimitados conforme al artículo 4.5 de la Ley de Costas.

1. **Vértice M-1 a M-5.** Sector de unos 193 metros de longitud de poligonal de deslinde coincidente con la zona marítimo terrestre aprobada por la O.M. de 9 de diciembre de 1958 y la O.M. de 12 de enero de 1957.

El tramo se caracteriza por estar constituido por la antropización severa de los terrenos en los que se han construido a lo largo del tiempo diversas infraestructuras, como un

aparcamiento de vehículos, zona de esparcimiento, varias edificaciones destinadas a la hostelería y el final del paseo marítimo, todas ellas al exterior de la delimitación del DPMT. Al interior del DPMT existen viales y edificios de viviendas. Al exterior del paseo marítimo mencionado, se extiende la actual superficie de arena de la playa de "El Dedo"; puesto que es hasta el muro bajo del exterior del paseo marítimo hasta donde llegan las arenas superficiales de la playa.

Además de considerar la superficie ocupada por la arena de la playa se han realizado los cálculos necesarios para precisar la extensión de la inundación durante los mayores temporales conocidos, desarrollados en el **anejo nº 3** del presente proyecto, para situar el límite interior de la ribera del mar asociado a la determinación del DPMT. Este límite se modifica respecto a la propuesta de delimitación provisional debido al cambio de criterio para la determinación del alcance de los mayores temporales introducido por el RD 668/2022, por lo que la ribera del mar se extiende hacia el interior un máximo de 19 metros aproximadamente al inicio del tramo disminuyendo hasta ser coincidente con el DPMT en el vértice M-5. Esta nueva delimitación puede ser consultada en los planos de deslinde (Documento nº 2), ello en virtud del artículo 3.1.a) de la Ley de Costas de 1988 y el artículo 4.a) del RGC modificado por el R.D. 668/2022.

El resto de los terrenos incluidos en el dominio público marítimo-terrestre han perdido las características naturales por la acción antrópica pero que ya fueron deslindados e incluidos como zona marítimo terrestre, por lo que mantienen su demanialidad y, por tanto, su pertenencia al dominio público marítimo-terrestre en virtud del artículo 4.5 de la Ley de Costas de 1988.

Estos terrenos, en el año 1977, ya estaban siendo antropizados con diversas ocupaciones de la playa existente en aquel tiempo, pero la arena entre estas ocupaciones es apreciable ya que no había pavimentación entre dichas ocupaciones (vid **anejo nº 3**)

A pesar de haber perdido sus características naturales de playa como consecuencia de la alta presión urbanística existente en la zona, los terrenos de dominio público delimitados en esta zona, que se encuentran ya en parte ocupados por instalaciones de grandes dimensiones, se consideran necesarios para la utilización y uso del DPMT, toda vez que sirven de freno para el avance de la acción edificadora, así como garantizan el acceso y el uso público al resto de la playa, por lo que resulta evidente que de este modo, es decir continuando afectos al DPMT, estarán investidos de mayor protección frente a actuaciones de consolidación de ocupaciones entre otras.

2. **Vértice M-8 a M-14.** Sector de unos 275 metros de longitud de poligonal de deslinde.

Se trata de una zona completamente antropizada en la que se construyó un puerto por lo que se perdieron las características naturales de la zona.

Entre los vértices M-8 a M-11 y del M-13 al M-14, el DPMT es coincidente con el límite de la zona portuaria del puerto del Candado. Este puerto fue construido por el Estado, mediante la figura de la concesión de obra pública otorgada a un tercero, concesionario, (**vid. anejo 11**)

Posteriormente fue transferido a la Comunidad Autónoma de Andalucía mediante real decreto de transferencia 3137/1983 en 1983. Los terrenos sobre los que se halla el puerto es dominio público marítimo-terrestre adscrito a la comunidad autónoma tal y como establece el artículo 49 de la Ley de Costas.

Por lo expuesto, tal y como se establece en el proyecto cuya conservación se ha ordenado, se puede considerar que los terrenos forman parte del demanio entre los

vértices anteriormente mencionados en virtud de lo establecido en el artículo 4.11 de la Ley 22/88 de Costas y de manera subsidiaria en virtud del 4.9 de la misma.

Además de englobarse parcialmente en la zona de servicio portuario, entre los vértices M-11 y M-13, el DPMT es coincidente con la ZMT aprobada por O.M. de 12 de enero de 1957. Se trata de unos terrenos que han perdido sus características naturales ya que se encuentran al interior de la zona portuaria e incluyen parte de un vial. Dado que se han perdido sus características naturales se incluyen en el demanio también en virtud del artículo 4.5 de la Ley 22/88 de Costas considerándose terrenos necesarios para la utilización y protección del mismo puesto que constituyen, además de un freno físico de la expansión a sur de la edificación industrial existente, el único acceso abierto, rodado y seguro, a la playa que queda a levante del puerto.

3. **Vértice M-63 a M-68.** Sector de unos 112 metros de longitud de poligonal de deslinde.

Tramo de deslinde coincidente con el límite interior de la concesión administrativa otorgada a D. José Lavaría del 13 de octubre de 1953. Actualmente se encuentran en esta zona cuatro viviendas. Por tanto, se trata de un tramo de costa que aun habiendo perdido sus características naturales sigue siendo dominio público por lo que se ajusta a lo establecido en el artículo 4.5 de la Ley de Costas de 1988, (vid anejo nº 11).

La ribera del mar no es coincidente con el DPMT extendiéndose ésta hasta el límite de las arenas constitutivas de la playa a la entrada en vigor de la Ley de costas de 1969.

En esta zona, aunque los terrenos se han desnaturalizado debido a la acción urbanizadora que ha ido avanzando y consolidándose década tras década, todo lo que se puede observar en las fotos históricas contenidas en el proyecto conservado, se considera que siguen siendo necesarios para la utilización y protección del dominio público marítimo terrestre.

La peculiar ubicación de estos terrenos parcialmente edificados que se ven sometidos a los temporales marítimos y que se encuentran localizados entre dos playas sometidas, como el resto de la costa en esta zona, a una constante regresión, hace que sean vulnerables a una paulatina degeneración. Lo anterior se puede ver además potenciado por la intensificación de los temporales a largo plazo debido al cambio climático. Aun así, la ribera del mar se ubica en el límite interior donde, actualmente, llega el agua del mar por la acción del oleaje (R-139 a R-150)

Una virtual desafectación de estos terrenos, conllevaría la liberación de una protección que los haría susceptibles de un mayor avance en la edificación de la zona, tal y como se ha ido realizando de facto a lo largo de los años de manera más o menos lícita, según los casos. Esto supondría un perjuicio para el entorno, ya de por sí deprimido a causa de dicha antropización, y de los valores ambientales de la zona, además de suponer un riesgo probable para las personas.

4. **Vértice M-70 a M-72.** Sector de unos 176 metros de longitud de poligonal de deslinde.

Los terrenos de este sector comprenden edificaciones construidas en la playa de la Araña lindantes con la antigua carretera N-340 por el norte (actual Autovía MA-24).

Entre los vértices M-70 y M-71 es coincidente con la ZMT aprobada por O.M. de 5 de junio de 1959, y entre los vértices M-71 y M-72, el DPMT es coincidente con la ZMT aprobada por O.M. de 6 de julio de 1959. Al exterior de las edificaciones antes mencionadas se encuentra la playa de la Araña por lo que la ribera del mar, no coincidente con el DPMT, se ubica en el límite interior hasta donde alcanzan las arenas de la playa (R-151 a R-161).

Los terrenos de DPMT cumplen con lo establecido en el artículo 4.5 de la Ley de Costas de 1988 y su modificación de 2013 (Ley 2/2013), es decir, terrenos que ya habían sido deslindados como dominio público y que han perdido sus características

naturales. Al igual que ocurre en los terrenos sitos a poniente de este sector, estas edificaciones han supuesto una desnaturalización de los terrenos. En este caso fueron construidas sobre la arena de la playa, dada la fisonomía de esta, pero dicha antropización no se considera irreversible toda vez que en caso de que no estuviesen dichas construcciones se recuperaría el demanio original suponiendo previsiblemente el incremento de la anchura de la playa existente, por lo que se considera que dichos terrenos siguen siendo necesarios para la protección y el uso del DPMT.

5. **Vértice M-72 a M-75.** Sector de unos 251 metros de longitud de poligonal de deslinde coincidente con la zona marítimo terrestre aprobada por O.M. de 19 de diciembre de 1966.

Se trata de unos terrenos que han perdido sus características naturales al haber sido construida la antigua carretera N-340 (actual autovía MA-24) sobre el borde costero, así como sus ampliaciones, por lo que se ajusta a lo establecido en el artículo 4.5 de la Ley 22/88, de Costas.

La ribera del mar no es coincidente con el DPMT ubicándose su límite interior hasta el límite de las arenas que constituyen la playa de la Araña (M-72 a aprox. M-73: R-161 a R-166) y hasta el alcance del agua del mar en el resto del sector (R-166 a R-170). Dada su proximidad con la ribera del mar que en este caso viene determinada por una pequeña franja de arenas y el alcance de las olas en la mayor parte del tramo, se considera necesario el mantenimiento de los terrenos afectos al DPMT puesto que ello le dota de una mayor protección pudiendo garantizar de este modo además la accesibilidad a la zona para poder llevar a cabo los trabajos necesarios para la protección y mantenimiento de dichos terrenos.

6. **Vértice M-79 a M-85.** Sector de unos 349 metros de longitud de poligonal de deslinde coincidente con la zona marítimo terrestre aprobada por O.M. de 19 diciembre de 1966.

Se trata de un tramo de costa que ha perdido sus características naturales y que ya forman parte del dominio público (artículo 4.5 de la Ley 22/88, de Costas) ya que son terrenos que actualmente están ocupados por la antigua carretera N-340 (actual MA-24) y su escollera de defensa en la línea de costa.

Dada su proximidad con la ribera del mar, y la continua regresión que sufren los terrenos como consecuencia del embate de las olas, en donde se han tenido que reforzar las escolleras de defensa sitas en el borde exterior de la ribera (al sur de los viales), se considera que dichos terrenos, aunque desnaturalizados, deben preservar su demanialidad dado que de este modo se asegura, entre otros, la defensa de la costa y el acceso necesario para el cuidado y mantenimiento de dicha zona.

Visto lo anterior, en todo el tramo del deslinde en que concurren las circunstancias de desnaturalización de los terrenos, se parte para fundamentar la necesidad de mantener los mismos afectos al DPMT, en mayor o menor medida, en dos aseveraciones subsumibles (ambas en su totalidad o parcialmente) a los 6 puntos anteriormente definidos.

Por un lado, se basa dicha motivación en el aspecto urbanístico, y la función de la protección superior que supone la demanialidad de unos terrenos a la hora de amortiguar la expansión urbanizadora en la zona, y por otro la seguridad y el mantenimiento del dominio público y su ribera para la garantía tanto del acceso como de la integridad física de los usuarios de las playas teniendo en cuenta además las previsibles modificaciones que se puedan dar en la fisonomía de las mismas como consecuencia del cambio climático.

Es por ello por lo que, aun siendo aplicable ambos razonamientos en ambas zonas, tanto el del freno de la antropización (al que se le añade la posibilidad de reversión



recuperando las características naturales del DPMT), como el de la preservación del medio y la garantía para todas las personas tanto de accesos como de la seguridad en el mismo, en los puntos 1 a 4 ganaría más peso el argumento que llamamos “urbanístico” y en el 5 y 6 el de “garantía en la correcta y segura utilización del demanio”.

Para el primero de los argumentos y a efectos de dotarlo de mayor legitimidad si cabe a lo ya expresado a lo largo de todo el presente anejo y del proyecto, procede decir que en el caso de los terrenos de DPMT ocupados por el paseo (al inicio del tramo) el puerto (con las zonas de aparcamiento y viales asociados al mismo) y las edificaciones sitas en DPMT en la Barriada de la Araña principalmente, a pesar de haber perdido sus características naturales de playa como consecuencia de la presión urbanística existente en la zona, los terrenos de dominio público delimitados, se consideran necesarios para la utilización y uso del DPMT, toda vez que sirven de freno para el avance de la acción edificadora, así como garantizan el acceso y el uso público al resto de las playas, por lo que resulta evidente que de este modo, es decir continuando afectos al DPMT, estarán investidos de mayor protección frente a actuaciones de consolidación de ocupaciones entre otras.

Es por ello que el resto de los terrenos que se definen en el presente proyecto y que son demaniales en aplicación del 4.5 y 4.8 de la ley de Costas pero que no se incluyen en los polígonos descritos como innecesarios a lo largo de todo este procedimiento, se consideran totalmente necesarios para el uso y sobre todo para la protección del dominio público marítimo-terrestre.

Todo lo expresado encuentra el pertinente refrendo jurisprudencial en multitud de sentencias, entre otras las STCS de AN de 14 de noviembre de 2018 y de 10 de marzo de 2020, en donde en relación precisamente con la declaración de mantenimiento de terrenos antropizados en DPMT realizaban una serie de consideraciones que, analizados en conjunto, resultan de aplicación al presente supuesto, y de este modo se expone lo que aduce la sala aplicándolo a este caso concreto, señalando a efectos de constatación las referidas sentencias.

*Esta sala de la Audiencia Nacional, en la mencionada sentencia de 14 de noviembre de 2018, y respecto a idéntica cuestión, declaraba que en virtud de lo expuesto, en la reciente SAN de 23 de noviembre de 2018 (PROV 2019, 6002) (Rec. 250/2017 ), hay que tener en cuenta para la aplicación del art. 4.5 de la Ley de Costas (RCL 1988, 1642) lo siguiente:*

*1º.- Los terrenos incluidos en un deslinde como dominio público marítimo-terrestre, siguen manteniendo formalmente el carácter de demanio por accesión, puesto que la Ley de Costas no conoce supuestos de desafectación automática. De manera que los terrenos deslindados como dominio público, aun habiendo perdido sus características naturales, seguirán siendo dominio público, ya que su desafectación (art. 18 de la Ley de Costas) debe ser expresa en todo caso y antes de proceder a ella habrán de practicarse los correspondientes deslindes.*

*2º.- La remisión que hace el art. 4.5 de la Ley de Costas al procedimiento de desafectación previsto en el art. 18 de la misma Ley lleva a considerar que los terrenos que han perdido sus características naturales de playa, acantilado o zona marítimo no han de mantenerse indefinidamente el ámbito del dominio público por el sólo hecho de que un deslinde practicado antes de la desnaturalización de los terrenos, los incluyó en su día como demaniales. Este hecho constituye un dato insuficiente para concluir que*

*aquellos terrenos que han dejado de ser demanio natural, han de ser mantenidos en el nuevo deslinde como bienes de dominio público, pues para ello resulta necesaria una justificación clara y expresa de la necesidad de los terrenos para la protección o utilización del dominio público, como revela la remisión que el art. 18 hace al 17. Corresponde a la Administración justificar en forma expresa en qué medida siga siendo necesario mantener, en su caso, la afectación de terrenos que, en su día, fueron calificados formalmente como demaniales.*

Pues bien, aplicando esto al presente proyecto, ya se ha argumentado suficientemente al respecto que, al margen del polígono mencionado, el resto de los terrenos que no forman parte de la ribera del mar son necesarios para la utilización y principalmente para la protección del dominio público marítimo-terrestre puesto que se trata de zonas ocupadas que o bien son necesarias para el tránsito, el acceso o uso del dominio público marítimo-terrestre o bien terrenos concesionales con usos inicialmente vinculados al dominio público marítimo-terrestre que igualmente, por su uso, no deben perder su naturaleza demanial (paseos, viales de acceso, zonas anejas al puerto, chiringuitos etc..)

Tal y como se señala en la Memoria de este proyecto procede decir que aunque la ribera del mar sigue en el caso de las zonas antropizadas por el límite efectivo de la playa actual o en su caso del alcance de las olas, el uso principal (en el caso de los paseos y viales) es precisamente el acceso a las playas y el tránsito peatonal, y teniendo en cuenta la gran afluencia de usuarios de las playas de este término municipal, la mejor garantía para mantener el uso común, libre y gratuito de estos terrenos es que sigan perteneciendo al demanio protegidos por las normas especiales que para su uso impone la normativa de costas.

Por último y respecto al segundo argumento mencionado, el relativo a la garantía que supone dejar afectos al DPMT aquellos terrenos deslindados en virtud del artículo 4.5, que son zonas más escarpadas o cuyos accesos se ven comprometidos por las características físicas de los terrenos, se considera que a pesar de haber perdido esas características naturales estos terrenos son necesarios para la garantizar tanto el uso como la debida protección del dominio público marítimo terrestre puesto que dada su proximidad con la ribera del mar que en estos casos viene determinada por el alcance de las olas en la mayor parte del tramo, se considera necesario el mantenimiento de los terrenos afectos al DPMT, (de los que forman parte además las escolleras que sirven precisamente de protección de los mismos) puesto que ello le dota de una mayor seguridad a la zona pudiendo garantizar de este modo además la accesibilidad a la zona para poder llevar a cabo los trabajos necesarios para la protección y mantenimiento de dichos terrenos.

#### **IV) CONCLUSIONES**

Es por ello que, a la vista de los datos anteriormente citados, se puede decir, que estos terrenos que se declaran innecesarios para el demanio han sufrido un grado de antropización tal que resulta irreversible la recuperación de sus características naturales de ZMT, al no presentar en la actualidad tales características geomorfológicas como consecuencia del grado de consolidación de los terrenos, ocupados por la carretera nacional, no existiendo al interior de los mismos otros terrenos que reúnan las características de ribera de mar y no estando tampoco bajo la influencia de mareas ni temporales, como consecuencia de la elevación de los terrenos, y a la ubicación tierra adentro de los mismos.

De este modo se señala que, hoy en día los terrenos comprendidos entre los hitos señalados en el epígrafe anterior y grafiados en los planos que se adjuntan al presente proyecto, que fueron adquiridos para su afección al DPMT mediante la mutación demanial de los terrenos ocupados por el antiguo ferrocarril no reúnen las características naturales de ZMT. Estos terrenos no forman parte de la ribera del mar y no resultarían necesarios para la protección y/o utilización del dominio público marítimo-terrestre.

Como conclusión del análisis se han elaborado unos planos a escala 1/1.000, incluidos en el presente proyecto Documento nº 2 que contiene: Planos de deslinde, con la delimitación del DPM-T determinado en este proyecto y sobre los que se incluye la delimitación de los terrenos innecesarios, definidos mediante una poligonal cerrada con trama indicativa.