

1. View from the north of the city at the dawn of the twenty-first century
1. Vista des del nord de la ciutat a principis del segle XXI



1. The first design for the “Camino de Ronda,” literally the roundabout way, in 1898 focused exclusively on creating an arterial road that would free up the city’s existing northern and southern access points. In those days much of the debate centered on the road’s width, which in one proposal reached a full eighty-two feet even in the face of recommendations from the Department of Public Works of a mere twenty-three feet. The opening of the Gran Vía de Colón determined the Camino’s trajectory, and the six tenths of a mile distance between the two left ample space open for development and speculation in between it and the city, space that steadily filled up over the middle half of the twentieth century.

From the time of the 1935 Design Competition for the Preliminary Phase of Expansion and Renewal until the 1973 Revision to the General Plan, a variety of plans forecast this area’s urbanization, the Camino’s edges, and the city’s overall growth. People argued about whether to consider the street the westernmost stretch of what was meant to be a complete “ronda” or beltway, a straight line intended to support subsequent, superior roads or a boundary between the city and an increasingly overvalued countryside.

Visions d'una traça moderna. El Camino de Ronda, Granada

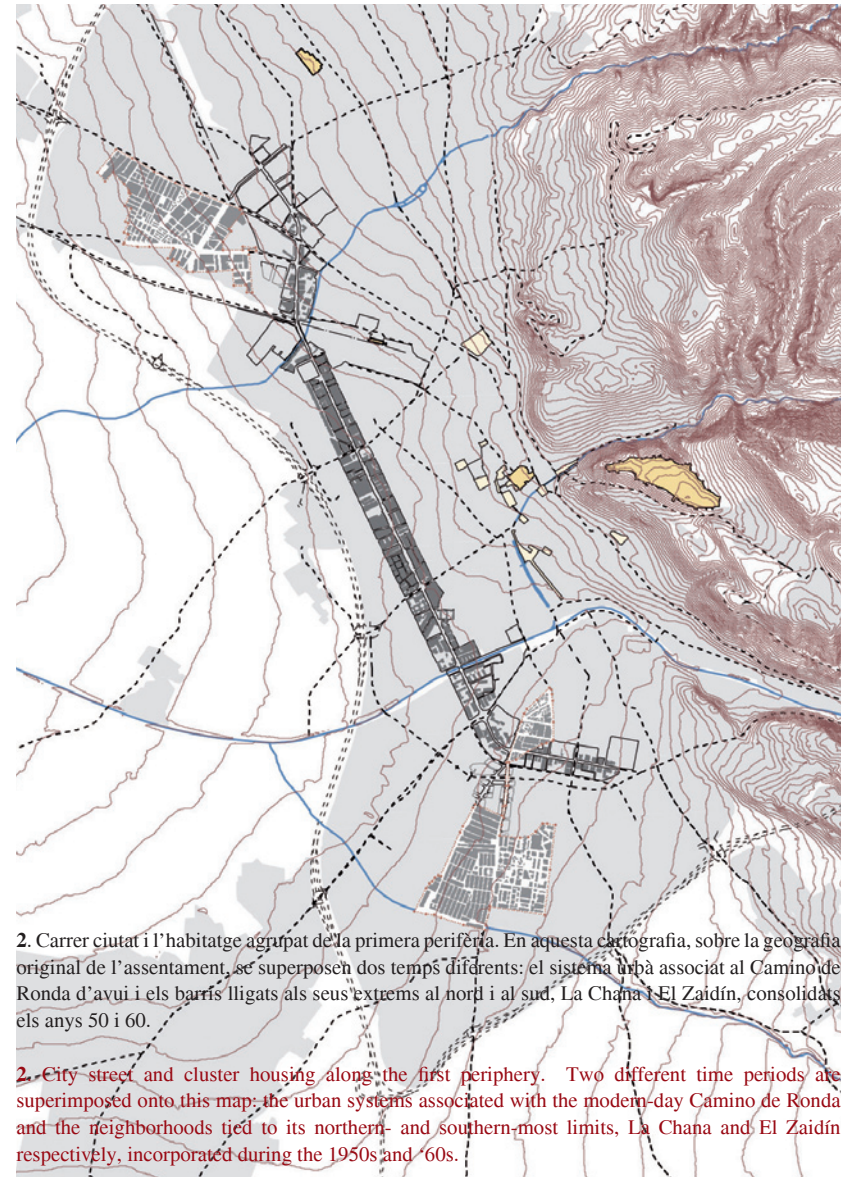
Juan Luis Rivas

1. El primer projecte del “Camino de Ronda”, del 1898, plantejava exclusivament la creació d'una carretera que pogués salvar per fora els accessos nord i sud de la ciutat. La discussió d'aquells anys va centrar-se en la seva amplada, que va arribar fins als 25 metres davant els 7 que proposava el *Ministerio de Obras Públicas*. L'obertura central de la Gran Vía de Colón va orientar-ne la direcció, i la distància de 975 metres entre totes dues va generar un espai de reserva i especulació entre ciutat i carrer que va anar-se ocupant durant la meitat central del segle XX.

Des del *Concurso de Anteproyecto de Ensanche y Reforma Interior* de 1935, fins la *Revisión del Plan General* de 1973, diversos plans van projectar la urbanització d'aquest espai, les vores del carrer i el creixement de la ciutat. Es debatien entre considerar el carrer un tram a ponent de la desitjada “ronda” completa, una recta que servís de recolzament per a futurs i superiors traçats o tractar-lo com un límit de la ciutat front a un camp cada vegada més sobrevalorat.

El Pla de 1985 va acabar per renunciar al desenvolupament d'aquesta forma urbana i va acceptar el curullament arquitectònic de les dècades precedents, va cedir la “modernitat” a les noves infraestructures de transport, i va tancar en aparença el cas del creixement sobre la vega.

Mentrestant, el carrer havia arribat a assumir tot el moviment intraurbà d'una Granada cada vegada més desproporcionada, amb bosses de creixement cada vegada més grans enganxades de les radials suburbanes dels extrems. El carrer, reflex d'una actualitat mal entesa era blasmat a mesura que es convertia en imprescindible. L'arquitectura, com veurem, no va ajudar-hi, i va asfixiar les seves vores en una ocupació de sòl i un raquitisme de la urbanització sense precedents.



2. Carrer ciutat i l'habitatge agrupat de la primera perifèria. En aquesta cartografia, sobre la geografia original de l'assentament, se superposen dos temps diferents: el sistema urbà associat al Camino de Ronda d'avui i els barris lligats als seus extrems al nord i al sud, La Chana i El Zaidín, consolidats els anys 50 i 60.

2. City street and cluster housing along the first periphery. Two different time periods are superimposed onto this map: the urban systems associated with the modern-day Camino de Ronda and the neighborhoods tied to its northern- and southern-most limits, La Chana and El Zaidín respectively, incorporated during the 1950s and '60s.

The 1985 Plan ended up turning its back on this kind of urban development in favor of the architectural sedimentation that had been building up over previous decades, thus ceding “modernity” to the new transportation infrastructure and apparently closing the book on any growth along the plain.

Meanwhile, the Camino had taken upon itself all the traffic within an increasingly outsized Granada, with ever-larger pockets of growth glomming onto the radial roadways at the city’s outskirts. Even as it had become more essential, the Camino de Ronda was snubbed, reflecting a profound misunderstanding of the city’s new reality. And the architecture, as we shall see, didn’t help. In an unprecedented land grab and stunting of the urbanization process the buildings effectively smothered and deformed its sidewalks.

2. In order to make sense of the Camino de Ronda and moreover to help it overcome its checkered past we must come up with fresh visions for it. We must focus on both offering a critique and restoring its central role in the life of the city. Doing that requires speaking frankly and unburdening the planning process of generalities and ethical posturing.

A fresh vision also requires that we have the will to come up with “images” that add to the conversation. Placing our trust in such images and letting them speak for themselves is tantamount to wagering on



mapmaking as the prime mover of city planning, on discriminating among opposing elements, and on taking careful note of the ways they relate to one another.

Finally, these “visionary” ideas reveal the future and imagine that future as redemptive, fully operational and having fulfilled its hidden potential.

In Granada’s case, these three approaches—relying on concrete, research-based individual points, offering novel and surprising images, and envisioning better scenarios for the future—together address an urgent need to shift the perspective from which we “judge” the Camino de Ronda and to proffer broader and more constructive readings to lay people and experts alike.

3. **A revealing position.** Ever since work began on the Camino de Ronda in 1930, Granada has insisted upon containing its form in relation to a plain that it considered its own, clinging to an inert and unbuildable “landscape” that was, in its very essence, time-honored (the Sierra Nevada, the Alhambra, etc.)

The Camino ran roughly north-south and bypassed the city from the Malaga-Sevilla highway to the one leading to and from Motril. At the same time, however, it was committed to the geography of the city of old, to the opening of the Gran Vía, that is, as a correction to the +690

3. View of the Camino de Ronda recently extended toward the south from its highest point (along its northern stretch, in order to spare the train tracks).

3. Vista del Camino de Ronda acabat de traçar cap al sur, des de la rasant més elevada (al tram nord, per salvar les vies del ferrocarril).

2. Per entendre i sobre tot per superar el seu passat necessitem oferir visions del Camino de Ronda que enfoquin de nou la crítica i que ressituin el seu protagonisme a la ciutat. La producció d'aquestes visions ens remet a la necessitat d'expressar una opinió personal sobre el carrer, alliberant l'urbanisme de prejudicis generalitzats o posicionaments "ètics".

Darrere aquestes visions hi ha també la voluntat d'oferir "imatges" que se sumin a la reflexió. Confiar en elles i deixar que parlin per si mateixes és apostar per la cartografia per a fer ciutat, escollint amb cura els elements contraposats, observant i interpretant les seves relacions.

Per últim, aquestes idees "visionàries" mostren el futur i l'imaginem com una cosa ja reivindicada, que funciona a ple rendiment, i que ja ha pogut desenvolupar les seves capacitats latents.

Les tres orientacions –*confiar en punts de vista concrets i personals fruit de la investigació, oferir imatges noves i inesperades, pensar en millors escenaris futurs*- estan darrer de la necessitat, urgent en el cas de Granada, de canviar la mirada amb què es "jutja" el Camino de Ronda i cridar l'atenció de ciutadans i tècnics mostrant-ne lectures més àmplies i constructives.

3. Una posició reveladora. Des que al setembre de 1930 es van iniciar les obres del Camino de Ronda, Granada ha insistit a dominar la seva pròpia forma en contacte amb una Vega que va considerar seva, i va aferrar-se a un immòbil i inconstruïble "paisatge" d'essències potentment establertes (Sierra Nevada, La Alhambra, etc.)¹.

El carrer va disposar-se aproximadament de nord a sud, com a *bypass* des de la carretera de Màlaga-Sevilla fins a la de Motril però compromès també amb la geografia de la ciutat anterior, és a dir, l'obertura de la Gran Vía –com a rectificació de la corba de nivell +690 que suposava l'immediat carrer Elvira, a la vora sud de l'Albaicín-, la seqüència renaixentista de San Jerónimo, l'orientació de la quadrícula barroca del *Barrio de la Magdalena*...



4. Radicalitat interna. Idea territorial essencial de Granada: corba de nivell +800 i Alhambra a l'est; Vega a l'oest. La ciutat central s'arma amb tres eixos incomplets que, al salvar els rius Genil i Beiro, obren un ventall de relacions radials. Són, d'esquerra a dreta, Elvira i Gran Vía, Acera del Darro i Acera del Casino i el Camino de Ronda.

4. Internal radicalism. The basic planning concept for Granada: +800 contour with the Alhambra to the east and the plains to the west. The central city is built along three unfinished axes, which, in preserving the Genil and Beiro rivers, fan out and unleash a series of radial relationships. They are, from left to right, 1) Elvira and Gran Vía, 2) Acera del Darro and Acera del Casino and 3) the Camino de Ronda.

countour line posed by the next street over, Elvira, on the southern border of Albaicín, to the renaissance sequence of San Jerónimo, and to the orientation of the baroque grid in the Magdalena neighborhood...

But the Camino de Ronda was conceived as far more than a topographic design that would ensure future development, that wildcard upon which to base the modern city. Nor was it merely a sterile boundary within which to contain the urban in deference to agriculture. Its setting against the dramatic backdrop of the Sierra Nevada mountains looking out over the Alcazaba peak, its precise orographic momentum of inclines smoothed out to less than eight percent grade, its capacity to tie together both regional thoroughfares and lateral movement at the local level...all these emerge as the worthiest features of its unique location.

4. An interior space rich with possibilities. Far from resulting in homogeneity, the minimum section of eighty-two feet along its 1.7-mile straightaway translates into a longitudinal mix that only occasionally departs from the shape of a closed U. Its size allows us to read the entire city from left to right and to distinguish between its main streets, access roads from the plain, hubs of activity, links between university campuses, waterways, tiny passageways...elaborating a map of Granada made up of both discrete sections and a comprehensive whole.

On the other hand, the openings in the section show off the continuous facades and the imposing residential corners: the void of the northern rail yards and their connection to the city's southeastern profile; the Arabial Roundabout that joins the central axis to its parallel one to

the south; the intersection with Severo Ochoa Street at Einstein Plaza, as a gateway for local roads that diagonally tie the center to the outlying fabrics of Beiro, and as a linkage between the eastern foothills (Albaicín University...) and the regional roadways heading west. The possibilities for redevelopment, for introducing new uses or for revitalizing housing pass the test of these exceptional times in which the street widens and links up with other stretches and forms.

5. A unique road structure and other associations. For all that the surrounding streets may leave to be desired—awkward shifts in section, violent twists on their axes or abrupt losses of character—it's equally important to acknowledge the way the main street works in tandem with its nearest, longitudinal supports, Pedro Antonio de Alarcón Street on the inside and Arabial on the outside. Almost fifty cross streets serve to reinforce this framework and effectively penetrate the edge city.

It's a structure that emerges from the wiring, falling somewhere between design and spontaneity, but which somehow manages to avoid sacrificing its local flavor in the manner of a first periphery, and powerfully feeds off the idea of a neighborhood, albeit one remote from a broader engagement with the surrounding city.

This blend of identity with surface area allows for precise linkages with other urban structures that offer valuable variations on the central grid: it distinguishes from among its innumerable corners key relationships of scale, it offers continuity with other urban regions, it reconstructs the idea of a ronda or beltway as a bridge between road structures and populations, and it finds suitable locations for communal architecture.

5. Sequence of cross sections from the Young People's Stadium (left) to where it joins Alhamar to the south (right)
5. Seqüència de seccions transversals des de l'Estadio de la Juventud al nord (esquerra), fins l'encontre amb Alhamar al sud (dreta)



Però el Camino de Ronda era en el seu origen més un projecte topogràfic que garantia el desenvolupament futur, un comodí sobre el qual muntar la ciutat moderna², i no tant una estèril vora del fet urbà en defensa del fet agrícola. D'aquesta manera, el seu fons d'escena a Sierra Nevada, cap al pic de l'Alcazaba, el seu moment orogràfic precís de pendents suavitzats per sota del 8%, la seva capacitat per a aglutinar direccions territorials de pas i moviments locals transversals...es revelen com les qualitats més valuoses del seu posicionament únic.

4. Un espai interior d'oportunitat. La secció mínima de 25 metres en els seus 2,7 kms de línia recta, lluny de produir homogeneïtat, es tradueix en una diversitat longitudinal que només puntualment abandona la forma d'U tancada. La mida ens permet llegir transversalment tota la ciutat i diferenciar així carrers centrals, camins de penetració des de la vega, eixos d'activitat, connexions entre recintes universitaris, corredors fluvials, passatges menors... i dibuixar un mapa de talls i de comprensió de Granada.

D'altra banda, els espais d'obertura de la secció permeten l'exposició de les façanes contínues i les imponents cantonades de la residència: el buit al nord dels terrenys del ferrocarril i la seva comunicació amb el perfil sud-est de la ciutat; la *Glorieta de Arabial* que relaciona l'eix central amb el seu paral·lel cap al sud; l'encreuament amb el carrer Severo Ochoa a la Plaza Einstein, com a porta de recorreguts locals que relacionen en diagonal el centre i els teixits externs del Beiro, i com a enllaç entre els turons de l'est (Universitat, Albaicín...) i els recorreguts territorials cap a l'oest. Les possibilitats de reurbanització passen pel reconeixement d'aquests moments excepcionals, on el carrer s'amplia i es relaciona amb altres distàncies i formes.

5. Trama pròpia i altres associacions. Per molt dèbils que puguin semblar els seus carrers paral·lels —canvis de secció maldestres, torsions del seu propi eix o pèrdues sobtades de caràcter—, es fa necessari reconèixer el joc conjunt que componen el carrer i els seus recolzaments longitudinals més immediats. *Pedro Antonio de Alarcón* per l'interior i *Arabial* per fora. Aquest entramat allargat es completa amb gairebé cinquanta transversals que penetren més o menys a la ciutat de vora.

Una trama sorgida a la corda fluixa, entre el projecte i l'espontaneïtat, però que aconsegueix, sense despersonalitzar-se com a primera perifèria, alimentar-se poderosament amb la idea de barri amb aroma local, encara que massa aliena als seus compromisos urbans.

Aquesta combinació de la seva qualitat identitària i la seva extensió superficial permeten l'associació puntual amb altres trames que brinden a la malla central amb diferències valuoses: distingeix d'entre les seves innumerables cantonades relacions escalars importants, articula la continuïtat d'altres territoris urbans, reconstrueix la idea de ronda com a vincle entre trames i poblacions, i localitza posicions idònies per a l'arquitectura col·lectiva.

6. Un parc comercial tan obsolet avui com espectacular per al futur. L'arquitectura del Camino de Ronda va guanyar-se a pols la seva mala fama. Compactada al màxim, va ocupar sempre la totalitat de la parcel·la, un repartiment abusiu que va deixar l'espai imprescindible per al carrer, una ordenança que no va equilibrar les distàncies del públic amb el privat, i que va permetre massa ajustos. Les àmplies qualitats interiors dels habitatges contrasten amb la pobresa dels element tipològics de relació: límits de propietat, portals, nuclis de comunicació, equilibri entre plantes inferiors i superiors, entre façanes davanteres i posteriors, etc.

6. An office park with a present as obsolete as its future is brilliant.

The architecture along the Camino de Ronda has earned its bad name. Packed together extremely tightly it always took up the entire lot, a punishing distribution that barely left the obligatory space for the street, an ordinance that failed to balance the distances between public and private spaces and permitted too much leeway. The notable quality of the homes' interiors thus clash with their utterly bankrupt typologies: property lines, entranceways, communication hubs, imbalances between upper and lower floors, between front and rear facades, etc.

In spite of this oversaturation, the Ronda's active use of its street-level establishments, the obsolescence of its office park, the proximity and availability of the second floor and its underutilized street grid relative to its prime location all allow it to create an illusion of modernity. This gives one pause to consider the potential of this contact between the block and the ground as a vessel for a renewed and recentralized commercial sphere, a future value that might also rebalance the housing and foster better, more mixed sidewalks, a more cosmopolitan and human space.

7. Three responsible scenarios. Given the path it's been on ever since it was built, the Camino de Ronda and its urban systems can today be called an "in-between" space. Based on careful observation, its inherent qualities render it all at once both near and far, committed as much to the city's outward expansion as it is to its heart or its outlying districts.

The more local of these scenarios suggests a role for this street as the backbone of an outlying fabric, a grid with the features and sense to function in the service of the city's overall growth. Meeting the needs of the Granada of the twentieth century, the linkage with its northern and southern settlements would restore the idea of a certain "circumvalent crossing" that would connect the suburban radial roads before penetrating into the center of town, and would give these unprotected spaces a more vital role.

On the other hand, this axis ought to responsibly serve the historic city and ensure continuity with downtown Granada, linking its own spaces and uses with those of the Granada of Puerta Real, of Fígares, of la Magdalena, of la Virgen, etc. In this way, access to "historic" districts, the boundaries of the city's natural internal corridors, the traditional intra-university routes, and options for introducing cultural and administrative facilities would all be enhanced.

The "urban scenario" recasts the attitude with which the city approaches its surrounding region. Normalizing the connection to similarly active surroundings implies restoring to the streets what the highways robbed them of many years ago. We need to grant Granada amnesty for the perverse battle that long raged between the city and the country, to revitalize the city's edges and reverse the current logic of occupying land and situating activities.

8. The multiscalar and multitemporal characteristics of the city street link some parts of the city better than others and highlight the differences in character of the elements thereby made functional. This is how we can observe that the Camino de Ronda enjoys enough of an urban identity to offer Granada the fundamental leeway to reinvent itself by tying together its disparate opportunities.

*this text is excerpted from the chapter on Granada in the author's doctoral dissertation, "*La travesía más transparente. La visión de Córdoba, Málaga y Granada desde su calle ciudad*," presented in the University of Granada in November 2009.

ⁱ "*La Granada de Gallego y Burín, 1938-1951: reformas urbanas y arquitectura*," Julio Juste. Granada, 1979.

ⁱⁱ That's how Josep Parcerisa put it in the chapter on Granada, "*El precio de los prejuicios*," from his thesis, "*La forma urbis: cinc ciutats sota sospita*" (1990).

ⁱⁱⁱ Together with its longitudinal and transversal supports, its own fabric, its centrality, its distant relational elements, and even its future outlook, it is what the author's thesis labels an "urban universe of the street-city," forms and functions that emerge from the central line and "extend across" the entire city as an instrument of for reading and interpreting it.

Tot i aquesta saturació, la intensa ocupació de la planta baixa, l'obsolescència del seu parc comercial, la proximitat i disponibilitat de la planta primera i la seva desaproveitada malla viària en relació amb la seva posició urbana, permeten crear il·lusions de modernitat. Seria pensar aquest contacte de la mansana amb el terra com un contenidor d'un renovat i recentralitzant comerç, un valor de futur que pot reequilibrar també la residència i generar voreres més barrejades i positives, un espai més cosmopolita i humà.

7. Tres escenaris de responsabilitat. Atenent a la trajectòria dels esdeveniments des que va sorgir, el Camino de Ronda i el seu sistema urbà poden considerar-se a dia d'avui un indret "intermedi"³. Si ens basem en l'observació curosa del carrer, les seves pròpies qualitats el fan ser alhora a prop i lluny, compromès tant amb la projecció territorial de la ciutat com amb la seva fundació o extensions perifèriques.

L'escenari més local presenta el carrer com eix vertebral d'un teixit perifèric, una malla de característiques i sentir propis que serveix de recolzament al creixement general de la ciutat. Complint amb la Granada del segle XX, el seu lligam amb el nord i el sud urbans recuperaria la idea de certa "travessia circumval·lant" que connecta les radials suburbanes abans de penetrar al centre, i doti de centralitat aquests espais desprotegits.

Per altra banda, l'eix ha de complir responsablement amb la ciutat anterior, i permetre la continuïtat del fet central, enllaçant els seus propis escenaris i funcions amb la Granada de Puerta Real, de Fígares, de la Magdalena, de la Virgen, etc. Així s'amplificarien els accessos als recintes "històrics", les fronteres dels corredors naturals interns, els itineraris universitaris, les ocipons per a implantar equipaments culturals, administratius, etc.

6. Trama pròpia i relacions amb altres formes tramades

6. Internal structure and relationships with surrounding structural forms.



L' "escenari urbà" redefineix l'actitud amb què la ciutat s'enfronta al seu territori. Naturalitzar la comunicació amb un exterior també actiu és tornar al carrer el que van endur-se les carreteres. Granada necessita l'amnistia en el conflicte pervers que durant anys s'ha generat entre ciutat i camp: revitalitzar la vora urbana i revertir les lògiques actuals d'ocupació del sòl i localització d'activitats.

8. La condició multiescalar i multitemporal del carrer a la ciutat vincula més a unes peces urbanes que a d'altres i assenyala diferències de caràcter dels elements que els fa operatius. És així com es pot observar que el Camino de Ronda gaudeix de suficient identitat urbana per a oferir marges de maniobra fonamentals per a Granada, una ciutat que s'ha de reinventar a partir d'afermar les seves oportunitats.

7. View to the south of the Camino de Ronda bridge over the railroad tracks. This particular junction involves an overall shift in the directrix of the main rectilinear framework and coincides with the intersection of the Beiro River—running beneath barrel vaulted ceilings under the train tracks—and also opening up onto one of the best views of the center city.

8. Urban Scenario. The three concurrent scenarios— here superimposed upon one another— were labeled “periphery,” “city,” and “extension.” Shown above are the various elements and environments that come into play so that the axis can serve as a link to the surrounding region: the access roads that turn into cross streets distinct from the axis, the infrastructural barriers, the functional artifacts, the city gates, the important question of a wide-open landscape, etc.

7. Vista cap al sud del pont del Camino de Ronda sobre les vies del ferrocarril. Aquesta articulació suposa un canvi de directriu del tram recte principal i coincideix amb l'encreuament sobre el riu Beiro -cobert per sota de les vies del tren- i obre a més una de les millors perspectives sobre la ciutat interior.

8. Escenari Urbà. Els tres escenaris simultanis -superposats espacialment- van denominar-se “perifèria”, “urbà” i “extensió”. L'exposat aquí selecciona els elements i els àmbits que intervenen per a que l'eix pugui servir d'enllaç i relació amb el territori exterior: els accessos que esdevenen transversals diferenciades de l'eix, les barreres infraestructurals, els artefactes funcionals, les portes urbanes, les grans històries del paisatge obert, etc.

* Aquest text és un breu reflex del Capítol monogràfic sobre Granada de la Tesi Doctoral de l'autor autor “*La travesía más transparente. La visión de Córdoba, Málaga y Granada desde su calle ciudad*” llegida a la Universidad de Granada al novembre de 2009.

ⁱ Julio Juste, “*La Granada de Gallego y Burín, 1938-1951: reformas urbanas y arquitectura*”, Diputación de Granada, 1979.

ⁱⁱ Així va expressar-ho Josep Parcerisa al capítol dedicat a Granada “*El preu dels prejudicis*”, de la seva tesi “*La forma urbis: cinc ciutats sota sospita*” (1990).

ⁱⁱⁱ El conjunt de recolzaments longitudinals i transversals, la seva trama pròpia, les seves centralitats, els seus elements distants de relació, i fins i tot les seves opcions futures, són el que la tesi va anomenar “*Universo Urbano de la calle-ciudad*”, formes i funcions que sorgeixen des de la línia central i que “*travessen*” el conjunt urbà com un instrument de lectura i d'interpretació.



