

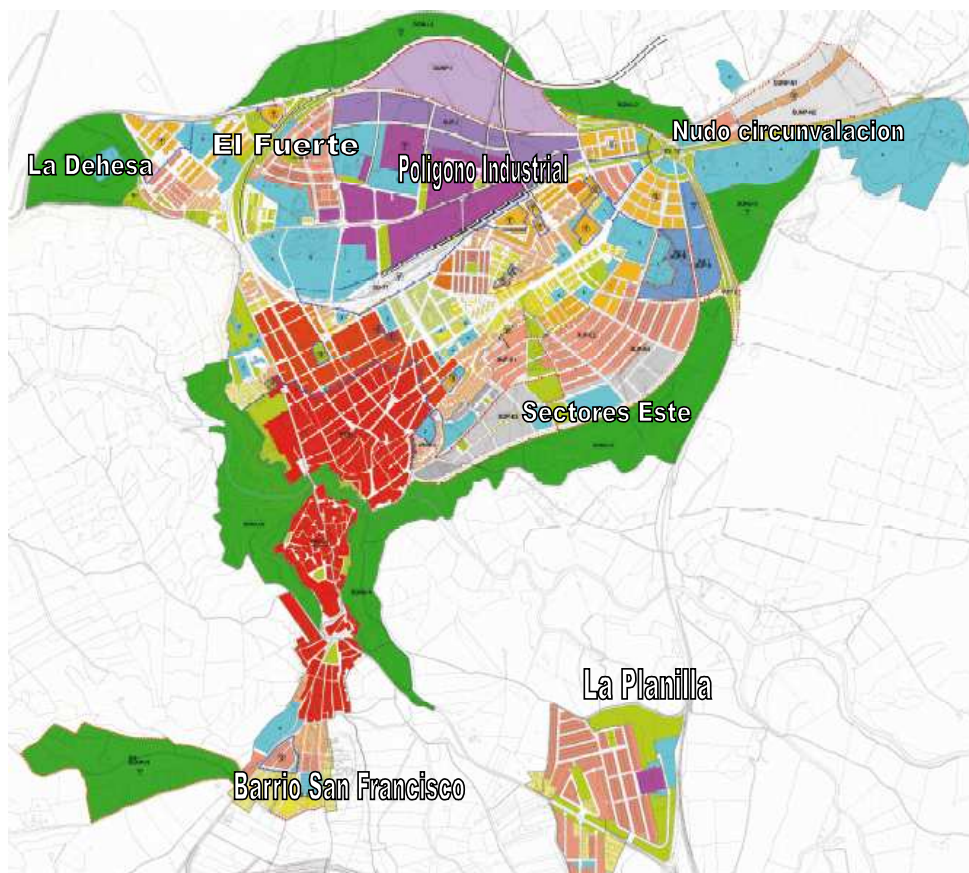
**Andrés Álvarez de Toledo Rohe, con domicilio a efectos de notificaciones en C/ Las Palmeras del Limonar, Nº 31, 29016 Málaga , Presidente del Colegio de Arquitectos de Málaga, en nombre del colectivo que representa y en particular del grupo de arquitectos de Ronda que consta abajo referido, presenta las siguientes sugerencias al documento de información del nuevo PGOU:**

En primer lugar, agradecer al Sr. Delegado de Obras habernos invitado a tratar un tema tan importante para la ciudad antes de que estén vigentes los plazos oficiales para su tramitación. Ésta es una política muy positiva que redundará, sin duda, en beneficio del futuro de nuestra ciudad. Aprovechamos para invitarlo a mantenerla durante toda la tramitación del PGOU y del Plan Especial del Conjunto Histórico (PECH).

En segundo lugar, nos parece lamentable el retraso que toda la tramitación del PGOU y del PECH están teniendo. La ciudad de Ronda necesita sin más demoras estos documentos. Debemos evitar que, por ausencia de los mismos, desaparezcan importantes elementos de identidad.

Por último, creemos que Ronda no se puede permitir perder esta oportunidad, como ha ocurrido lamentablemente con el PGOU vigente y sus innumerables modificaciones o correcciones. Ésta será, seguramente, la última posibilidad de ofrecer las mejores condiciones dentro de unos valores patrimoniales muy especiales y diferenciadores para el desarrollo futuro de la ciudad.

Tras este preámbulo, se hacen las siguientes consideraciones sobre la documentación presentada:



- El plan anterior (1994) abrió la mano a crecimientos no coherentes con la ciudad existente, y a desarrollos que, con el tiempo, se han demostrado ineficaces y generadores de nuevos problemas más complejos que los que trataban de resolver. Como ejemplos podemos citar los crecimientos en la cornisa de la Dehesa o el nudo en la circunvalación, colapsado a causa del propio diseño del Plan.

Aparentemente, tal vez por el hecho de que el Plan General y el Especial del Conjunto Histórico se estén elaborando por equipos independientes, algunos de los planteamientos de base que aparecen en la propuesta de Avance no son coherentes con la exigencia de conservación y potenciación del patrimonio histórico. Señalamos los más importantes a continuación:

1.- Mantener como vía de primer orden y estructural de la ciudad el eje Armiñán - Puente Nuevo - Virgen de la Paz, impidiendo aislar de la circulación rodada una zona tan importante. Cuando pensamos que sería aconsejable, en aras a una ciudad más habitable y con vocación de ser recorrida peatonalmente, dejar esa vía simplemente para la aproximación de los residentes. Con este mismo carácter

aparece la calle Espinel, que por sus características debe ser objeto de un tratamiento específico.

2.- Aumentar, sin justificarlo suficientemente, el suelo urbanizable en La Planilla. La urbanización de esta zona ha producido una modificación sustancial en la percepción de la ciudad desde su acceso sur con efectos no especialmente afortunados. Además de afectar a la imagen, su ampliación conllevaría un aumento del tráfico circulante por el eje anteriormente citado.



Ortofoto núcleo Planilla.

Plan Vigente

Propuesta Avance

El núcleo de la Planilla, justificado en su día como área residencial en el medio rural en parcelas de “grandes dimensiones”, se ha materializado básicamente en una zona

que ha añadido nuevos problemas de comunicación y servicios con el resto del núcleo urbano.

Aunque de gran éxito inmobiliario, su situación, a la misma entrada a la ciudad por la carretera de San Pedro, hace que su presencia sea ineludible.

Este conflictivo de visuales desde y hacia el casco histórico de la ciudad, viene a agravarse con el emplazamiento que hace el Avance del PGOU del nuevo hospital. Su ubicación viene impuesta por la disponibilidad municipal de los terrenos (cedidos a la Consejería de Salud de la Junta de Andalucía), debiendo ser objeto de un estudio pormenorizado del impacto



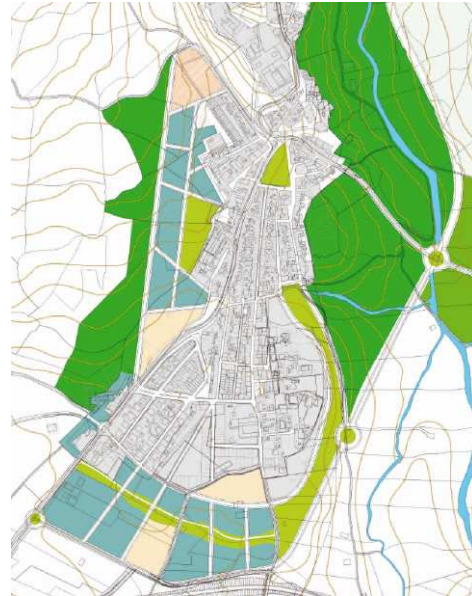
que supone su puesta en uso (circulaciones, accesos, ampliaciones futuras, etc.). Es una parcela que se nos antoja pequeña desde el principio. Las obras de este equipamiento sabemos que son inminentes y por tanto se deben dar soluciones rápidas.

3.- Estrechar la pinza sobre la Hoya del Tajo proponiendo un extraño crecimiento en el Barrio de San Francisco, entre

lúdico y habitacional, con nuevas vías de comunicación por una zona que hasta hoy se había mantenido sin demasiadas agresiones.



Ortofoto Barrio San Francisco



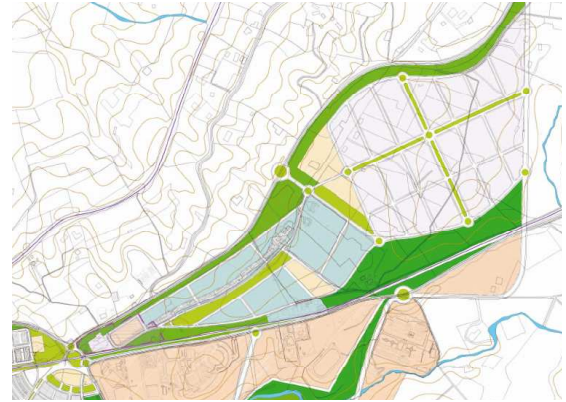
Propuesta Avance

- En cuanto a la implantación de la nueva zona industrial, se ha elegido un espacio constreñido y ligado, por razones de posición, a usos habitacionales. A la luz de unas de las medidas más afortunadas del Avance, el cambio de uso del actual polígono industrial hacia el residencial, parece incongruente trasladar el problema en el tiempo con la ubicación propuesta (que quedará enrocada en la ciudad prácticamente de forma inmediata). Opinamos que la industria

y sus servicios complementarios se deben independizar de la ciudad habitable y tener un desarrollo libre, bien comunicado y sin límites residenciales a una futura extensión.



Ortofoto



Propuesta nuevo sector industrial

- Del mismo modo, una vez decidido su traslado, no parece oportuno el lugar elegido para ubicar el nuevo cementerio. Deben primar criterios más acordes con valores ligados al sentimiento humano y pensar en un cementerio-parque, ubicado en una zona de valor paisajístico próxima a la ciudad y protegida del crecimiento de ésta.
- Se tratan muy superficialmente los núcleos residenciales anejos y algunos, como La Cimada, Los Prados o Los Villalones, ni siquiera aparecen. Nos parecen de gran trascendencia, tanto por su evolución histórica como por la

potencialidad que tienen de concentrar la edificación en ellos, aliviando así la presión constructiva sobre el medio rural.

- Se proyecta un enorme y muy detallado desarrollo urbano al otro lado de la circunvalación y hacia el Este (denominado crecimiento Oriental). Su razón de ser no se descubre, pues ni la ciudad ha querido crecer nunca hacia allá, ni los valores a mantener justifican ese crecimiento. Este no puede ser sino puramente especulativo, de lo que se infiere o bien su prudente eliminación en el Avance definitivo o bien una rigurosa justificación que, a los firmantes, resulta difícil imaginar.



Ortofoto



Propuesta Avance crecimiento Oriental

- En cuanto a los crecimientos previstos, hemos analizado la memoria informativa en lo que se refiere a la ejecución del Plan vigente, la población prevista y los nuevos suelos de extensión:

El avance del plan prevé un aumento de población **moderado**. La hipótesis media del estudio demográfico prevé **2.809** habitantes más en 2019 (en total alcanzaríamos una población de 37.757).

Solamente en el nuevo crecimiento Oriental se proyectan casi 3.000 viviendas, suficientes por si solas para absorber el aumento de la población que establece la hipótesis optimista del estudio demográfico: 5.000 nuevos habitantes.

### datos del censo 2001 y aumento de población previsto hasta 2019:

Censo 2001	uso vivienda	%	nº viviendas	habitantes
	principal	72,93	11.282	
	secundaria	13,20	2.042	
	vacía	11,50	1.779	
	otros	2,37	367	
TOTAL		100,00	<b>15.469</b>	<b>34.468</b> 34.948 en 2004

(media de **2,2** habitantes por vivienda en la actualidad.)

### Población prevista en 2019:

	H. MEDIA				H.PESIMISTA				H.OPTIMISTA			
	2004-2009	2009-2014	2014-2019	2004-2019	2004-2009	2009-2014	2014-2019	2004-2019	2004-2009	2009-2014	2014-2019	2004-2019
C. Absoluto	1.269	939	601	2.809	463	163	294	920	1.887	1.591	1.429	4.907
C. Porcentual (%)	3,63	2,59	1,62	8,04	1,32	0,46	0,83	2,63	5,40	4,32	3,72	14,04

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de IEA y del Ayuntamiento de Ronda

## análisis del grado de ejecución del plan del 94:

### Unidades de ejecución en suelo urbano

Nombre	Superficie	Nº viviendas	Aprov. Real	Estado
UE-1-Dehesa	45.980		45.980 m2	En tramite
UE-2	6.980		8.376 m2	Ejecutada
UE-3	34.900	Industrial	41.880 m2	Ejecutada
UE-4	1.380		4.830 m2	Ejecutada
UE-5	1.960		6.860 m2	Ejecutada
UE-7	2.800		7.000 m2	Ejecutada
UE-10	4.892		12.330 m2	Ejecutada
UE-12	26.960		32.352 m2	En tramite
UE-14	5.100		12.750 m2	Ejecutada
UE-16	2.600		4.290 m2	Ejecutada
UE-17	1.740		2.698 m2	Ejecutada
UE-18	37.600		47.000 m2	Ejecutada
UE-19	77.120		127.248 m2	En ejecución
UE-20	1.200		2.100 m2	Ejecutada
UE-21	57.000		10.260 m2	En ejecución
UE-22	112.000		33.600 m2	Ejecutada
UE-24	15.500		5.735 m2	Ejecutada
TOTAL	546.483		527.521 m2	

Al no fijarse densidad o máx de viviendas, el número de las mismas no está determinado en el Plan.

No tramitadas: UE-6, UE-8, UE-9, UE-11, UE-13, UE-15, UE-23

Ejecutado en uso residencial = 30,40%. En trámite-ejecución 44,40%

### Suelo Urbanizable

Nombre	Superficie(Ha)	(viv/Ha)	viviendas	Estado
SUPE1	8,94	47	420	No tramitado
SUPE2	12,18	47	572	En tramite
SUPE3	10,56	47	496	En tramite
SUPE4	19,76	47	929	En ejecución
SUPF	13,86	30	416	En ejecución
SUPM1	1,34	30	40	No tramitado
SUPM2	1,46	30	44	No tramitado
SUPM3	2,19	30	66	No tramitado
SUPSE	1,69	30	51	No tramitado
SUP-PL	25,55	19,37	495	Ejecutado
SUP-I	20,95	Industrial	-	En tramite
TOTAL	118,48		3.529	

Ejecutado en uso residencial sector SUP-PL creado modificando PGOU. En trámite-ejecución el 60%

### Suelo Urbanizable no programado uso turístico y residencial.

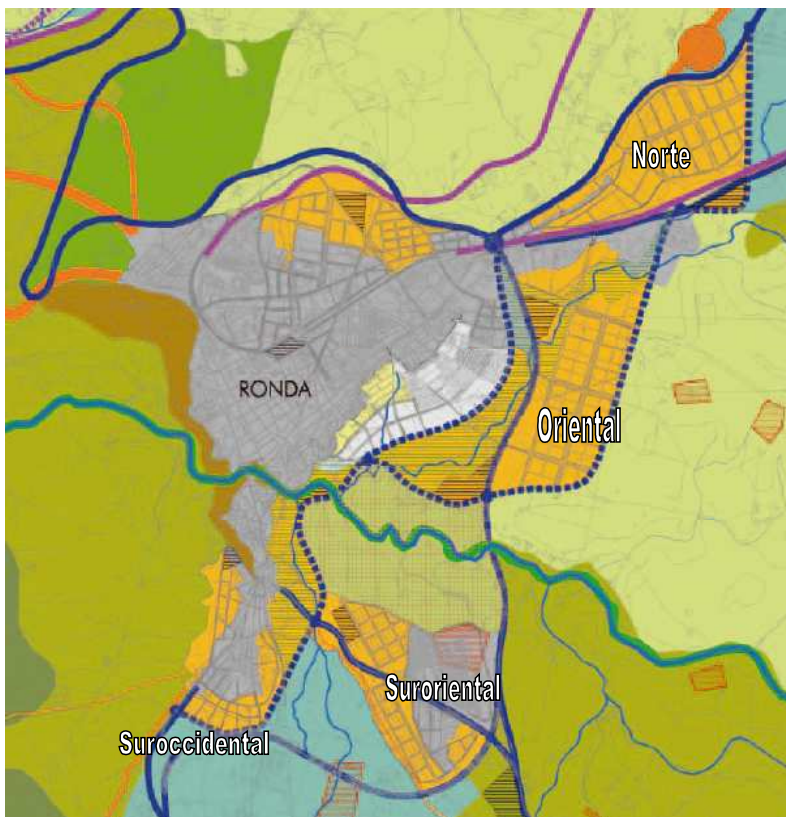
Uso	Nombre	Superficie(Ha)	densidad (viv/Ha)	viviendas	Estado
Turístico	SUNP-1 parchite	345,6	1	345	En trámite
Turístico	SUNP-2 merinos sur	165	1	165	En trámite
Turístico	SUNP-3 merinos norte	800	1	800	En ejecución
Turístico	SUNP-4 los pinos	255,6	1	248	No tramitado
Residencial	SUNP-N1	3,92	32	125	No tramitado
Residencial	SUNP-N2	10,14	32	323	No tramitado
Residencial	SUNP-S	3,27	37	121	En ejecución
Residencial	SUNP-M	4,08	32	130	No tramitado
Residencial	SUNP-SE	5,94	31	186	No tramitado
Residencial	SUNP-I	18,1	Industrial		No tramitado

Nada ejecutado en uso residencial.

### análisis de los nuevos crecimientos previstos en el Avance del Plan:

Prevision Avance	Crecimientos	superficie (ha)	densidad	nº viviendas	habitantes (2,2/viv)
	Norte	40,5	40	1.619	4.048
	Suroriental	46,6	30	1.397	3.493
	Suroccidental	31,4	30	943	2.358
	Oriental	85,2	35	2.982	7.455
	Montecorto	51,9	30	1.556	3.890
	Serrato	75,7	30	2.272	5.681
	Nororiental	26,7	20	533	1.333
	Los Pinos II	5,7	10	57	143
TOTAL		363,6		11.360	28.399

Este numero de viviendas supone una oferta **diez veces superior** a la demanda que se prevé en la hipótesis de crecimiento medio de la población para 2019. A la misma se suma la “puesta en carga” de **todos los sectores** del Plan del 94 pendientes de tramitación o ejecución (otras 3500 viviendas) y el resto de unidades de ejecución en suelo urbano no desarrolladas.



Nuevos  
crecimientos  
propuestos  
en Avance

En los casi catorce años de vigencia del Plan del 94, se ha desarrollado únicamente **un sector** creado por modificación del mismo, SUP-PL, “La Planilla” y algunas unidades de ejecución en suelo urbano. En concreto, estas suponen el 30% del techo que el Plan vigente asignaba a las unidades de ejecución.

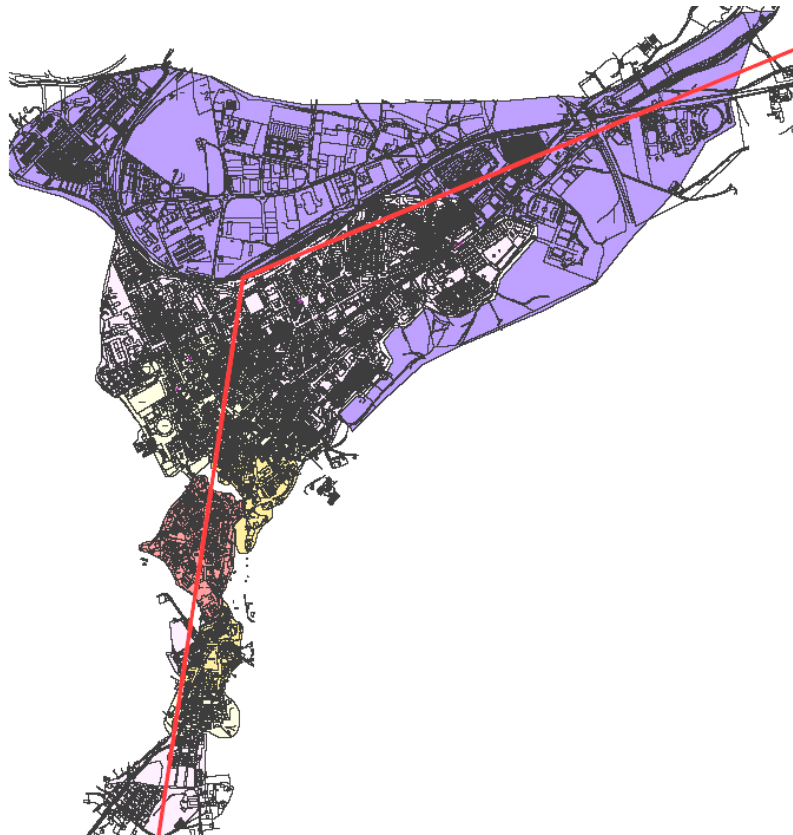
Nota: Imágenes procedentes de Google earth y Planos Avance PGOU Ronda

## CONCLUSIONES

- Nos parece que el documento de Información del Avance del PGOU es muy completo y riguroso. Igualmente creemos que el diagnóstico de los problemas existentes en Ronda es acertado. Lo que no compartimos son las propuestas que el documento plantea para solucionarlos, y pensamos que debería realizarse una nueva y profunda reflexión sobre lo que Ronda debe ser, y así establecer los criterios de cómo ha de ser su desarrollo futuro, por donde, cómo y cuanto debe extenderse, si es que debe hacerlo, qué razones justifican una determinada previsión de viviendas y equipamientos y su ubicación más correcta.

En resumen, no se define Ronda y, consecuentemente, las razones para optar por determinado modelo de territorio futuro. En la reunión mantenida con el Sr. Delegado de Obras se presentó un planteamiento de desarrollo urbano alternativo al del Avance. Este se basa en un estudio esquemático de la evolución histórica de la ciudad. Estimando que nuestra alternativa puede ser muy positiva y atractiva para el futuro rondeño, la exponemos a continuación y la ofrecemos para su estudio al equipo redactor:

## Evolución histórica:



esquema 1

Ronda es desde sus orígenes una ciudad mesetaria, ha querido mantenerse dominante sobre el territorio circundante desde la atalaya que su solar representa. Metafóricamente es una ciudad ribereña abierta a un mar de sierras que bañan sus bordes.

El remoto origen de la misma se encuentra en el centro de la “Ciudad”, lugar de fácil defensa contra cualquier ataque. En época romana creció hasta los bordes de esta meseta iniciática, que se

urbanizó contando incluso con agua potable circulando gracias a una obra de ingeniería realmente admirable.

En la edad media, tras haberse colmatado la mesa fue bajando en las dos direcciones posibles, sur y este, hacia el barrio de San Francisco y el de Padre Jesús, creándose dos barrios extramuros de su cerca.

En la moderna siguió creciendo hacia arriba para recuperar su estatus mesetario hacia el norte, hasta que por fin consiguió satisfacer su afán de comunicarse directamente y por arriba con la otra mesa, la del mercadillo, gracias al imponente Puente Nuevo, imagen de la ciudad y admiración de los románticos.

Durante el siglo XIX este crecimiento, ya ordenado, se hizo casi imparable. Como el problema, nunca definitivamente resuelto, de la falta de comunicaciones resultaba casi insuperable, los rondeños de principios de siglo se pelearon con todas sus fuerzas para conseguir que el proyectado ferrocarril hacia Algeciras tuviese parada y estación en Ronda. A pesar del gran coste de infraestructura y uso que conllevaba, fue una gran conquista que tuvo como consecuencia urbana el desvío de la línea de crecimiento de la ciudad hacia el Nordeste.

Esta ciudad con vocación mesetaria y desarrollo lineal (esquema 1) mantuvo un crecimiento civilizado y lógico hasta que en los años sesenta apareció la especulación y con ella la “Ronda moderna”. Esta es la que, a día de hoy, conocemos: edificios de alturas injustificadas (actualmente fuera de ordenación), destrucción de patrimonio histórico, pérdida de la imagen...

La declaración de Conjunto Histórico, su recuperación patrimonial gracias a la labor de Pons Sorolla y la implantación del Plan General del 1965 - que contó, sobre todo en la protección de las visuales, con la magnífica inspiración de Eduardo Mangada - frenó esa destrucción desenfrenada de ciudad.

Ronda pudo seguir existiendo y se convirtió en foco de atracción de un turismo de mayor calidad y alto nivel: turistas a los que el sol y la playa no les bastaban. Se empezaron a valorar y rehabilitar los edificios históricos y el mundo de las antigüedades cobró fuerza. Esto, unido a la demanda de medio natural impoluto por la sociedad urbana de las grandes ciudades, puso en valor a una ciudad única en un lugar único.

En este contexto, el antes ansiado ferrocarril se convirtió en un freno al crecimiento lógico de la ciudad. La vía actual, en cuanto solución futura para el transporte, se ha revelado inviable para la velocidad

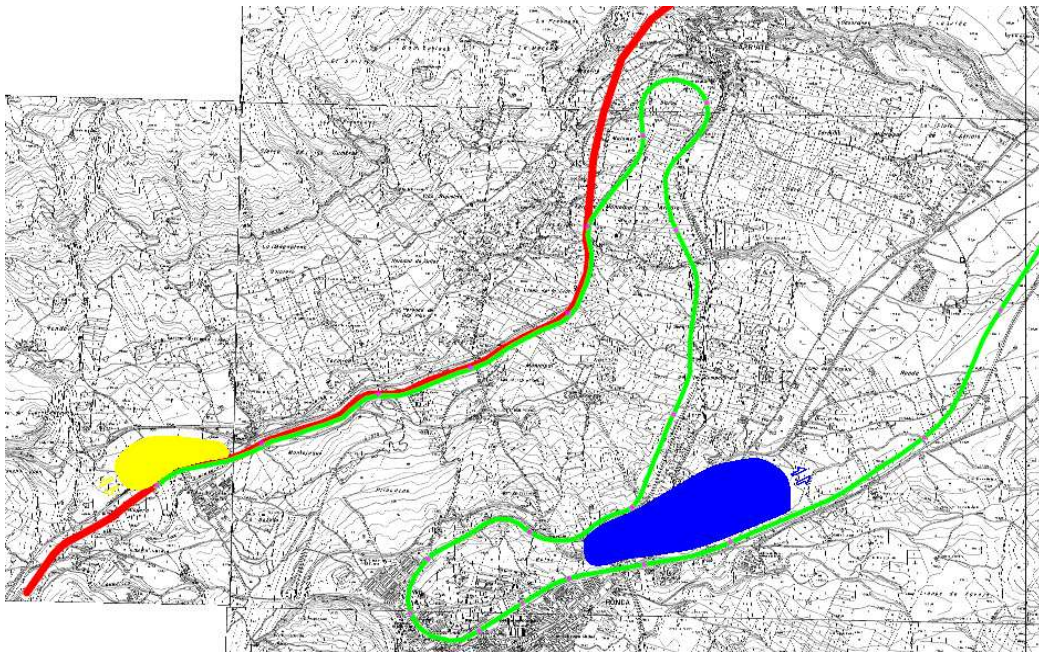
alta por el tortuoso recorrido de su trazado hasta Ronda. Lo que unido a un diseño poco afortunado de la circunvalación (que concentra en un “nudo” bajo la vía del ferrocarril casi todas las vías de acceso y salida de la ciudad) y a un aumento desproporcionado del parque automovilístico, ha conseguido que la ciudad esté llegando a un punto de no retorno en su habitabilidad.

Este nuevo plan podrá corregir los errores y diseñar una ciudad más atractiva, arraigada en una historia y valores medioambientales especiales.

#### **Planteamiento de futuro:**

Basándonos en todo lo expuesto, la propuesta de los firmantes intenta recuperar el desarrollo lineal y mesetario de la ciudad residencial. Se fundamentaría en el transporte público y quedaría desligado de la actividad industrial dejando, a su vez, de lado el crecimiento simplemente especulativo.

El transporte público utilizaría una plataforma ya existente (elemento que plantea mayor dificultad de implantación normalmente) necesitando solo ser adaptada.



esquema 2

El elemento esencial de este planteamiento es –precisamente- el tren, en modalidad de tranvía o lanzaderas. Servicio público de transporte y comunicación eficaz, cómodo, seguro, rápido, independiente, ecológico y barato (esquema 2, línea color verde). Se desarrollaría utilizando la vía que discurre por la ciudad abriéndola a la misma, envolviéndola en un boulevard, salpicándola de estaciones y comunicándola con el resto mediante lanzaderas e intercambiadores, compatible con un carril bici y paseo peatonal.

Para ello el Ayuntamiento propondrá al servicio nacional de ferrocarriles la eliminación del trazado por la ciudad, gran y eterna aspiración de esos servicios



Con lo que se podrá realizar la proyectada línea de alta velocidad que salvaría la zona de Ronda mediante un trazado casi rectilíneo y con pendientes prudentes entre Setenil-Parchite y Montejaque. Con ello el trazado quedaría reducido en unos veinticinco kilómetros, se podría desdoblarse y electrificar y permitiría la instalación de una plataforma logística compatible con la de Algeciras. (En la imagen, nuevo trazado ferroviario).

Alrededor de aquélla, se dispondría una zona industrial importante, con posibilidades de crecimiento y sin daños visuales ni patrimoniales. La nueva estación Ronda-Arriate, emplazada en la zona de la Indiana-Montejaque, contaría con excelente comunicación por carretera al lindar con la que va a Sevilla y con la proyectada autovía, aún virtual, Algeciras-Écija.

En la ciudad, al liberarse del trazado ferroviario, sería posible albergar un transporte público urbano casi perfecto: el tranvía. En un recorrido más amplio se llegaría a la nueva estación de ferrocarril (esquema 2, mancha amarilla). Este pasaría, uniéndolo y sirviéndolo a

Arriate y anejos y, por el otro extremo, al futuro desarrollo lógico mesetario y lineal de la ciudad en el triángulo formado por las carreteras a El Burgo y Campillos. Esta última carretera es fundamental para el desarrollo, en su sentido más amplio, de Ronda por ser el enlace natural con la red de autovías españolas (y por tanto conexión con el resto de la Comunidad Europea).

Todos los futuros equipamientos ciudadanos se ubicarían en las proximidades de esta línea de tranvía que quedaría muy permeable al resto de circulaciones y descongestionaría las calles, que volverían a ir siendo recuperadas por los peatones.

El desarrollo habitacional de la ciudad hacia el Norte no estaría limitado y simplemente dependería de la demanda real que la ciudad generase, sin responder a movimientos especulativos puros



Se comunicarían ambas carreteras por sucesivas vías paralelas y se resolvería el “nudo” al introducir dentro del suelo urbano la zona donde arranca la carretera a Arriate hasta la actual vía del ferrocarril ya convertido en tranvía, mediante nuevas rotondas en la

circunvalación, que también habría que proyectar en el trazado por todo el este de la ciudad.

El crecimiento al sur se limitaría al del barrio de San Francisco hasta alcanzar la circunvalación, bloqueando totalmente cualquier desarrollo urbano, que no sean áreas libres, en la zona de La Planilla. La circulación por el Conjunto Histórico y aledaños se iría reduciendo paulatinamente hasta dejarla solo para residentes y servicios públicos mediante la implantación de contenedores de vehículos, parking, en todas sus entradas e inmediaciones.

Pedro Enrique Santos Buendía, Francisco Retamero Blázquez, Flavio Salesi Chaves, Juan Sánchez-Robles Silveiro, Manuel Izquierdo Caballero, Sebastián Naranjo Sánchez, Rosario Pérez González, Sergio Valadez Mateos, Graciela Ranovsky Albores, Vicente González Martín, Andrés Melgar Aguilar y Juan Pedro Sánchez García, arquitectos y arquitectas de Ronda asistentes a la reunión del 30 de Enero de 2007, esperando que estas sugerencias inicien el debate del PGOU en elaboración, sin perjuicio de otras que pudieran incorporarse y del desarrollo específico de las mismas.

**Málaga, Marzo de dos mil siete**

**Andrés Alvarez de Toledo y Rohe**  
Decano-Presidente