

# Propuesta de ordenación urbana y diseño paisajístico del Barranco de la Ballena en la ciudad de Las Palmas.

Vicente Mirallave Izquierdo  
Flora Pescador Monagas  
Manuel Ribas i Piera

## 1. CONTEXTO URBANÍSTICO

El barranco de La Ballena es uno de los barrancos que están llamados a constituirse como contenedor de una vía de acceso importante desde la ciudad central a la ciudad periférica y al territorio en general. De hecho continúa la tónica que se puede observar con el Barranco de Guinguada, del de Mata o del de Don Zoilo. El Plan General de Ordenación Urbana y el Plan General de Carreteras, considera esta vía básica para unir la autovía de acceso por el Norte con la futura de Circunvalación a la ciudad y acceso a Tamaraceite, llamado a constituirse en una zona residencial importante.

Sin embargo, la localización del barranco es crítica. En su parte Norte, la más cercana a la ciudad existente, termina en un importante nudo de comunicaciones a través del cual se accede a un área de equipamiento muy complejo y diverso: Nuevo Hospital Insular, Auditorium, Hipermercado y amplia zona recreativo comercial. En su parte Sur, la más periférica, se encuentra igualmente asediado por otro Hipermercado, la Feria de Muestras del Atlántico, la futura localización de un Palacio de Congresos y una amplia zona deportiva. Al Este se encuentra con una trama consolidada donde se combina la residencia con un área de industria ligera del sector del automóvil y al Oeste una trama desestructurada presenta crecimientos industriales, polígonos de VPO, urbanizaciones marginales y amplios espacios vacíos.

EL Plan General configura el área del barranco de una manera muy simple. Es un sistema general que contiene una vía rápida y una zona verde de protección y la remite, en el mejor de los casos, a un Plan Especial. Sin embargo las previsiones del Plan Insular modifica el carácter de esta vía, convirtiéndola en una vía local y desviando la autovía arterial hacia el Oeste. En definitiva, existe un alto grado de indefinición de un área que esta llamada a jugar un papel estructural dentro de la configuración urbana futura de Las Palmas.

En consecuencia se trata de presentar una propuesta de intervención en este área que resuelva y defina, tanto desde el punto de vista funcional como morfológico, la transformación territorial urbanística que es previsible y deseable en la misma

### Esto implica:

- a) Determinar con claridad una propuesta de carácter estructural en función del rol que juega (o debe jugar) este área en relación a las colindantes y, en general, con todo resto del ámbito urbano.
- b) Determinar el carácter de la vía que transcurre a través del barranco en función del papel que juega dentro de la estructura general viaria y urbanística antedicha.

---

Proposal for urban organisation and landscape desing in the Barranco de la Ballena in the city of Las Palmas.

## 1. TOWN PLANNING CONTEXT

The Barranco de la Ballena is one of the gullies which is destined to become a container for one of the access routes to the centre of the city from the outskirts and the rest of the city in general. This is the same tonic as we saw occur with the Barranco de Guinguada, Mata and Don Zoilo. The General Plan for Urban Organisation and the General Plan of Motorways have both considered this gully to be basic in the link-up of the access to the city from the North with the future Ring-road and the access to Tamaraceite, which is soon to be an important housing area.

However, the location of the gully is critical. At the north end, which is the point closest to the city as it exists, there is an important hub of communications which affords access to an area of very complex and diverse facilities: the new Hospital insular, the Auditorium, the Hypermarket and ample shopping and leisure centres. At the southern end, which is most distant from the centre, there is another Hypermarket, the

Atlantic Trade Fair which is the future location for a Convention Centre and sports facilities. To the East, there is a consolidated stretch where housing and light industry (automobile) live side by side and to the West, there is a totally de-structured stretch where there is the beginning of industrial development, Council housing, outcrops of marginal housing developments and wide open empty spaces.

The General Plan foresees the future of the gully in a very simple way. According to the Plan, this will be a general system with a fast track road and a green area, which is protected, and will remit it, in the best possible situation, to a Special Plan. However, the provisions of the Plan Insular (Island Plan) foresee the modification of this road and transform it into a local road. The arterial motorway is shifted towards the West. In short, there is a high degree of lack of definition in an area which is to play a structural role in the future urban configuration of Las Palmas.

As a result, we are presenting here a proposal for action in this area which will resolve the problems and will define, both from the functional and the morphological points of view, the territorial planning changes which are foreseeable and desirable in the same.

- c Establecer una propuesta de transformación del carácter físico del área partiendo de un análisis riguroso tanto desde el punto de vista de su constitución geológica y topográfica como de los elementos superpuestos sean vegetales, edificatorios, infraestructurales y de todo tipo.
- d Establecer condiciones de transformabilidad de carácter visual y medioambiental que muestren una caracterización específica del área.
- e Proponer un modelo para el área de usos y edificación, en sentido amplio, con especificación precisa y técnica de la o las infraestructuras más significativas; con definición tipológica y concreción de la volumetría a introducir y, en definitiva, plantear en toda su amplitud un proyecto propositivo de transformación urbanística.

## 2. PLANTEAMIENTO

Concretamente el objetivo del taller se centra:

- a En la apropiación urbana del cauce y de las dos riberas del Barranco de La Ballena, desde el nudo viario de la Plaza de las Américas, en Guanarteme, hasta su cruce al Sur con la prolongación de la Ave. de Escaleritas.
- b En su aprovechamiento para el trazado del importante vial previsto en el Plan General a partir de la previa definición de su función urbana, dentro del sistema general viario de Las Palmas.
- c En el realce, potenciación y modificación donde lo requiera, de su expresión paisajística, a partir de sus características naturales y de los frentes edificados que lo enmarcan.

Para la completa comprensión de los puntos de partida hacia la «Internalización» del programa y para la verificación visual de la propuesta, es imprescindible la visita al lugar o lugares, así como la lectura detallada no sólo del Barranco sino también de todas sus circunstancias: geología, topografía, vegetación y entorno edificado o sin edificar.

Además, debe relacionarse la memoria de la visita con el estudio de los planos:

- a Fotoplano en color
- b Plano del sector septentrional de Las Palmas, a escalas 1/5000, 1/10000
- c Planos topográficos y de zonificación (según el actual PGOU) a escala 1/2000 del Barranco de la Ballena y su entorno inmediato.

Otros planos que pueden ser útiles se reclamarán, en su momento, a la Dirección del Master.

### This implies:

- a That we define clearly the structural proposal from the perspective of the role which this area is to play (or should play) in relation to the surrounding areas and, in general, with the whole of the rest of the urban environment.
- b That we define what kind of road should run through the gully in function of the role which it is to play within the general road and urban network.
- c That we establish a proposal for transformation of the physical character of the area working from a rigorous analysis of the geological and topographic nature of the same and of the elements which are superimposed on the zone, such as the vegetation, buildings and infrastructure of all kinds.
- d That we establish the conditions of visual and environmental transformation/transformability of the area which will specifically characterise the same.
- e That we propose a model of uses and buildings for the area, in the broadest possible sense, with precise, technical specifications for the most significant infrastructure. There should be a definition of the typologies and a specification of the volumes to be used. In short, we should

look at a project which covers, as broadly as possible, the planning transformation proposed.

## 2. PROPOSAL

The aim of the seminar, specifically, is:

- a To appropriate the mouth of the gully and the two banks of the same for urban development, from the road hub in the Plaza de las Americas to the cross roads in the South at the prolongation of the Avda. De Escaleritas.
- b To take full advantage of the layout of the important motorway foreseen in the General Plan, based on the previous definition of its urban function, within the general network of roads in Las Palmas.
- c To promote, modify and enhance the landscape where necessary using its natural characteristics and the built facades which frame the area.

In order to completely comprehend the position from which we start through to the 'internalisation' of the programme and to verify visually the proposal, we need to visit the place or places and to interpret in detail not only the gully but also all

Independientemente de lo anterior y para permitir un tratamiento más real de la propuesta, así como dar acceso a la colaboración de otras disciplinas, se hará una especial referencia sobre los problemas de gestión. Es decir, la propuesta debe tener un mínimo de verosimilitud y coherencia con una forma de gestión concreta, a diseñar de manera simultánea a la propuesta físico-urbanística.

A título de ejemplo, y sin que sea necesario adaptarse estrictamente a lo que se dice, se establecen unas hipótesis que pueden ser adoptadas por defecto de cualquiera otras:

1. A pesar de ser un Sistema General, tal como esta previsto en el PGOU, se puede olvidar esta condición y se entenderá que estamos en un Sector de desarrollo de SUP.
2. El sistema de gestión será, en principio, mixto, de expropiación y compensación.
3. El Ministerio público expropiará el terreno para la autovía que pasara a ser de dominio público y construirá la misma.
4. Así mismo, el Ministerio Público delimitará el cauce del barranco ( véase plano catastral ) , que es dominio público, ejecutará las obras que estime necesarias para resolver los problemas de canalización del barranco y ofrecerá una concesión de uso sobrepuesto a los terrenos expropiados, a la comunidad de propietarios que se forme.
5. El aprovechamiento medio del sector será el previsto como tal para el segundo cuatrienio para todo el SUP, según el PGOU vigente.
6. El Ayuntamiento participará en la Junta de Compensación con 15% del aprovechamiento y puede tener acceso al menos a un 10% más que expropiará con recursos propios para equipamientos del área. Este aprovechamiento lo exigirá el Ayuntamiento en terrenos que luego puede edificar con recursos propios o subvenciones gubernamentales.
7. El ayuntamiento tiene preferencia en adquirir el aprovechamiento que correspondería a la autovía y al dominio público de la canalización, pero su presupuesto es limitado. (Debe fijarse un techo máximo).
8. La Junta de Compensación se puede transformar en Sociedad Inmobiliaria y requerir capital externo tanto para urbanizar como para edificar. ( La solicitud de créditos debe estar avalada por una expectativa de rentabilidad mínima, por tanto, requiere de un análisis económico mínimo del mercado inmobiliario).
9. Los espacios libres pueden tener carácter público o privado, si bien el Ayuntamiento debe garantizar problemas generales de accesibilidad y equipamientos públicos para las áreas colindantes, si ello se estima interesante y prioritario.
10. La operación no debería ser deficitaria, por principio. El Ayuntamiento está facultado, aunque esto sea utópico, a establecer Convenios con propietarios o empresas para obtener suelo a cambio de aumentar individual o colectivamente el aprovechamiento de una zona determinada hasta un máxi-

of its circumstances: the geology, topography, vegetation and the surrounding built-up and unbuilt areas. Besides, we should attach to the report on the visit the study of the plans via:

- a A colour photo-plan
- b A plan of the southern sector of Las Palmas on a scale of 1/5000, 1/10000
- c Topographical and zoning plans (according to the present GPUO) on a scale of 1/2000 of the Barranco de la Ballena and its immediate surroundings.

Other plans (maps) which may be useful and will be called upon, if so needed, from the Master.

Independent of everything which has been detailed previously, and to allow for a better treatment of the proposal, and in order to allow for the collaboration of other disciplines in the project, we will make special reference to the problems of management. That means that the proposal should be minimally credible and coherent with a specific form of management, to be designed simultaneous to the physical-planning proposal.

By way of example, and without it being necessary to adequate what is said strictly to the reality, we have established some hypotheses which can be adopted in the absence of any others:

1. In spite of being a General System, such as is foreseen in the GPUO, we can overlook this condition and work as if we were operating within a Sector for development within the SPU.
2. The system of management will be a mixed system of expropriation and compensation.
3. The Public Ministry will expropriate the land for the motorway which will then be public property and will be built.
4. Likewise, the Public Ministry will delimit the mouth of the gully (see the catastral plan), which will be public property, and will carry out the works which are deemed necessary to solve the problems of canalisation of the gully and will offer a lease for use of the terrain expropriated, to the community of owners which will be formed.
5. The mid-term use of the sector will be as foreseen in the second four-year plan for all the SPU, according to the present GPUO.
6. The Town Council will participate in the Board of Compensation in 15% of the use of the land and will have access to 10% more which it will expropriate with their own resources to equip the area. The Town Council will

mo razonable ( debe determinarse, a priori, el limite). Todo dentro del área, no deben admitirse convenios dinerarios o con transferencia a otras áreas de la ciudad.

Se insiste en que estas hipótesis pueden modificarse, pero siempre con las ideas básicas siguientes: el sistema debe ser mixto, el Ayuntamiento no puede perder el control de la operación y ésta debe tener una expectativa de rentabilidad.

Para el desarrollo de este aspecto se facilita el plano catastral de la zona a escala 1/1000. Deben definirse, en consecuencia, el área por la operación y hacer relación específica de propietarios afectados.

### 3. METODOLOGIA Y CALENDARIO

Un tema de la envergadura de éste, requiere de una meditada posición de salida, es decir una amplia lectura de supapel en el marco físico de Las Palmas. Se trata de contestar globalmente, pero definitivamente, a preguntas tales como:

- ¿Qué lecciones, si las hay, nos aporta la historia del Barranco?
- ¿Qué significa hoy el Barranco en el conjunto de la ciudad?
- ¿Qué podría significar con un tratamiento adecuado?
- ¿Cómo incide y cómo debería incidir la edificación existente?
- ¿Cómo debe ser en líneas generales el tránsito a lo largo y a través del barranco?
- ¿Donde los enlaces?
- ¿Qué significaría y cómo debería ser a grandes rasgos un parque urbano en el Barranco?

Realizada esta lectura global, en la que no se hace más que escuchar críticamente la voz del propio Barranco, tendremos una panoplia de puntos firmes de partida.

Sobre ellos, hay que basar las determinaciones de planeamiento. Pero antes, se trata de completar el retrato mental e ideológico con el retrato físico del mismo hecho geográfico y paisajístico que es el Barranco. Para ello se propone dedicar la primera semana a:

- Escuchar la lección de un geólogo sobre el origen y formación del Barranco;
- Escuchar la lección de un botánico sobre la vegetación pasada y presente y los límites para su modificación futura;

---

demand this in land which it can then build upon using its own resources or government subsidies.

7. The Town Council has preference in acquiring the land to be used for the motorway and the public control of the canalisation, but its budget is limited (There should be a maximum quantity fixed).
8. The Board of Compensation may be converted into an Estate Agency and call upon external capital to build housing developments together with other buildings. (The request for credits should be underwritten with an expectation of minimum profits and, therefore, requires a minimum economic analysis of the real estate market).
9. The free spaces may be public or private although the Town Council must guarantee that the general problems of access and public facilities in the surrounding areas be covered, if such is considered to be of interest and a priority.
10. The operation should not produce losses. The Town Council has the power, although this may be a Utopia, to establish agreements with landowners and companies in order to obtain in exchange for a community or individual plus-value up to a reasonable maximum (a priori, the limit should be established). All of this should only be applicable

within this area. There should be no monetary arrangement or transfer of land which involves other areas of the city.

We insist upon the fact that these hypotheses may be modified but always working with the same basic ideas which are the following: the system should be mixed, the Town Council cannot lose control of the operation and the operation should be profitable.

To develop upon this aspect, the catastral map of the zone is provided on a scale of 1:1000. The area for the operation should be defined and a specific list of the landowners affected should be drawn up.

### 3. METHODOLOGY AND CALENDAR

A subject of such importance as this requires much meditation before embarking upon the venture and a careful interpretation of the role to be played by the area within the physical framework of Las Palmas.

We have to give some kind of global response to questions such as:

- Escuchar la lección de un urbanista, que ponga el acento en la íntima conexión de los usos y estructura urbanística con el Paisaje y su lectura;
- Dibujar y presentar «alzados» longitudinales de cada ribera y secciones completas del cauce, con intervención personal más allá del mero documento topográfico, que resalte las formas obtenidas mediante la peculiar visión de cada uno, en un avance tácito de intenciones.

La segunda semana se dedicará a elaborar un avance del trabajo, en el que se combinen y complementen armónicamente

- a Las respuestas globales que enmarcan el trabajo: objetivos finales, función urbana, etc.
- b La interpretación personal del hecho paisajístico.
- c Los condicionantes técnicos (geológicos, botánicos, urbanísticos) que influyen sobre la propuesta formal.

En este punto, debería iniciarse ya la verificación económica y jurídica de la ordenación que se piensa proponer, para juzgar a grandes rasgos su viabilidad o en su caso las condiciones extraordinarias -pero no imposibles- que se requieran para llevar adelante la propuesta.

El resultado del trabajo de la segunda semana será un esquema no métrico -característico si se quiere- acompañado de un breve texto que explique en primera aproximación a la propuesta.

En esta segunda semana, la lección de un arquitecto paisajista (que se habrá dado la semana anterior) deberá aportar pistas de revisión de la forma que se adivina en el avance de propuesta; y su inmediata aplicación sobre el esquema.

Además, un urbanista o historiador, buen conocedor de la historia urbana de Las Palmas, deberá explicar la génesis del crecimiento urbano a lo largo del Barranco o la evolución de los mantos vegetales o cultivos si los hubo.

Durante la tercera semana deberá formalizarse la propuesta a escala 1/500 con detalles a escala 1/2000 o de denominador inferior si se juzga necesario; es decir darle forma concreta hasta donde se juzgue necesario, para determinar las intenciones que se expresan en un breve texto o memoria.

### No podrá olvidarse:

- La determinación de trazados variados, y en general de su estructura
- La determinación de usos

- What lessons, if any, can we learn from the history of the gully?
- What does the gully mean for the whole of the city?
- What could the gully mean after adequate treatment?
- How do the existing buildings incide and how should they incide?
- How should the traffic through the gully be organised overall? Where should the links be?
- What would an urban park mean in the gully and how should it be organised broadly?

Once this overall interpretation had been carried out, which is merely to listen to the voice of the gully itself somewhat critically, we will have a whole range of possibilities of starting points.

These will be used to define the planning. However, beforehand, we have to try to complete the mental and ideological portrait with the physical portrait of the geographical and landscape profile of the gully.

To this end, we mean to devote the first week to:

- To listen to the lesson of a geologist with respect to the origins and formation of the gully
- To listen to a botanist talking about the vegetation in the Past and Present and the limits of future modification
- To listen to the lesson of a town planner who will underline the close relationship between uses and structure in town planning with the landscape and its interpretation
- To profile and present longitudinal elevations on each bank and complete cross sections of the mouth with more than mere topographical details ie. personal intervention which should underline the shapes obtained via the specific view of each of the former speakers, advancing thus tacitly towards a formulation of intentions.

The second week will be devoted to elaborating an advance report on the work to be carried out which will combine and complement the following elements harmoniously:

- a Global responses which will frame the work with the final aims, urban functions etc.
- b A personal interpretation of the landscape.
- c The technical conditioning factors (geological, botanical and planning) which bear an influence on the formal proposal.

- La determinación de las modificaciones topográficas y de vegetación que se propongan
- La determinación o modificación de los usos de edificación que la propuesta contenga
- La defensa de la coherencia entre todos estos aspectos

A lo cuál deberá acompañar:

- Valoración y justificación económica de costes y beneficios, con propuesta de financiamiento.
- Valoración y justificación jurídica de las determinaciones adoptadas, con propuesta de ordenanza o de modificación de ordenanza si fuera necesario expresarla.

Combinando ambas visiones, se elaborará un Programa realista con determinación aproximada de etapas, que combine la eficacia del cambio morfológico con la posibilidad de pagarlo o financiarlo.

---

At this point, we should begin the economic and legal verifications which we consider we should propose, to judge the viability of the same or, in such case, the extraordinary conditions (but not the impossibilities) which are necessary for the proposal to advance.

The result of the work of this second week will be a non-metrical framework (of characteristics if such is viewed to be correct) accompanied by a brief text which will explain a first approach to the proposal.

In the second week, the lesson of a landscape artist (which will have been given the week before) should give clues as to how to revise the shape as advanced in the proposal and the immediate application of the same.

Besides, a town planner or historian who understands the urban history of Las Palmas should explain the genesis of urban growth along the gully and the evolution of the vegetation and crops if such existed.

In the third week, we should formalise the proposal on a scale of 1/500 with details on a scale of 1/2000 or the lower denominator if it is deemed necessary. We should give specific form

to the proposal insofar as this is considered necessary to determine the intentions which are expressed in a brief text or report.

We should not forget:

- The definition of varied layouts and their structure, in general
- The definition of uses
- The definition of topographical modifications and the vegetation which is proposed
- The definition or modification of uses for the buildings in the proposal
- The defence of the coherence of all of these different aspects

This should be accompanied by:

- An economic evaluation and justification of the costs and benefits, with proposals for financing
- A legal evaluation and justification of the definitions adopted with a proposal for organisation and modification of the organisation if such were deemed to be necessary.

By combining both visions, a realistic programme will be elaborated with an approximate definition of the various stages, which combines the efficiency of morphological change with the possibility of paying it or financing it.