



En primer lugar, nuestra felicitación a los redactores del PGOU por el destacable nivel tanto técnico como formal del documento de aprobación inicial de la revisión del Plan General de Ordenación Urbanística de Torremolinos. A continuación, pasamos a desarrollar los contenidos que, en el periodo de información pública del mencionado documento, la Comisión ciudad y territorio del Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga ha considerado podrían ser de interés para la mejora de las propuestas que contiene el Plan.

## 1. ASPECTOS TERRITORIALES

---

Vamos a realizar el análisis comparativo entre el modelo regional propuesto por la Comunidad Autónoma y el modelo urbanístico municipal del PGOU. El documento de RPGOU, dedica un apartado exclusivo de la Memoria General, denominado: *7. Informe de Planes de Ordenación del territorio de incidencia sobre el PGOU*, que repasa las afecciones de dichos planes del territorio sobre el planeamiento municipal.

### A. El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y Torremolinos.

El mencionado informe incluido en la Memoria General del documento RPGOU, expone en detalle la justificación del cumplimiento del POTA.

- Localización del municipio dentro del Sistema de ciudades y estructura de asentamientos del POTA. Como es sabido la estructura territorial del POTA distingue categorías de espacios subdividiendo en:

- Dominios Territoriales

- Unidades Territoriales

- Sistema de ciudades, con las siguientes categorías:

Centros regionales

Ciudades medias

Áreas rurales

La categoría asignada, a Torremolinos en el sistema de ciudades es la de **CIUDAD MEDIA 1** Integrada en el dominio territorial: **Litoral Mediterráneo**.

Además incluye el municipio en dentro de la unidad territorial, **Centro Regional de Málaga**

- Algunas características de las ciudades medias según el POTA.

El POTA establece y asigna a las ciudades medias equipamientos y servicios especializados, pero no se hace mención a ellos en el PGOU. Asimismo, el Plan Territorial contempla impulsar los Planes de promoción Turística de carácter supramunicipal. El PGOU hace referencia a ellos, asignándoles la resolución de alguna problemática municipal concreta con incidencia



territorial, pero creemos que no se valora la potencialidad de este precepto respecto a la fuente de inversiones y proyección que debe suponer a largo plazo para el municipio.

- Definición de elementos del Sistema de Patrimonio Territorial de Andalucía en el Plan.

El Plan hace referencia, con terminología propia en ocasiones, a lo que el POTA viene a diferenciar como Espacios naturales y bienes naturales, Espacios naturales protegidos y bienes culturales protegidos, Zonas de dominio público hidráulico y marítimo terrestre, Vías pecuarias y otros caminos naturales, inventario de georrecursos y humedales y Patrimonio inmueble.

- Modelo de ciudad del ART. 45 POTA.

La RPGOU justifica el cumplimiento del Art. 45 POTA pormenorizadamente. Primero en cuanto a los máximos permitidos de crecimiento poblacional de 30%. Para ello insiste en la característica singular del municipio por tratarse de uno turístico, donde la población real que se debe considerar es 76.119 habitantes incluida la población flotante habitual, calculada en 17.436 personas, en lugar de los 58.683 habitantes que constan como residentes estables.

El plan prevé un crecimiento poblacional de 22.744 habitantes < 30% 76.119 hab. o 22.835 habitantes.

Para la justificación del límite de crecimiento de suelos, se justifica un aumento de 29,41%, bastante inferior al máximo de 40%.

El modelo de ciudad compacta, polifuncional y diversificada que propone el POTA, así como la determinación relativa a eludir la monofuncionalidad de la ciudad turística en aras de una ciudad más compleja en línea con los modelos tradicionales de la ciudad mediterránea, se justifica en el documento de RPGOU, por la regeneración y colmatación del suelo urbano consolidado y la localización accesible de los suelos urbanizables de ensanches al norte de la AP-7.

Las actividades terciarias junto con las residenciales son para el documento los usos diversificados que responden al modelo exigido. No existen en la memoria de RPGOU mención a actividades productivas, industriales, empresariales o tecnológicas como propuestas de innovación o como usos complementarios a los usos actuales.

Se potencia desde el RPGOU la actividad económica estructurada en el uso comercial con tres NUEVOS sectores urbanizables destinados a tal finalidad. En realidad se trata de grandes espacios comerciales encaminadas a captar al turista en todas sus necesidades de consumo. (hoteles, restaurantes, ocio, juegos...etc)

Este tipo de proyectos no aportan singularidad al territorio sino más bien espacios impersonales no diversificados y alejados del modelo territorial autonómico propuesto desde el POTA basado en la riqueza y complejidad de la diversidad de la ciudad mediterránea. Este modelo de crecimiento de ciudad no integrado, más que por las conexiones de la red viaria propuesto a base de unidades funcionales autónomas propias de las topologías turísticas de sol y playa, no se encuentran en línea con las propuestas autonómicas. (en conflicto con Art. 11 N)



## B. El Plan de Ordenación del Territorio de Aglomeración Urbana de Málaga y Torremolinos.

El plan de ordenación subregional está todavía en trámite. Además contó con un periodo de información pública que, según se nos ha informado, coincidió con la conclusión de los trabajos de redacción de este documento de aprobación inicial. Esto motiva que en el Plan de Torremolinos no haya traspuesto integro sus determinaciones.

Resumen del **modelo** del plan territorial.

A. Según el Plan Territorial, los asentamientos pueden ser: productivos, turísticos y residenciales.

B. Por su parte, la cohesión territorial se confía por un lado a las comunicaciones y transportes - remitiendo al plan de infraestructuras PISTA 2007 a 2013- y a las áreas libres y equipamientos.

C. El último componente del modelo son las protecciones. Estas configuran el sistema territorial de suelos constituido por: espacios protegidos, espacios protegidos procedentes de legislación sectorial, riesgos hídricos, espacios de transición espacios no urbanizables y no edificables por pendientes.

Veamos como se ha plasmado este modelo en referencia al Plan de Torremolinos

- Sistema de transportes y comunicaciones:

Una primera consideración a la vista del plano de ORDENACION GENERAL POTAUM de noviembre 2007 es que estos sistemas se concentran en una franja muy reducida en paralelo a la AP-7.

Creemos que esto ha podido influir en la ordenación que se propone para los sectores al norte de la AP-7, en los que se ha situado coincidente con el posible recorrido de las redes (línea altas prestaciones, entre otros) gran cantidad de SG de áreas libres. Es una posibilidad para facilitar su trazado, pero estimamos que sería más aconsejable una reserva de suelo no incluida en el cómputo de SG, con menores consecuencias para el plan caso de sacrificarse en pos de las infraestructuras proyectadas. Veamos estas con más detalle:

- Red ferroviaria de Cercanías: corredor occidental. Sin modificaciones del trazado actual.

- Red ferroviaria de altas prestaciones Algeciras - Bahía de Málaga. No queda claro se discurre por la misma traza del cercanías existente. En el mencionado plano de Ordenación General se plantea una alternativa al corredor occidental. Se trata de una línea de altas prestaciones complementaria o sustitutiva de la existente

- Red viaria: Autovía de mediterráneo, A-7, existente; Autopista de mediterráneo AP-7, existente; hiperronda de Málaga, en obras.

- Enlaces metropolitanos: Conexiones entre la A7 y AP7 e hiperronda, entorno Palacio de Congresos, ya existentes.



- Intercambiadores: Dos de 2º orden: “Los Álamos” y “Torremolinos”

En conclusión, el municipio no se definen ejes intermodales ni reservas de suelo para las líneas previstas de transportes y comunicaciones que cruzan el municipio como recomienda el POTAUM.

Por otra parte, la integración de los trazados existentes provocará huellas profundas en el tejido urbano sobre las que no se han contemplado soluciones. (p.e. Talud de la hiperronda) Sin embargo, se reconoce un esfuerzo por jerarquizar el sistema viario y con ello el mejorar entendimiento del plan

Por último, la Red de Metro en construcción en Málaga no se contempla se extienda fuera de dicho termino. Es necesario que el municipio de Torremolinos cuente con la previsión (y así la reivindique) de este transporte como solución de movilidad dentro de su tejido urbano. El sistema de comunicaciones contempla como propuesta estrella de iniciativa municipal una **estación de autobuses**, vieja aspiración del municipio todavía no satisfecha.

- En cuanto al **sistema de espacios libres** de carácter metropolitano, tenemos:

- Corredor marítimo terrestre: En franjas no edificadas (zona de “la Cizaña”) la RPGOU mantiene una reserva de suelo para áreas libres, intentando justificar de este modo las determinaciones del Art. 33 del POTAUM.

- Corredor Sierra litoral: Como directriz al planeamiento municipal obliga a localizar sistemas de espacios libres en los ámbitos grafiados.

- Los Álamos - Sierra de Mijas, (cauce de arroyo): No se ha traspuesto al Plan Urbanístico.

- Parques metropolitanos: No esta previstos por el plan territorial para Torremolinos

- En cuanto al sistema de **equipamientos metropolitano**

Solo se contempla el Palacio de congresos, existente. Destaca la ausencia en el POTAUM del CARE, centro de alto rendimiento de Torremolinos SG-E1 de la RPGOU procedente de la declaración de interés social y utilidad publica, con marcado carácter supramunicipal no mencionado en el plan subregional. El CARE se concibe como equipamiento comercial combinado con lo lúdico-deportivo.

Se observa ausencia de planificación tanto desde el Plan Subregional como desde el documento de RPGOU para equipamientos culturales y educativos, así como sanitarios u otros que contribuyan por ejemplo para la formación de un perfil educativo como alternativa al “turístico de masas”, que diversifique el carácter del municipio desde la indiscutible posición de liderazgo turístico alcanzada.

Las Áreas de oportunidad (Art.13 POTAUM) tampoco están previstas para este municipio

- Zonas sometidas a **restricción de usos**.



Afectan en gran medida al ámbito del planeamiento de Torremolinos, entre ellas se encuentran:

- Áreas de protección ambiental, (Art. 43 del POTAUM), en RPGOU constituidas por: Red hídrica y Red de vías pecuarias, sobre algunas de ellas el plan propone la desfectación, para su posterior traslado a la Sierra, con el objeto de incrementar y potenciar la red de caminos y recorridos naturales.

- Áreas de interés territorial, (Art. 43 POTAUM), constituidas por

Complejos Serranos: SIERRA DE MIJAS, AIT 1. Ocupa todo el norte del Término municipal por encima de la autopista AP-7 e hiperronda. No se ha respetado en su integridad, solo a partir de una determinada cota (aproximadamente donde se produce el cambio de inflexión en la línea de pendiente de la Sierra). El documento de aprobación inicial recorta el ámbito de protección que es directriz en el POTAUM. Habiendo consultado con los redactores este incumplimiento, se nos remite a las alegaciones municipales presentadas al plan territorial, aunque no hay mención a dichas alegaciones en el documento de la RPGOU.

### **C. Planeamientos municipales del entorno inmediato, Málaga, Alhaurín de la Torre y Benalmádena.**

No se encuentra en este documento de memoria la de análisis relacionada con los documentos de los PGOU de los municipios colindantes.

## **2. MODELO DE CIUDAD**

---

En cuanto al modelo de ciudad, el documento de aprobación inicial de la revisión del PGOU de Torremolinos desarrolla los conceptos ya expuestos en el documento de avance del año 2006. En concreto, propone un **modelo basado en el crecimiento turístico, comercial, 2º residencia y residencial estable**, completado en gran medida con determinaciones encaminadas a la reurbanización, recualificación de espacios libres y mejoras medioambientales.

Morfológicamente, el modelo se estructura con cuatro fronteras que delimitan tres zonas de diferentes características, sobre cada una de las cuales se plantean diferentes **estrategias**, que crean una serie de **problemáticas** que habría que analizar para llegar a las **conclusiones** sobre la validez del modelo de ciudad propuesto.

Las **fronteras** mencionadas serían:

- La playa
- La variante de Torremolinos
- La Autovía
- La sierra



Las **zonas** delimitadas serían:

- **Ciudad consolidada**, delimitada entre la playa y la variante de Torremolinos.
- **Ciudad en expansión**, delimitada entre la variante y la autovía.
- **Ciudad nueva**, delimitada entre la autovía y la sierra.

Las **estrategias** planteadas para cada zona son:

- **Densificación de la trama urbana** en la **ciudad consolidada**.
- **Colmatación** de los suelos de la **ciudad en expansión**.
- **Urbanización** en la zona delimitada entre autovía y sierra (**ciudad nueva**)

Veamos que **problemáticas** creemos van a generar estas estrategias:

- La densificación de la trama no se verá acompañada de un aumento dotacional lo que traerá consigo la consiguiente falta de equipamientos en la ciudad consolidada. Se estima que debería de plantearse y cuantificarse íntegramente en el PGOU el aumento de dichos equipamientos, y que sus mecanismos de Gestión deberían asegurar que dichos aumentos se desarrollasen al mismo tiempo que la densificación de la trama, pues es claro que de no prever este punto, la densificación de la trama, que depende del sector privado, se desarrollará de una manera mucho más rápida que el aumento de equipamientos, de competencia pública.
- La colmatación de los suelos en la ciudad en expansión conlleva a nuestro juicio una serie de problemas. Por un lado, se ha colmatado la totalidad de esta segunda franja, con unos valores muy bajos de aprovechamiento en lo que a vivienda y número de habitantes se refiere, lo que conlleva unos equipamientos acordes a dicha estimación de población, es decir, muy bajos. Si el posterior desarrollo de dichos suelos, una vez aprobado definitivamente el plan, conllevase un aumento en la densidad de viviendas, algo que se puede prever teniendo en cuenta experiencias pasadas, nos encontraríamos nuevamente con una escasez de equipamientos similar a la que prevemos actualmente en la densificación de la trama de la ciudad consolidada.

**Estimamos que sería mejor hacer desde el principio una previsión realista del número de viviendas que finalmente ocuparán dicha franja.**

La urbanización de la franja situada entre la autovía y la sierra (**ciudad nueva**) es a nuestro juicio un error, como ya se planteó en las sugerencias al avance del plan. Los motivos son varios:

- Por un lado, agota **la última reserva de suelo de la que dispone el municipio**, con lo cual convierte el presente plan en un modelo finalista que agota el recurso suelo.
- Por otro, utiliza **suelos** que dotarían al municipio de un **valor** añadido **medioambiental**, necesario para un turismo de calidad. Los valores de dichos suelos son reconocidos incluso en el plan, en el estudio del medio físico. Al optar por esta ocupación, se da mayor importancia a



la función de ciudad dormitorio de Torremolinos con respecto a Málaga, frente a su condición de resorte turístico. Es claro que mientras que la primera función es una fuente de riqueza agotable, la segunda es renovable, con lo cual si bien es una decisión comprensible en el corto plazo, no tenemos dudas de que a largo plazo es errónea.

- Por último, las **comunicaciones entre esta zona de ciudad nueva y el resto de la ciudad serán difíciles**, dado que se encuentran con la frontera de la autovía. Los cuatro pasos que se plantean no parecen en un principio suficientes.

### **Conclusiones sobre la validez del modelo de ciudad propuesto.**

En función de las estrategias analizadas para cada zona, y de las problemáticas que de ellas se derivan, redundamos en nuestra opinión expresada en las sugerencias al avance del PGOU de Torremolinos del año 2006 por parte del Colegio de Arquitectos. El presente Plan supone el agotamiento del recurso suelo, obvia los valores medioambientales de la sierra, y supondrá una merma del ratio de calidad de los equipamientos en la ciudad debido a la densificación de la trama.

Se estima que se ha dado preponderancia a la condición de Torremolinos como ciudad dormitorio frente a su condición de enclave turístico de primer nivel, al primar la cantidad de suelo a desarrollar sobre la calidad en su desarrollo.

Dicha decisión es a nuestro juicio errónea, dado que mientras que el turismo se puede considerar una fuente de ingresos renovable, un activo en términos económicos, la venta de viviendas-dormitorio para población enclavada en otros municipios es un modelo rentable a corto plazo, pero que a largo plazo se puede convertir en un pasivo, dado que los usuarios de dichas viviendas-dormitorio no participan de manera activa en la dinámica económica y social en Torremolinos, al desarrollar gran parte de sus actividades fuera de nuestra ciudad.

## **3. ACTUACION EN CIUDAD CONSOLIDADA. PATRIMONIO EDIFICADO Y PROPUESTAS DE FUTURO**

---

Análisis de los aspectos relativos al Patrimonio Edificado y Propuestas de Futuro de la Ciudad Consolidada en el documento de Aprobación inicial del PGOU de Torremolinos.

Esta Aprobación Inicial realiza un análisis de la ciudad, establece una catalogación del Patrimonio existente y viene a desarrollar y concretar actuaciones estratégicas avanzadas en el anterior documento en materia de reforma, regeneración y cualificación urbana dentro de este espacio de la Ciudad Consolidada.

### **CIUDAD CONSOLIDADA**

Espacio delimitado entre la playa y la variante de Torremolinos. En él se encuentran desde los barrios típicos de la Carihuela, Bajondillo y Calvario, reminiscencias del pueblo mariner y agrícola que fue Torremolinos hasta los años sesenta, hasta los complejos residenciales de los años sesenta y setenta con sus grandes equipamientos hoteleros y de apartamentos.



Este conglomerado de elementos que aglutina el suelo residencial y el turístico bajo un mismo espacio motiva que -dentro del análisis que hace el propio Plan de esta Ciudad Consolidada- se detecten áreas puntuales con deficiente ordenación y que los ejes fundamentales de crecimiento que han generado esta ciudad necesiten ser reordenados.

En relación a estos problemas, se establecen dentro de los objetivos de la Ordenación del Plan los siguientes:

- *Revisión y mejora en la definición del suelo urbano. Homogeneización de tipologías edificatorias en barrios y dinamización de su estructura urbana.*
- *Propuesta de Planes Especiales de entornos de áreas históricas.*
- *Inclusión de nuevos equipamientos y dotaciones, para el adecuamiento de la ciudad y sus desarrollos.*

Con estas actuaciones se pretende mejorar la ciudad compacta existente, modelando barrios y áreas urbanas que demandan un impulso y una regeneración al presentar altos índices de degeneración urbana y estancamiento.

A la vez se apuesta por una renovación del parque de viviendas, la re-equipación de la ciudad consolidada, el refuerzo del concepto de la ciudad compacta al introducir espacio terciario dentro de la misma e incluso la inserción de nodos de actividad administrativa, entre otros aspectos.

Las herramientas para esta regeneración son las siguientes:

- *Homogeneización de tipologías.*
- *Aumento de edificabilidad para generar el crecimiento de población.*
- *Control de usos y actividades.*
- *Dotación de equipamientos y servicios, o potenciar los existentes.*
- *Acondicionamiento del espacio público para este crecimiento.*
- *Acondicionamiento del viario en cuanto a secciones tipos funcionales y medidas que palien la carencia de accesibilidad, movilidad y registro.*
- *Medidas de puesta en valor de un paisaje urbano para hacerlo más amable, más vividero.*

En la práctica, estas premisas se traducen en cambios de ordenanza que generan mayor altura y volumen edificatorio; la inserción de espacios terciarios junto a residenciales; actuaciones asistemáticas como realineaciones, reurbanizaciones y apertura de viales; inclusión de áreas de mejora urbana y de reforma interior; y el establecimiento de unidades de ejecución en suelos urbanos no consolidados.

A su vez se describe en la memoria de ordenación el proyecto de cosido transversal mediante una malla de itinerarios peatonales, bulevares, corredores y jardines lineales de este espacio de ciudad consolidada. El objeto de esta red es permitir registrar la ciudad y poner en conexión las grandes superficies de espacios libres (playa y sierra). Sin embargo, esta transversalidad es difícilmente apreciable en los planos pormenorizados de calificación urbanística (en los que se desciende en detalle hasta la escala 1:2.000) comprometiendo la viabilidad del proyecto y quedando como mera intención de imposible realización.



En opinión de los redactores del plan, a los que se ha cuestionado sobre esta **transversalidad de espacios libres**, la ausencia de antecedentes urbanos -corredores de este tipo (norte-sur)- y la topografía acusada han ido en contra del objetivo deseado.

Estos dos argumentos nos parecen demasiado inmediatos, ya que si desde el plan se defiende la necesidad de potenciar estos corredores, es por ausencia (y no por abundancia) de los mismos. La justificación de la topografía no es aceptable cuando existen multitud de soluciones urbanas y arquitectónicas para coser espacios con desniveles -incluso mayores- en España y no digamos en Europa (por ejemplo el parque urbano junto al COI en Lausanne).

Nos parece más bien la justificación de un cambio de rumbo en la aplicación criterios serios de sostenibilidad a la hora de plasmar las propuestas sobre el plano. Al efecto producido por la renuncia a la mencionada transversalidad de espacios libres se le sobrepone la ausencia de itinerarios para un sistema de transporte alternativo alguno. Estos están implantados en Europa desde hace décadas, en nuestro país tampoco faltan ejemplos de calidad. En este sentido el Plan se aleja claramente de lo que debería ser un plan del siglo XXI, en el que deberían primar los objetivos urbanísticos más allá de los cambios de calificación como herramienta de regeneración más o menos cercanos a los intereses particulares.

Entendemos que, en la práctica, es difícil romper con la inercia en la manera de hacer ciudad en el presente, pero hay que empezar a dar pasos. En este orden de cosas proponemos una actuación concreta, el eje de Carlota Alessandri-Palma de Mallorca-Manuel Fraga, donde el **carril bici**, la plataforma reservada para el transporte público y los itinerarios peatonales serían fácilmente encajables con los anchos de vial resultantes después de las nuevas alineaciones proyectadas y con la topografía existente, en la que el único desnivel importante sería la bajada en la avenida Palma de Mallorca hacia la Carihuela.

Además creemos que, si la normativa jurídica así lo contemplara, las cesiones de aprovechamiento a la administración que en el marco jurídico de la nueva ley del suelo estatal de 8/2007 generarán los aumentos de edificabilidad asociados a los cambios de ordenanza, deberían invertirse en dotar la ciudad con estas redes cada vez más imprescindibles.

Otro esfuerzo que creemos necesario debe emprenderse es el de cuidar los elementos urbanos que sirven de referencia visual e identidad al municipio. La universalidad de Torremolinos como referente del turismo en el mundo choca con la elección de un mobiliario urbano *dudoso*.





## PATRIMONIO EDIFICADO

En el análisis de las cualidades del territorio de la memoria informativa, se señalan edificaciones emblemáticas y actuaciones urbanísticas singulares en el ámbito del urbanismo moderno emplazado en la Costa del Sol.

Además el Plan cuenta con un Catálogo de Protección Arqueológica y otro Catálogo de Patrimonio Arquitectónico con sus correspondientes fichas donde se especifican los niveles de protección, antecedentes, etc, complementadas por una extensa Carta Arqueológica Municipal que define las actuaciones permitidas sobre estos elementos patrimoniales.

Se establecen dos niveles de protección y dos de singularización:

- Nivel de protección integral.
- Nivel de protección arquitectónica.
- Nivel de conjunto singular.
- Nivel de protección visual.

Es de destacar la inclusión en este Catálogo de Patrimonio Arquitectónico de obras de la segunda mitad del siglo XX, un periodo excepcionalmente rico en Torremolinos. Se ha catalogado con protección arquitectónica o como conjuntos singulares edificios como el Hotel Pez Espada, Los bloques de Lamela en Playamar, la Nogalera, Eurosol, las Torres de los Manantiales o el Palacio de Congresos. En paralelo, pero sin que haya existido coordinación alguna, el Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico a incorporado diez edificios de esta época a la Base de Datos del Patrimonio Inmueble de Andalucía en parte coincidentes con los del catalogo del Plan.

Hacemos una llamada a las administraciones responsables de la conservación de este patrimonio para que se frenen las agresiones que sufre principalmente en cuanto a la excesiva edificación en su entorno, contaminación visual por soportes publicitarios, falta de conservación y reformas que desvirtúan el proyecto original.

El caso extremo lo representa el Hotel Tres Carabelas, incluido en la mencionada base de datos como patrimonio inmueble andaluz y tristemente desaparecido el pasado año 2007.



## PROPUESTAS DE FUTURO

Como se señalaba en el Informe-Sugerencia al Avance, la ciudad consolidada necesita una importante actuación urbana de reforma interior. Tal y como hemos expuesto, esta renovación se intenta articular en el presente Documento de Aprobación Inicial con los instrumentos que acabamos de exponer en el punto anterior. Hemos individuado las siguientes actuaciones singulares:



- Potenciación del eje Carlota Alessandri - Palma de Mallorca, con la calificación de ordenanzas de manzana cerrada (MC) y ciudad jardín (CJ-7 y CJ-8) para fomentar su actividad residencial y terciaria.
- Homogeneización de la trama de Montemar, cambiando de la ordenanza unifamiliar (UAS) a la plurifamiliar (CJ), aumentando densidad de población.
- Homogeneización de la trama del entorno del Calvario y Loma de los Riscos, adoptando la ordenanza de MC.
- Actuaciones de atirantamiento del viario y ordenación en la Plaza Costa del Sol y entorno de Santos Arcángeles.
- Uso hotelero de 5 estrellas 9.600 m<sup>2</sup> de techo en PB+12 en la zona del Castillo del Inglés (UE-10), junto a aparcamiento de 400 plazas bajo rasante.
- Uso hotelero de 33.000 m<sup>2</sup> de techo en PB+12 en la zona de la Cizaña (UE-08), junto a aparcamiento público bajo rasante.

Por el contrario, detectamos falta de concreción en las siguientes propuestas:

- El **cómputo de equipamientos** en las áreas de intervención en la ciudad consolidada para absorber los nuevos desarrollos en altura y densidad de viviendas, se ha realizado mediante la herramienta GIS, con lo cual hay que crear los datos arrojados por esta herramienta, sin que en el Documento se haga justificación alguna en ninguna zona.
- Los **3 PERI previstos** no se han definido y están a la espera de un estudio de infraestructuras en las 3 zonas para delimitar su área, alcances, aunque si se sabe que serán PERI de Dotación de Servicios, ya que el cambio de ordenanzas y tipologías ya se ha producido con esta Aprobación inicial.
- El **cambio de CJ a MC** que se proyecta en gran parte del eje de Avenida Palma de Mallorca y Carlota Alessandri, parece demasiado inmediato. Parece más lógico adoptar una figura tipo PERI (con un ámbito lineal y con tratamiento de bordes) para lograr el objetivo deseado de compatibilizar terciario, mayor densidad de viviendas y dinamizar el eje. En esta decisión de compatibilizar MC y CJ aparecen parcelas catastrales partidas las cuales tendrán que cumplir unas separaciones a linderos en las cuales será difícil desarrollar soluciones compatibles a ambas.
- Las unidades de ejecución relativas a **Manuel Fraga**, suponen un aumento considerable de edificabilidad en la zona, con escasos equipamientos basado en la idea de rediseñar un eje y hacerlo más urbano, basado en el tipo de la Avenida Ricardo Soriano en Marbella. No sabemos sin con la ordenación propuesta, la presencia de la autovía a escasos metros y las condiciones de las UE se va a generar ese modelo.



- FUTURO se expresa en mayúsculas porque al tratarse de un PLAN FINALISTA, creemos que en caso de error la hipoteca sería total, no dejando oportunidad en ese futuro de más reflexiones sobre el modelo de ciudad que se diseña.

#### **4. NUEVOS CRECIMIENTOS Y SUELO NO URBANIZABLE.**

---

En el propio documento de revisión del PGOU encontramos argumentos desfavorables a los nuevos sectores que se proponen al norte de la AP-7. Los primeros son ambientales. La Evaluación de Impacto Ambiental está estructurada ofreciendo información sobre el medio físico, topografía, hidrología, vegetación, unidades de paisajes, una evaluación de impactos y una enumeración de medidas correctoras y de control a tener en cuenta.

Destaca en la matriz de impactos ambiental que las peores evaluaciones las tienen los sectores mencionados. La descripción de la situación actual: el carácter torrencial de la pluviometría regional, la existencia de ríos, arroyos, barrancos, los acuíferos, la pérdida de la masa vegetal, la erosión del suelo, los riesgos de inundación... ponen de manifiesto la necesidad de tomar medidas sobre el suelo no urbanizable y lo inapropiado de la ubicación de los nuevos sectores en ese emplazamiento.

La minimización de los consumos de agua y energéticos, la repoblación, la recuperación de los arroyos de la sierra y sus servidumbres, y el cuidado del paisaje quedan comprometidos con estos crecimientos. Por los nuevos sectores denominados de *ensanche* discurren el trazado de numerosos arroyos, especialmente en los sectores URS-E-03 Y URS-E-06. Su desarrollo implica tomar las medidas necesarias para asegurar que el recorrido de las aguas en periodos de máxima avenidas no cause perjuicio para las personas y los bienes, y que no se va a producir disminución de aportes de agua por debajo del cauce, en los sistemas de riego o en el sistema de recarga de acuíferos.

Además, la realización de un estudio acústico en las zonas de mayor afección (proximidad AP-7), comprometería con la legislación de ruido vigente la viabilidad de los usos a establecer.

En cuanto a las infraestructuras el **estudio de infraestructuras**, incluido en la RPGOU, explica la situación actual de las mismas y el estudio y análisis de las necesidades infraestructurales aparejadas con las decisiones adoptadas. Se hace referencia a la necesidad de realizar un **Plan especial de infraestructuras PEDI**. Se habla de obras previstas de ampliación y mejora para responder a las **deficiencias de la ciudad actual**.

- Red eléctrica: Obras de mejora de la red de alta tensión y obra de ampliación cuya capacidad queda agotada con la demanda de los centros comerciales.
- Abastecimiento: Red reversible para conectar la red de EMASA y la de ASTOSAM respondiendo así al carácter estacional de la demanda; y mejora del mallado actual.
- Saneamiento y drenaje: Nueva EDAR. Mejora del encauzamiento de arroyos en zonas urbanas.

En el documento se exponen también las opciones de ampliación para responder a la **demandas de los nuevos sectores**.



- Red eléctrica: Implica nueva subestación 220/66 Kw o reforzar la de Alhaurín (aprobación de REE), varias subestaciones 66/22 Kw, reordenación de la red de distribución primaria (complejidad en su trazado, afecciones línea AT o soterramiento)
- Abastecimiento: Se diseña a grandes rasgos la red de abastecimiento, trazado y ubicación de depósitos, pero no deja claro cómo se responde al incremento de la demanda. Para ello se nombra el Plan director de Infraestructuras de Andalucía 1997-2007, se habla de la red ACOSOL como posible principal aporte, y de los acuíferos como apoyo pero no como principal recurso, nombra al Libro Blanco de las Aguas Subterráneas que considera nuevas captaciones solo en sequía. No se concluye nada concreto.
- Saneamiento y drenaje: Se habla sobre todo de los encauzamientos de arroyos. Están estudiados con la finalidad de no causar perjuicio en periodos de máxima avenida. Pero no parece estudiar si la solución adoptada puede producir disminución de aportes de agua por debajo del cauce, en los sistemas de riego o en el sistema de recarga de algún acuífero, tal como establece el EIA.
- Red viaria: Se habla de las conexiones de los sectores al norte de la autovía, y del trazado interno. Es evidente la complejidad de su trazado, tanto en las conexiones como en la red interna, prueba de ello son las diferencias en el trazado aportado en el estudio y el grafiado en el RPGOU en la conexión entre los sectores URS-E-02 y URS-E-04.

En cuanto a la planificación, si bien unos sectores son asignados al primer periodo (cinco años) y otros al segundo, quizás sería conveniente establecer un orden en su desarrollo, y no en el tiempo. El número de viviendas previstas sin contar con los suelos al norte de la autovía es de 6.967 (UNC, URO, URS-C). El número de viviendas nuevas, de media en el periodo 1998-2005, es de 1.250 viv. De seguir con el mismo crecimiento se agotarían en cinco años y medio. En la coyuntura actual hay que valorar crecimientos distintos para los próximos años. Además parte importante de ese crecimiento es debido a la demanda de la segunda vivienda. Habría que cuestionarse si las características de los nuevos sectores responde al tipo de vivienda buscado para tal fin. (cercanía de la autovía, contaminación acústica, tipología, más lejos de la playa y del ocio...)

Teniendo en cuenta la topografía, ubicación de arroyos, contaminación acústica por la autovía, complejidad desarrollo accesos e infraestructuras dentro de los sectores, necesidad de ampliación de las mismas a nivel municipal... sería deseable observar la demanda de nuevas viviendas en los próximos años y que los sectores de ensanche no saltaran hasta que fuese evidente su necesidad por el desarrollo y colmatación de la ciudad al sur de la Autovía, y siempre y cuando hayan sido resueltas las deficiencias infraestructurales de la ciudad actual.

Son especialmente cuestionables los sectores URS-E-01 y URS-E-02, con uso turístico, y una densidad de 15 viv/ha, teniendo en cuenta la ausencia de suelo en el municipio, su carácter de recurso finito, la complejidad de la actuación, accesos, coste infraestructuras... estos sectores son fruto no de un modelo de ciudad pretendido, si no de una coyuntura política, una legislación que permite evitar las viviendas de protección oficial en los sectores con dicha densidad.



En conclusión, a la vista de los estudios realizados, los nuevos sectores de ensanche suponen un fuerte impacto, tanto en el medio físico, como en las necesidades de inversión en infraestructuras. Antes de considerar esos crecimientos, generadores de nuevas demandas es necesario tener resueltas las existentes.

## 5. ORDENANZAS.

---

### **Ciudad resultante por aplicación de ordenanzas.**

Entendemos la generalización en el uso de la ordenanza MC, bajo el objetivo de crear grandes avenidas en altura. Vemos con cautela las pantallas que creará eliminando por completo las vistas laterales tanto hacia el mar como hacia la sierra, vistas que en el paisaje de esta ciudad se entienden como señas de identidad. Sugerimos un estudio detallado de las avenidas y las posibles pantallas que se pudieran crear, donde se contemplase una longitud máxima de frente en altura a fin de evitar grandes murales ciegos. Se ha creado una ordenanza similar en UAD (Art. 326.9) donde se limita a 50m la longitud máxima del conjunto de viviendas adosadas.

La separación a linderos privados de la ordenanza MC con respecto a la CJ y OA viene establecida en el artículo 306.5 como la separación establecida en las respectivas ordenanzas colindantes, en éstas, art 310.6 se establece  $\frac{1}{4}$  de la altura del edificio para OA, y en el Art. 315.3 se establece  $\frac{1}{2}$  de la altura del edificio. No queda muy claro de que edificio se trata, si de el de la ordenanza MC o la colindante, y en el caso de tratarse de MC, para un altura de PB+6 sería de  $23.7/2=11.85m$ . De la lectura del plano de clasificación del suelo se aprecian solares de PB+5 y 6 en MC colindando con CJ donde la separación a linderos reduciría al absurdo la edificación .

Las reservas de aparcamiento exigidas para las ordenanzas MC cuando las viviendas superan los 80m<sup>2</sup> inducen a la creación de viviendas pequeñas a fin de evitar la reserva de aparcamiento, que por otro lado implicaría la realización de sucesivas plantas de aparcamiento con los costes y problemáticas que ello implica. Parece razonable ajustar estos parámetros.

Con carácter general se prohíbe como usos compatible en las zonas residenciales, incluido MC y OA, además de CJ y UAD los usos públicos con actividad musical y recreativa. Las ordenanzas afectadas por esta restricción engloban la amplia mayoría del núcleo urbano, donde actualmente se ubican estos locales que quedarían fuera de ordenación. Por otro lado cabría especificar de forma detallada que se entiende por uso público musical y recreativo y donde se prevén ubicar estos usos lúdicos tan demandados en una ciudad como Torremolinos.

Con relativa frecuencia se recurre a al criterio municipal para clarificar algunas situaciones que no se adaptan al 100% a las ordenanzas definidas. Por ejemplo en el Art 320.4.b se hace referencia a la posibilidad de realizar viviendas bajo la ordenanza UAD dentro de la UAS si se dan determinadas circunstancias, todo ello mediante estudio de detalle. Estas situaciones se debieran detallar lo más posible (edificabilidades, identificación de parcelas, etc etc) a fin de que se pudieran establecer criterios objetivos, y no dejar posibles actuaciones al criterio subjetivo de un técnico municipal, un concejal o un alcalde.



Torremolinos es una ciudad que se caracteriza por el turismo. Presenta un incremento importante de residentes de estancia más o menos prolongada en función de la época del año, y ello trae como consecuencia una importante demanda de viviendas pequeñas destinadas a estancias de pocas personas durante un periodo de tiempo relativamente corto. Esta realidad se ha plasmado en multitud de promociones de microviviendas de apenas 20m donde todo el espacio se resuelve en los llamados estudios (infraviviendas de fin de semana). Todo ello es consecuencia, en parte, de artículos tales como “ la altura máxima, incluyendo canto de forjado de techo y solería será de 3.50m” Art. 274.2.

Lo que se viene a reclamar en este comentario es que, más que como un acto mercantilista, el urbanismo debe ser la herramienta que sienta las bases para vivir mejor, que en definitiva es el sentido del ser, la calidad de vida, y ello se consigue con los espacios definidos en primera instancia en los planeamientos. Es por ello que sería deseable contemplar en las ordenanzas la posibilidad de crear espacios en doble altura o altura y media, que pudieran crear una tipología de microviviendas dignas tanto para jóvenes como para residentes vacacionales, lo cual a día de hoy, con las ordenanzas planteadas no es sino una trabajosa utopía. En ese sentido existen propuestas de bastantes maestros de la arquitectura del siglo pasado donde la rentabilidad económica no condicionaba tanto el urbanismo. Con 3.50m menos 10cm de solería menos 30 o 35cm de forjado, obtenemos alturas libres que en muchas viviendas del siglo 19 y principios del 20, eran claramente insuficientes.

### **Previsión de aparcamientos.**

En las disposiciones urbanísticas, Capítulo 6º, Regulación del uso de Aparcamiento, y más concretamente en el Artículo 97, Previsión de espacio para aparcamiento en las edificaciones, se especifica en el apartado 2, que las plazas mínimas de aparcamiento que deberán preverse son las siguientes (entre otras),

a) Edificio de viviendas: dos plazas por cada vivienda de hasta 80 m<sup>2</sup> construidos, tres plazas por cada vivienda de entre 80 a 150 m<sup>2</sup> construidos y cuatro plazas por cada vivienda mayor de 150 m<sup>2</sup> construidos.

Se exceptúan de esta obligatoriedad las parcelas de Suelo Urbano situadas en zonas consolidadas por la edificación en las que concurran algunas de las siguientes circunstancias:

- Las que se construyan sobre una parcela de superficie inferior a 300 m<sup>2</sup>.
- Las que den frente a calle con calzada sin tráfico rodado, o siendo con tráfico rodado tengan anchura entre alineaciones opuestas inferior a 6 m.
- Las que tengan su frente de fachada inferior a 6 m.
- Las parcelas de Suelo Urbano en las que concurran alguna de estas circunstancias pero que sean consecuencia de nueva parcelación, habrán de hacer su previsión de aparcamientos en unidades zonales contiguas a las viviendas y en la proporción establecida en este apartado.

b) Edificios, públicos o privados para oficinas o despachos, bancos o similares. Una plaza de garaje por cada 20 m<sup>2</sup> de superficie útil dedicada a oficinas o despachos.

c) Edificios con locales comerciales, establecimientos de comercio al por menor y grandes almacenes. Cuando la superficie comercial, sumadas todas las plantas del edificio con destino comercial, exceda de 400 m<sup>2</sup> habrá de contar con una plaza de aparcamiento por cada 20 m<sup>2</sup> de superficie construida.

Si se aplican estas ordenanzas a un edificio de nueva construcción en zonas de casco urbano consolidado, por ejemplo en MC, y en donde se permitan B+6 alturas, nos encontraríamos que en un



edificio a construir sobre una parcela de 1.000 m<sup>2</sup> por ejemplo, podríamos edificar una planta baja de 1.000 m<sup>2</sup>, y seis plantas más de 750 m<sup>2</sup> cada una, o sea 4.500 m<sup>2</sup> construidos de la 1ª a 6ª planta.

Si destinamos la planta baja a locales comerciales, las dos primeras a oficinas, y el resto de plantas a viviendas de 90 m<sup>2</sup> construidos, podríamos tener:

800 m<sup>2</sup> construido de locales (40 plazas de aparcamientos, uno por cada 20 m<sup>2</sup> construidos).

1.500 m<sup>2</sup> construidos de oficinas, equivalentes a unos 1.200 m<sup>2</sup> útiles, (60 plazas de aparcamientos, uno por cada 20 m<sup>2</sup> útiles).

3.200 m<sup>2</sup> de superficie construida para el uso de vivienda, que a una media de 90 m<sup>2</sup> por vivienda, permitiría un total aproximado de 36 viviendas, (108 plazas de aparcamientos, tres por cada vivienda entre 80 y 150 m<sup>2</sup> construidos)

Total de plazas obligatoria para el edificio: 40 + 60 + 108 = 208 plazas de aparcamiento.

Si lo habitual es que se pueda ubicar aproximadamente una plaza de aparcamiento por cada 30 m<sup>2</sup> construidos, tendríamos que en cada planta sótano se podrían habilitar 33 plazas.

Luego para cumplir las ordenanzas se necesitarían de seis a siete plantas de sótanos de aparcamientos

Lo cual, y teniendo en cuenta los tipos de suelo habituales en Torremolinos, próximos al mar o de constitución rocosa, haría inviable económicamente la promoción.

### **Densidad máxima de viviendas.**

En cuanto a las Disposiciones urbanísticas, Capítulo 2º, Regulación del uso Residencial, y más concretamente en el Artículo 71, Definiciones, se especifica en el apartado 4, que la densidad máxima de viviendas en las parcelas residenciales en suelo urbano será:

Para edificios de nueva planta, el resultado de dividir la superficie construida sobre rasante de uso residencial entre 80 m<sup>2</sup> por unidad de vivienda.

Sin embargo, en el Artículo siguiente, el nº 72, Superficies útiles y condiciones de distribución de las dependencias, en el apartado 1, se especifica que para promociones de viviendas entre 1 y 10 unidades se podrán ejecutar todas ellas del tipo a), de superficies útiles entre 45 m<sup>2</sup> y 55 m<sup>2</sup> (media de 50 m<sup>2</sup> útiles).

Dado que una vivienda de 50 m<sup>2</sup> útiles tendrá de manera habitual entre 65 y 70 m<sup>2</sup> construidos, incluyendo la parte proporcional de zonas comunes, se observa que este artículo entra en franca contradicción con el apartado 4 del artículo anterior que exigía una media de 80 m<sup>2</sup> construidos por vivienda.

Lo mismo ocurre para viviendas entre 11 y 50 unidades, que permite el 75% de viviendas del tipo a) anteriormente expresado, y el resto que pueden ser del tipo b) de 70 m<sup>2</sup> útiles de media, equivalente a unos 95 m<sup>2</sup> construidos.

En un bloque de 50 viviendas, con 37 del tipo a) (70 m<sup>2</sup> construidos máximo) y 13 del tipo b) (95 m<sup>2</sup> construidos), tampoco alcanzaríamos la media de 80 m<sup>2</sup> construidos exigidos en el Artículo 71.