

Circunvalación y atractores: anverso y reverso de la ciudad

Vicente Mirallave Izquierdo

Doctor Arquitecto

Profesor Titular de Universidad

de Urbanística y

Ordenación del Territorio

(Consideraciones a partir

de la Memoria del Plan Especial

del Barranco de La Ballena redactado

por Vicente Mirallave,

Flora Pescador y Ángel Casas)

Cualquier intento de explicar el contenido teórico del Plan Especial del Barranco de La Ballena, tal y como se solicita ahora para la revista *Cartas Urbanas*, pasa por entender el papel que han jugado los dos elementos más importantes que definen este nuevo espacio urbano. De un lado el propio barranco como espacio geográfico que tradicionalmente ha frenado a la ciudad en su expansión por sus fuertes condicionantes topográficas, y de otro la autopista de circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria en su discurrir por este hito geográfico como elemento que, utilizando la enorme capacidad de transformación que permite la alta tecnología de la ingeniería actual, supera esas codicionantes y posibilita la utilización social de este cauce natural; y por otra parte pasa por destacar la inestimable experiencia del lugar adquirida por el equipo redactor como consecuencia de haber formado parte del profesorado del Master de Planeamiento Urbano, que desarrollado por el Departamento de Arte, Ciudad y Territorio dos años antes del encargo y realización del Plan Especial, tenía por objeto el estudio de este lugar, aunque, evidentemente, el alcance y contenido de aquellos proyectos distan del alcance y contenido del Plan Especial, puesto que este se instala en los niveles de realidad que no eran necesarios en una versión académica.

De todos es sabido ya la gran capacidad de transformación que han demostrado los espacios periféricos para albergar ciudad nueva en sentido amplio; y la gran disposición demostrada por estos lugares para ofertar nuevos espacios impensables para la ciudad tradicional por su alto consumo de superficie y volumen, generando en consecuencia espacios alternativos que compiten con los centros urbanos clásicos por precio del suelo, posición, oportunidad y accesibilidad.

A propósito de ello, recuerdo unos muñecos de los que utilizan los niños para jugar a las fantásticas guerras de las galaxias, que cambiaban la cara a causa de una rotación producida por una presión sobre un pequeño botón situado en su cuerpo; de tal manera que se modificaba instantáneamente el personaje y se disponía de dos en el mismo envase. El muñeco de doble cara o de anverso y reverso. Algo parecido sucede con las ciudades cuando se les ha dotado de los cinturones de arterias rápidas de penetración y de circunvalación atravesando en casos aquellos espacios de la periferia o *terrain vague*, pues antes su dirección o sentido principal era sólo centrípeta mientras que ahora además es circular u orbital (Ezquiaga 1998), la ciudad tenía un anverso y ahora tiene, además, uno o varios reversos.

En la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, tradicionalmente se ha dado el gran peso y presencia de la ciudad baja, o ciudad al borde de mar, como lugar de concentración de bienes, equipamientos y servicios hacia la que el resto de la ciudad miraba y se veía reflejada. Hay una fuerte tensión hacia el océano siguiendo las líneas de tensión de los propios barrancos todos orientados y discurriendo hacia el mar. Era una ciudad precipitada, ciudad enfocada hacia abajo, todo conducía abajo. Más allá, sólo tejido residencial sin cualificar, tejido dependiente. La circunvalación, que entre otras cosas pretende evitar el tráfico de paso por

The ring road and poles attraction: both sides of the coin of the city

Any attempt to explain the theoretical content of the Special Plan for the Gully of La Ballena, as has been requested for the magazine, *Cartas Urbanas*, must necessarily interpret the role played by the two most important elements which define this new urban space. On the one hand, there is the gully itself as a geographical space which, traditionally, has checked the city in its expansion given its marked topography, and on the other, there is the ring road designed to decongest the traffic of Las Palmas de Gran Canaria. The latter passes through the gully, using the enormous capacity afforded by modern engineering to overcome geographical barriers, and allowing for the social use of this natural environment. We should also underline the importance of the experience of the site as acquired by the team which drew up the Plan. This experience was principally the result of having formed part of the teaching staff on the Master in Town Planning, organised by the Department of Art, City and Territory (Departamento de Arte, Ciudad y Territorio) two years before, and the design of the Special Plan which was aimed at analysing the area although, evidently, the

scope and content of the projects of the Master were far removed from the scope and content of the Special Plan, which was an analysis of the reality, as such, and included elements which were not necessarily considered in the academic version.

Everyone is well aware of the enormous capacity for transformation and provision of new city spaces, in the widest sense of the word, afforded by peripheral spaces. These areas offer new city concepts which are inconceivable in the traditional city centres on account of their enormous consumption of surface area and volume. Thus, alternatives are created which compete with the classic city centres in terms of price, position, opportunity and accessibility.

This brings to mind the toys used by little boys to play at fantastic *Star Wars*. By pressing a small button, the whole face rotates and changes, converting one character into the other. Two in one: the two sides of the coin. Something similar occurs with cities which are equipped with fast ring roads which run through these spaces on the outskirts, this "*terrain vague*", because before their direction or sense was merely centripetal whereas now they are pivotal (Ezquiaga, 1998).

la ciudad baja, atraviesa los tejidos de la periferia de los barrios monofuncionales y se convierte en ruta de acceso de primer orden, elemento de integración social y viario de lujo para estos espacios.

Las autopistas abren nuevas puertas al territorio, implican nuevas formas de uso y consumo de suelo en lugares incluso insospechados a priori, creando ciudad a la manera de una ciudad rápida, una suerte de ciudad instantánea o «fast town» que tanto gustaba a Robert Moses o al propio Frank Lloyd Wright, espacio urbano rápido de acceso y consumo, lugares a los que se llega fácilmente o eso se nos hace creer. Es la nueva «Gran Vía» o «Nuevo Boulevard» con una salvedad, no hay peatones, es imposible. Estas vías no se conciben para ser paseadas sino para ser circuladas, la gran velocidad y las distancias entre elementos a los que implica son incompatibles con el peatón, ni siquiera se disponen espacios de paseo, es simplemente absurdo. Se elimina al protagonista fundamental de la ciudad convencional, el ciudadano de a pie deja paso al ciudadano sentado, al automovilista. No sabemos si el próximo escalón eliminará también al automóvil, cuando el sistema de redes telemáticas y las autopistas de la información hiciesen innecesarios buena parte de los desplazamientos urbanos privados.

Pero también implican una cierta uniformidad en las formas de las ciudades, fruto además de la trama de la globalización que ha impuesto una nueva malla económica y espacial superpuesta y dimensionalmente mayor sobre la ciudad preexistente, apareciendo por tanto una cierta banalización del modelo de ciudad y una nueva monumentalidad no contemplativa sino monumentalidad debida a la propia capacidad cinética de las arterias rápidas que algunos califican de fracaso del espacio público, pero que debe conducirnos a otras formas de análisis y valoración de estos nuevos espacios.

La circunvalación, en nuestro entorno urbano, abre una brecha en el espacio de cota superior y oferta la posibilidad de dar una nueva cara con la que presentarse la ciudad. En el espacio en el que antes la ciudad mostraba su espalda, hoy muestra su cara.

Ya antes se habían producido algunos vestigios de colonización de ese territorio de oportunidad cuando al conocerse el inicio del proyecto de la circunvalación, dos grandes superficies comerciales (Las Arenas y La Ballena) y un centro cultural de primer orden (el nuevo Auditorio Alfredo Kraus) se implantaban en puntos muy significativos de su trazado en la segunda mitad de los noventa. Ahora se conectan viejos y nuevos en todo su recorrido: El nuevo Hospital General Dr. Negrín, La Feria Internacional de Muestras de Canarias o Feria del Atlántico, la Televisión Autónoma Canaria, La Universidad, Mercalaspalmas, El Jardín Canario, el Parque Deportivo de La Ballena (que ahora nos ocupa) y otros nacidos al amparo del nuevo Plan General como el campo de golf de San Lorenzo, Hipercor y el Centro comercial y de ocio anexo, o el nuevo Estadio Insular. Todo ello aprovechando la gran accesibilidad que procura este elemento en su longitud, pero también y sobre todo en los puntos de encuentro con los viales centripetos de comunicación de la ciudad con el territorio insular ya existentes; y todo ello en

Whereas the city before had a back door now it offers various new faces or facets.

In the city of Las Palmas de Gran Canaria, it has been the tradition to weigh development heavily towards the lower part of the city, on the waterfront, where the services, infrastructure and property have been centred on a stage which the rest of the city, like an audience, has contemplated and identified with. There is a strong line of tension running down towards the ocean, following the course of the gullies. The city is drawn magnetically downwards towards the sea. Beyond the gullies, there is little other than scattered illegal housing developments and surrounding infrastructure. The ring road, designed, among other things, to de-congest by-pass traffic, in its passage through mono-functional outskirt areas is converted into a primary access route and an element towards social integration, in its quality as a high-class road, for these areas.

Motorways open up new possibilities of access, new ways of using the territory in places which were a priori unconsidered, creating a city overnight, a kind of "fast town" of the type which Frank Lloyd Wright and Robert Moses liked so much, a fast food urban space which could be accessed quickly, or

at least that is what they made us think. This is a kind of new "Main Street" or "New Boulevard" with the only difference that there are no pedestrians because such is impossible. These roads were not conceived of as areas for strollers but only for traffic, travelling at great speed, where the distances between elements implied that such were incompatible for pedestrians. As such, areas for strolling were not designed in that they would be absurd. The main actor on the conventional city stage was eliminated and replaced by the driver. We cannot know whether the next stage will eliminate the car as well when telematic systems and information highways make it unnecessary to move privately around the city.

However, they also imply a certain uniformity in the shape of the city which is also the result of this period of globalization has imposed, via a new economic and spatial network which englobes and is superimposed on the pre-existing city shape, producing a certain standardisation in the city model and a new type of monumentality which is not contemplative but which is monumentality given its very kinetic capacity due to these fast arteries which some would consider to be a disaster in the planning of public spaces, but which should lead us to other forms of analysis and evaluation of these new areas.



Panorámica del Barranco de La Ballena, 1977.

un lugar, como el Barranco de La Ballena, por el que nadie daba un duro hace escasos años, un lugar que convenientemente rehabilitado por la autopista y convenientemente modificado su perfil obteniendo generosas bandejas muy útiles, ofrece la posibilidad de albergar elementos y usos hasta ahora inalcanzables en este soporte.

La circunvalación articula este espacio de encuentro alargado entre las dos ciudades, la servidora y la servida, de múltiples posibilidades posicionales, dimensionales, funcionales y estéticas, de posibilidades tan variadas como insospechadas. Un paisaje que las comunicaciones, el consumo, el deporte, la cultura, el comercio, el ocio, convierten en infinito. Se pasa de la ciudad de la condición a la ciudad de las sorpresas (Amendola 2000). Surge así esta otra ciudad evocadora de nuevas posibilidades, de nuevos usos, de nuevas indeterminaciones, de nuevas posiciones, y también de nuevas indiferencias (Solá Morales 1992), donde a veces prevalece la casualidad frente a la previsión como valor positivo de este nuevo espacio urbano, y donde es absurdo su lectura o codificación desde presupuestos que intenten clasificar el fenómeno en función de sobradas y probadas normas disciplinares. La cultura de la globalización hace escala y se presenta más evidente en estos lugares veloces dominados por el automóvil y la «McDonaldización». En este sentido, la circunvalación no es tal en este tramo pues no circunvala a la totalidad de la ciudad, sino que más bien actúa como divisoria o límite entre la ciudad formada hasta los años 60, con la ciudad formada desde entonces, y funciona igualmente tanto como vía territorial que como gran vía de este sector urbano.

A su largo se establece un nuevo espacio central lineal, arrancando en Las Canteras con el Auditorio, Escuela Filarmónica, Las Arenas y terminando con la sede de la TVA (Televisión Autónoma Canaria), La Feria del Atlántico (suponiendo que gane la batalla política actual sobre su traslado o no al área del Rincón, por otra parte perteneciente también a este macro espacio lineal) y el Barranco de La Ballena.

Estas arterias destapan la intimidad de los barrios más humildes convirtiéndolos en escaparate de la ciudad de la comunicación a gran velocidad, pero también permitiendo a estas gentes la posibilidad de disfrutar del nuevo espacio urbano central a la misma puerta de su casa. Parfraseando a Berman a propósito de la brecha en la modernidad de los bulevares parisinos, «...la miseria, que antes era un misterio, es ahora un hecho...» (Berman 1991); y evidencian un nuevo paisaje urbano antes desconocido para la amplia mayoría de los ciudadanos. Se funden mestizaje de clases sociales e hibridación de usos de la ciudad en estos lugares de reencuentro de la nueva urbanidad.

Es en este contexto, en este fantástico y apasionante espacio, donde hemos tenido la oportunidad de trabajar y proyectar el Plan Especial del Parque Deportivo, Cultural y de Ocio del Barranco de La Ballena, y han sido estas circunstancias, debido a su gran capacidad de acción y penetración en el tejido urbano de la ciudad actual, las que lo convierten hoy en un área de oportunidad para resolver operaciones urbanísticas de

The ring road, in our urban environment, has opened up a breach at the higher levels and offers the possibility of offering a new outlook for the city. The area upon which the city before turned its back is the area upon which it gazes at present.

There had been previous incursions into the area before the ring road project with two large shopping centres (Las Arenas and La Ballena) and a first-rate cultural centre (the new Alfredo Kraus Auditorium) which were mapped out in significant areas in the late Nineties. Now, new and old buildings are inter-connected along the same stretch: the new Dr. Negrin General Hospital, the International Trade Fair of the Canary Islands or the Feria del Atlantico, the Autonomous Television in the Canary Islands, the University, Mercalaspalmas, the Canary Botanical Gardens, the Sports Fields of La Ballena (which is our subject now) and other areas which were the result of the new General Plan such as the golf course of San Lorenzo, Hipercor and the annexe of the Shopping and Leisure Centre and the new Football Stadium. The whole area took advantage of the access afforded by the length of the Barranco but also the points of encounter with the centripetal routes linking the whole of the city with rest of the island, as they existed at that time. All of this in the one place, the

Barranco de la Ballena, which nobody would have paid a dime for only a few years before, a place which was conveniently rehabilitated by the highroad and which, thanks to its profile, produced useful areas, and the possibility of elements and uses which, up until then, would have been impossible to imagine there.

The ring road has articulated this elongated space where the two cities run together and has made it into a server and a service, at one and the same time, opening up many new possibilities of positions, dimensions, functions and aesthetic uses, as varied as unforeseen. This is a landscape where communications, consumption, sports, culture, trade and leisure have opened up infinite possibilities. This is no longer the standard city but a city of surprises (Amendola, 2000). A whole new city has been opened up, full of new possibilities, new uses, new definitions or lack of definition, new positions and new indifference (Sola Morales, 1992) where sometimes chance prevails over prevision as a positive value in this new urban space and where it is absurd to attempt an interpretation or codification working on the basis of hypotheses which try to classify the phenomenon in terms of multiple, familiar standards and norms. It is the culture of globalization which is

distinto grado. Ha sido así como desde la confrontación entre distintas escalas de problemas se ha ido viendo de donde surge la urbanidad de este proyecto. Se ponen en relación distintas actuaciones de medida diferente desde la escala territorial (la autovía), a la escala más urbana (las nuevas conexiones rodadas cruzando la autopista y el Barranco para unir el polígono de la Feria con la Avenida de Escaleritas, o los propios equipamientos que contiene tanto de escala territorial como urbana) y a la escala de sector o barrio (al introducir equipamientos y servicios propios de los barrios adyacentes, el centro cívico o la residencia de 3ª edad).

Por ello, entre los criterios de ordenación del parque de La Ballena ha destacado el interés por remarcar el factor geográfico unitario que representa el propio barranco, es decir su comprensión global como sistema de funcionamiento específico de una parte del territorio.

Ello deriva en una comprensión paisajística singular del ámbito del barranco en relación a varias cuestiones, en primer lugar con su particular geomorfología puesta de manifiesto en la relación de las distintas secciones entre el cauce y sus laderas a lo largo de su recorrido, o bien en la relación del barranco como sistema drenante de un territorio amplio, o en su comprensión sistémica y estructural entre formación geográfica y el paisaje que genera. Partir de estos presupuestos conlleva, de cara a la organización general, el adaptar la propuesta general a los condicionantes internos y específicos que demanda la formación general del barranco como entidad geográfica precisa.

También ha destacado por su importancia la estructura urbana limítrofe en cada caso con el barranco de La Ballena y sus posibles y renovadas relaciones por medio de una intervención global en el sistema viario rodado y peatonal que implique a ambos márgenes y al propio barranco. En este sentido se han tratado de estructurar los bordes urbanos con el barranco para posibilitar conexiones adecuadas entre partes de ciudad que permanecían separadas e indiferentes entre ellas, a la vez que facilitar las penetraciones interiores al barranco y a su futuro equipamiento.

Otro criterio fundamental de la ordenación fue la organización interna del espacio libre y equipamientos en función de la capacidad de acogida del territorio en términos de equilibrio funcional y paisajístico.

Ello implica, por ejemplo, la apropiada organización de grandes superficies para deportes de sistema reglado que obliguen a localizar éstos dependiendo no solo de sus requerimientos superficiales o de su necesaria orientación entre otras cuestiones, sino también de su adaptación sistemática a la geomorfología del barranco cuando no necesiten ni impliquen grandes movimientos de tierras o bien su correcta adecuación paisajística con el entorno afectado en cada caso. En otros casos en aquellas situaciones de ladera el criterio seguido trata de hacer compatible la nueva intervención con esas ubicaciones altamente expuestas.

marking the scale and nowhere more evident than in these highroads dominated by the car and 'McDonaldisation'. In this sense, the ring road is not a ring in this area since it does not border the whole of the city but rather acts as a defining line or limit between the city as it was shaped of then, and which functions both as a territorial route and a highway of this sector of the city.

Along its perimeter, a whole new central linear space has been established, which is a kind of long "highly intensively belt". It begins in Las Canteras at the Auditorium, the Philharmonic School, Las Arenas and ending at the headquarters of the TVA (The Autonomous Television of the Canary Islands) and the Feria del Atlantico (should the present political battle be settled with respect to its transfer, or not, to the area of El Rincon, which also belongs to this macro-linear space) and el Barranco de la Ballena.

These arteries reveal the intimate life of the most humble areas making them into a shop window for the city of high speed communication, but also allowing these people the possibility of enjoying a new central urban space on their doorsteps. To paraphrase Berman with respect to the breach

in the modernity of the Parisian boulevards, ... "misery which before was a mystery is now a fact..." (Berman, 1991): they are evidence of a new urban landscape which was before largely undiscovered by most of the citizens. Here all types of social classes and urban functions come together in these places where the new city is re-encountered.

In this context, in this fantastic and thrilling space, we worked on the project of the Special Plan for the Sports Precinct in the Barranco de la Ballena. The circumstances, due to their enormous capacity for action and penetration in the urban tissue of the present city have made them into an area full of opportunities for solving urban problems at a different level. By confronting the different scales of the problem, we have been able to see the future urban character of the project. Different projects at different scales have been related: from the territorial scale (the motorway) through to the most urban scale (the new roads crossing the motorway and El Barranco to join the urbanisation of La Feria with the Avenida de Escaleritas, or the facilities on an urban or territorial scale) or the scale of a sector or district (when we introduce facilities and services which belong to the adjacent areas, the civic centre and the 3rd age home).

De la misma manera y teniendo en cuenta el desarrollo morfológico, natural y modificado del barranco, se ha tratado de adecuar una amplia oferta lúdica y cultural del más alto nivel acorde con el carácter metropolitano de este espacio y en función de las posibilidades reales de adecuación del soporte a un uso correcto en el futuro, consistente en un parque con instalaciones dotacionales de primer orden: mediateca, cinemax, centronet, que completan la oferta del área de La Feria del Atlántico y del centro comercial La Ballena.

A lo largo del barranco se van disponiendo otro tipo de construcciones de carácter dotacional para resolver las carencias de equipamientos de los barrios adyacentes, tales como una Ludoteca, una Residencia para la tercera edad, un centro cívico y un polideportivo cubierto, o toda una serie de plazas y espacios ajardinados, completando las acciones dotacionales la oferta del área deportiva planteada en la cabecera norte donde se ubican un campo de golf de nueve hoyos, un club de tenis y un club de natación, todos ellos con las edificaciones precisas para su funcionamiento y uso.

Como complemento de los atractivos dotacionales de este sector, se prevé la localización de un sistema automático de transporte de personas, que tiene su origen junto al área dotacional descrita. Este sistema consiste en un mini tren tipo Cable Liner, de tracción por cable sin conductor, que recorrería el espacio del barranco entre la Feria del Atlántico hasta el Auditorio Alfredo Kraus en la Playa de Las Canteras. Con este sistema se quiere asegurar un medio de transporte propio para las personas que desarrollen cualquiera de las actividades previstas en el barranco, a la vez que un sistema alternativo de comunicación entre partes de ciudad que una puntos fuertes de la geografía urbana, en concreto la zona cultural, comercial y de ocio y playa del Rincón con la zona comercial y ferial de La Feria.

En cualquier caso, en la organización general de los usos y equipamientos internos del barranco de La Ballena como parque deportivo, se ha tratado de adaptar en todo momento el criterio planteado con anterioridad de entender el barranco como un particular ámbito geográfico y por tanto con sus propios condicionantes geomorfológicos, paisajísticos y medioambientales, con la idea de disponer de un parque ecológico con capacidad de captación y uso de las aguas de lluvia, y reutilización de las aguas depuradas; o en la utilización de flora autóctona adaptada a las condiciones de cota, orientación y clima que favorece el bajo mantenimiento y optimización de los recursos hídricos; o la utilización de luminarias dotadas de placas solares, entre otras medidas.

Se ha considerado también criterio prioritario en la organización general, el tratar de minimizar el posible impacto que pueda generar la autovía de circunvalación a su paso por el fondo del cauce del barranco, desarrollándola en túnel en su sector sur, o dejando amplias zonas ajardinadas en sus bordes con vegetación apropiada para esta situación geográfica y urbana.

For all of these reasons, there has been a marked interest, in the organisation of the park of La Ballena for laying emphasis on the geographic unit of the gully itself i.e. the global comprehension of the gully as a system with a specific function within a part of the territory.

This takes us to a unique understanding of the landscape of the gully in relation to various other questions: first, its peculiar geo-morphology as surmised in the relationship between the different sections, between the mouth and the slopes throughout the whole or the relationship of the gully as a draining system for the whole of the surrounding territory, or from the perspective of the systemic and structural relationship between the geographic formation and the landscape which this generates. When working from these hypotheses towards general organisation, the general proposal must be adapted to the internal specific conditioning factors which the general formation of a gully as a geographic entity requires, as such.

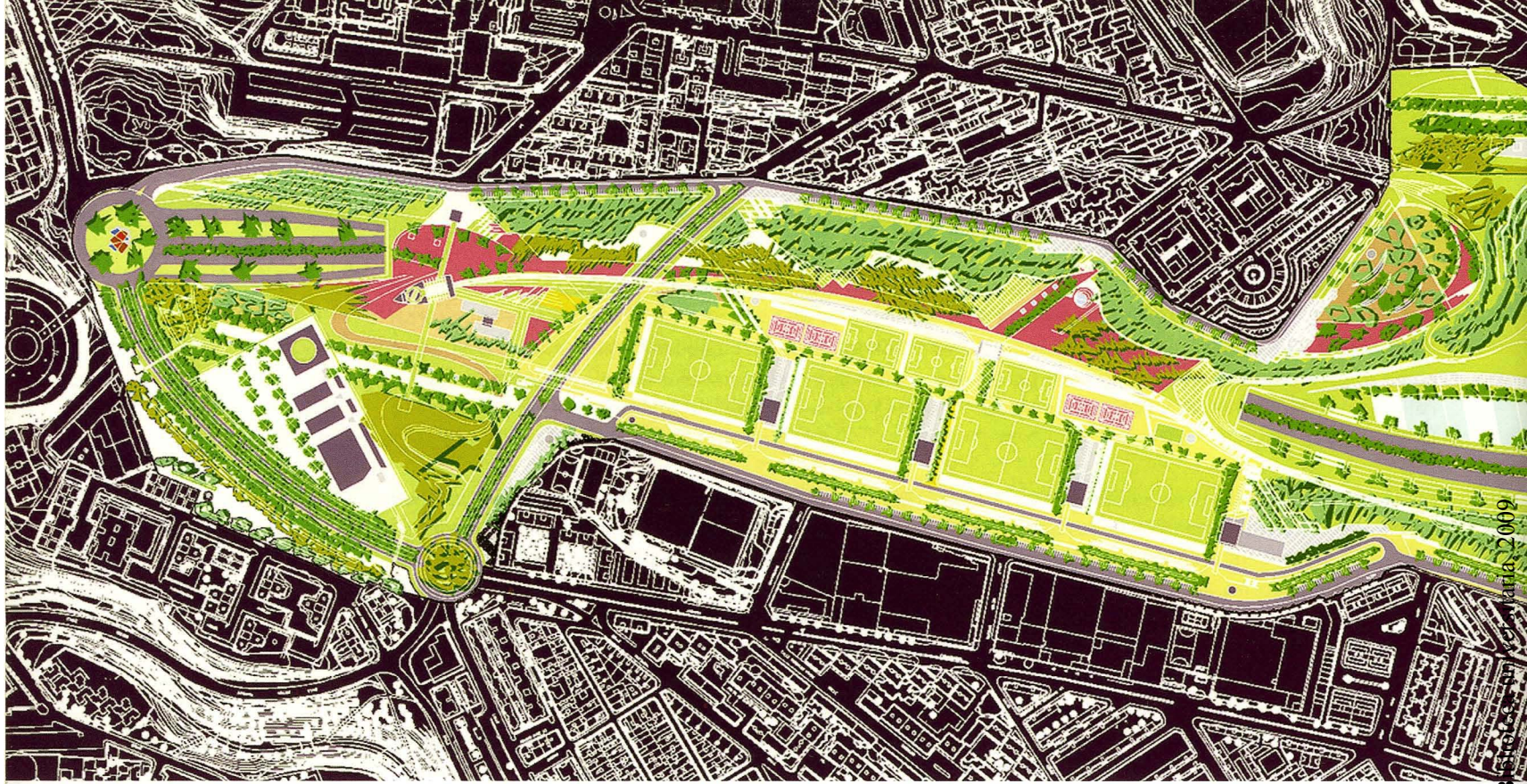
Importance was also given to the urban structure on the bordering area of the gully of La Ballena and its possible new relationships as produced through an overall intervention on the pavements and roads along both borders and in the gully

itself. There has been an attempt to structure the urban limits with the gully in order to allow for possible adequate connections between parts of the city which were formerly separated and indifferent the one to the other whilst allowing access into the gully and to its future facilities.

Another basic criterion used in the internal organisation of the free space and facilities was the carrying capacity with an attempt to strike a balance between functional and scenic aspects.

This implies, for example, the appropriate organisation of large areas given over to competitive sports. These were to be located not only in terms of the surface area they were to cover or the orientation which they were obligatorily to be given but also in function of their systematic adaptation to the geo-morphology of the gully when such did not require enormous shifting of earth or their correct scenic adaptation to the area affected in each case. In the case of the slopes, the criterion was to make the new intervention compatible to the high degree of exposure of these locations.

In the same way and bearing in mind the morphological development of the gully - both natural and artificial modifi-



*Plan especial del Parque Deportivo, Cultural y de Ocio del Barranco de La Ballena, 1998
(V. Mirallave, F. Pescador y A. Casas)*

fications - there has been an attempt made to offer as wide a range as possible of high level cultural and sports activities in accordance with the metropolitan nature of the area and in function of the real possibilities of adequating the support to its correct use in the future. This consisted in a park with first-class facilities: a media museum, cinemax and an internet centre to complement what is already on offer in the area of the Feria del Atlantico and the shopping centre of La Ballena.

Other types of facilities have been spread along the gully in order to fulfil the requirements of the adjacent areas such as a Games Centre, a Third Age residence, a civic centre and a covered sports pavilion together with a series of gardens. To the North, in order to complete the sports facilities, there is to be a nine-hole golf course, a tennis club and a swimming club all equipped accordingly.

As a complement to the facilities in the area, there is foreseen an automatic system of transport of people beginning in the area described. The system consists of a Cable Liner mini-train running the length of the gully from the Feria del Atlantico through to the Auditorium Alfredo Kraus on the beach of Las Canteras. This would guarantee that the people would have transport to the activities foreseen in the gully together with an alternative means of transportation between focal points of the urban geography such as the cultural, shopping, leisure and beach areas in El Rincon and the shopping and trade fair area in La Feria.

In any case, in the general organisation of uses and internal services within the gully of La Ballena as a sports area, we have attempted at all times to adapt the previously adopted criterion of our understanding of the gully as a specific geo-

graphic space with all of its conditioning factors, be they environmental, scenic or geo-morphological, with the idea of an ecological park designed at catching and using rainwater, and re-use of recycled water, either through the use of endemic flora adapted to the geographic levels, orientation and climate, always attempting to favour the optimisation of water resources, or through the use of lamps equipped with solar panels, among others.

Priority has also been given to minimising the possible impact produced by the ring road at the mouth of the gully by creating a tunnel in the southern sector, or allowing for ample areas of gardens along the edges of the gully with vegetation considered to be appropriate to the geographic and urban situation.

BIBLIOGRAPHY

- AMENDOLA, Giandomenico: *La Ciudad postmoderna*. Celeste Ediciones. Madrid 2000.
- BERMAN, Marshall: *Todo lo solido se desvanece en el aire: La experiencia de la modernidad. Siglo XXI de Espana Editores*. Madrid 1988.
- EZQUIAGA, Jose Ma: *La Ciudad: Pliegues y Piezas*. AV Monografias num. 74 - 1988.
- SOLA MORALES I Rubio, Manuel: 'Proyectar la periferia'. UR nums. 9-10 - 1992.

