

1. View from the north of the city at the dawn of the twenty-first century

1. Vista desde el norte de la ciudad a principios de siglo 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.

## Visiones de una traza moderna. El Camino de Ronda, Granada

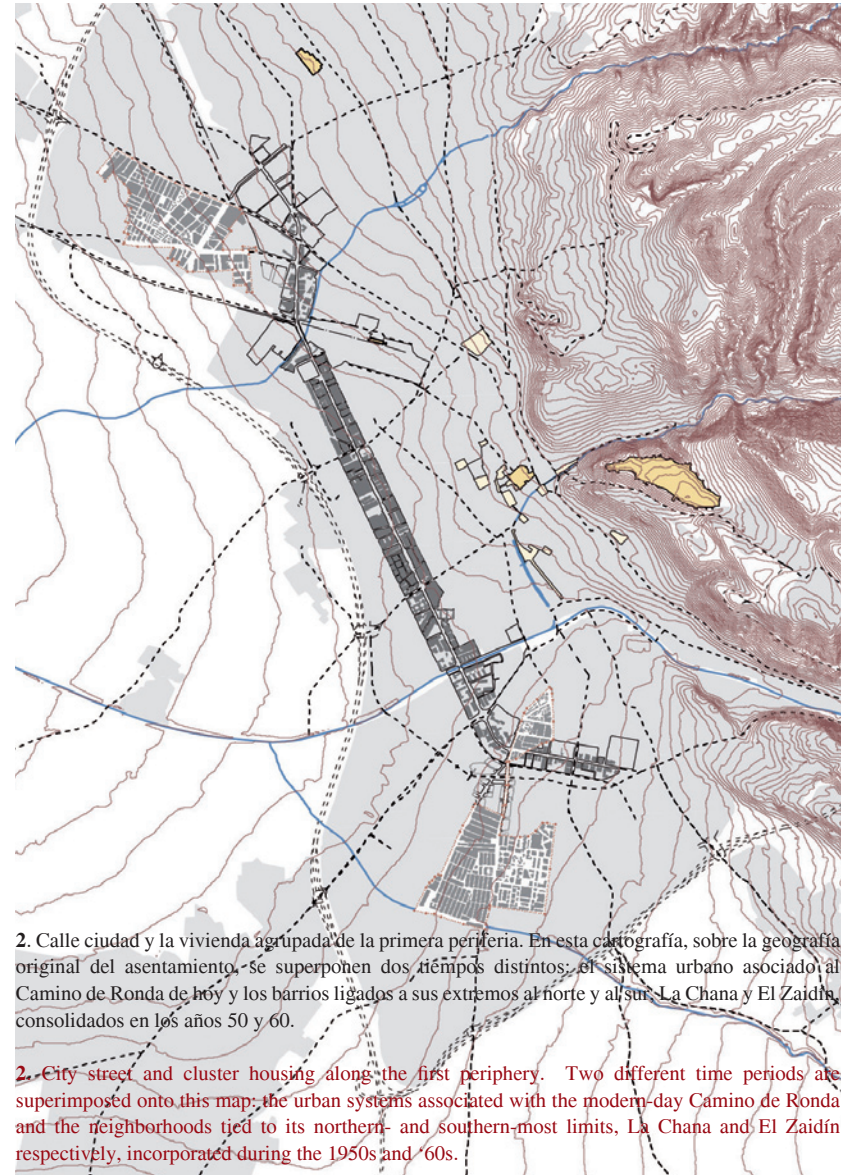
Juan Luis Rivas

1. El primer proyecto del “Camino de Ronda”, en 1898, planteaba exclusivamente la creación de una carretera que pudiera salvar por fuera los accesos norte y sur de la ciudad. La discusión en aquellos años se centró en su ancho, alcanzando los 25 metros frente a los 7 que proponía Obras Públicas. La apertura central de la Gran Vía de Colón orientó su dirección, y la distancia de 975 metros entre ambas generó un espacio de reserva y especulación entre ciudad y calle que fue ocupándose durante la mitad central del siglo XX.

Desde el Concurso de Anteproyecto de Ensanche y Reforma Interior de 1935, hasta la Revisión del Plan General de 1973, diversos planes proyectaron la urbanización de este espacio, los bordes de la calle y el crecimiento de la ciudad. Se debatían entre considerar a la calle un tramo al oeste de una deseada “ronda” completa, una recta que sirviera de apoyo a futuros y superiores trazados o un límite de la ciudad frente a un campo cada vez más sobrevalorado.

El Plan de 1985 terminó por renunciar al desarrollo de esta forma urbana y aceptó la colmatación arquitectónica de las décadas precedentes, cediendo la “modernidad” a las nuevas infraestructuras de transporte, y cerrando en apariencia el asunto del crecimiento sobre la vega.

Mientras, la calle había llegado a asumir todo el movimiento intraurbano de una Granada cada vez más desproporcionada, con bolsas de crecimiento cada vez mayores enganchadas a las radiales suburbanas de los extremos. La calle, reflejo de una actualidad mal entendida era denostada a medida que se convertía en imprescindible. La arquitectura, como veremos, no ayudó, asfixiando sus aceras en una ocupación de suelo y un raquitismo de la urbanización sin precedentes.



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 recién trazado hacia el sur, desde la rasante más elevada (en el tramo norte, para salvar las vías del ferrocarril).

2. Para entender y sobre todo para superar su pasado necesitamos ofrecer visiones del Camino de Ronda que enfoquen de nuevo su crítica y resitúen su protagonismo en la ciudad. La producción de estas remite a la necesidad de expresar una opinión personal sobre la calle, liberando al urbanismo de prejuicios generalizados o posicionamientos “éticos”.

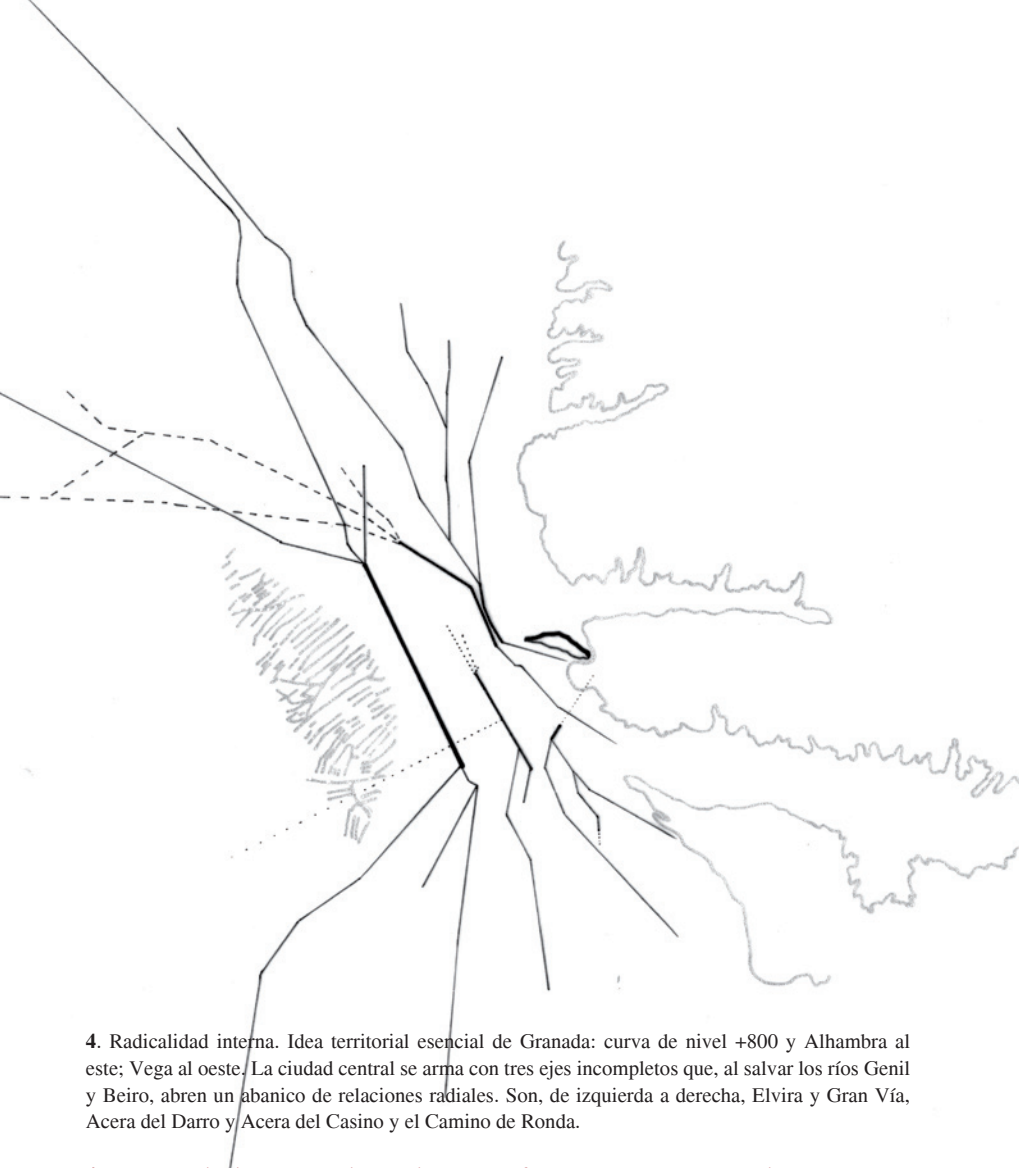
Detrás de estas visiones está también la voluntad de ofrecer “imágenes” que se sumen a la reflexión. Confiar en ellas y dejar que hablen por sí mismas es apostar por la cartografía para hacer ciudad, eligiendo con cuidado los elementos contrapuestos, observando e interpretando sus relaciones.

Por último, estas ideas “visionarias” muestran el futuro y lo imaginan ya reivindicado, funcionando a pleno rendimiento, habiendo podido desarrollar sus capacidades latentes.

Las tres orientaciones -confiar en puntos de vista concretos y personales fruto de la investigación, ofrecer imágenes novedosas e inesperadas, pensar en mejores escenarios futuros- están detrás de la necesidad, urgente en el caso de Granada, de cambiar la mirada con la que se “juzga” al Camino de Ronda y llamar la atención de ciudadanos y técnicos mostrando lecturas más amplias y constructivas.

**3. Una posición reveladora.** Desde que en septiembre de 1930 se iniciaran las obras del Camino de Ronda, Granada ha insistido en dominar su propia forma en contacto con una Vega que consideró suya, aferrándose a un inmóvil e inconstruible “paisaje” de esencias potentemente establecidas (Sierra Nevada, La Alhambra, etc):

La calle se dispuso aproximadamente de norte a sur, como *bypass* desde la carretera de Málaga-Sevilla hasta la de Motril pero comprometida también con la geografía de la ciudad anterior, es decir, la apertura de la Gran Vía -como rectificación de la curva de nivel +690 que suponía la inmediata calle Elvira, en el borde sur del Albaicín-, la secuencia renacentista de San Jerónimo, la orientación de la cuadrícula barroca del Barrio de la Magdalena...



4. Radicalidad interna. Idea territorial esencial de Granada: curva de nivel +800 y Alhambra al este; Vega al oeste. La ciudad central se arma con tres ejes incompletos que, al salvar los ríos Genil y Beiro, abren un abanico de relaciones radiales. Son, de izquierda a derecha, Elvira y Gran Vía, Acera del Darro y Acera del Casino y 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. Secuencia de secciones transversales desde el Estadio de la Juventud al norte (izquierda), hasta el encuentro con Alhamar al sur (derecha)



Pero el Camino de Ronda era en su concepción más un proyecto topográfico que aseguraba el desarrollo futuro, ese comodín sobre el que montar la ciudad moderna, y no tanto un estéril límite de lo urbano en defensa de lo agrícola. De esta manera, su fondo de escena en Sierra Nevada, hacia el pico de la Alcazaba, su preciso momento orográfico de pendientes suavizadas por debajo del 8%, su capacidad para aglutinar direcciones territoriales de paso y movimientos locales transversales... se revelan como las cualidades más valiosas de su posicionamiento único.

**4. Un espacio interior de oportunidad.** La sección mínima de 25 metros en sus 2,7 kms de línea recta, lejos de producir homogeneidad, se traduce en una diversidad longitudinal que sólo puntualmente abandona la forma de U cerrada. El tamaño nos permite leer transversalmente toda la ciudad y diferenciar así calles centrales, caminos de penetración desde la vega, ejes de actividad, conexiones entre recintos universitarios, corredores fluviales, pasajes menores...dibujando un mapa de cortes y comprensión de Granada.

Por otro lado, los espacios de apertura de la sección permiten la exposición de las fachadas continuas y las imponentes esquinas de la residencia: el vacío al norte de los terrenos del ferrocarril y su comunicación con el perfil sureste de la ciudad; la Glorieta de Arabial que relaciona el eje central con su paralela al sur; el cruce con la calle Severo Ochoa en Plaza Einstein, como puerta de recorridos locales que relacionan en diagonal el centro y los tejidos externos del Beiro, y como enlace entre las colinas del este (Universidad, Albaicín...) y los recorridos territoriales hacia el oeste. Las posibilidades de reurbanización, la implantación de nuevas funciones o la regeneración de la residencia pasan por el reconocimiento de estos momentos excepcionales, donde la calle se amplía y se relaciona con otras distancias y formas.

**5. Trama propia y otras asociaciones.** Por muy débiles que puedan parecer sus calles paralelas -torpes cambios de sección, torsiones de su propio eje o pérdidas repentinas de carácter-, se hace necesario reconocer el juego conjunto que componen la calle central con sus apoyos longitudinales más inmediatos, Pedro Antonio de Alarcón por el interior y Arabial por fuera. Este entramado alargado se completa con casi cincuenta transversales que penetran más o menos en la ciudad de borde.

Una trama surgida en el alambre, entre el proyecto y la espontaneidad, pero que consigue, sin despersonalizarse como primera periferia, alimentarse poderosamente de la idea de barrio con aroma local, aunque demasiado ajena a sus compromisos urbanos.

Esta combinación de su cualidad identitaria y su extensión superficial permite la asociación puntual con otras tramas que brindan a la malla central con diferencias valiosas: distingue de entre sus innumerables esquinas relaciones escalares importantes, articula la continuidad de otros territorios urbanos, reconstruye la idea de ronda como vínculo entre tramas y poblaciones, y localiza posiciones idóneas para la arquitectura colectiva.

**6. Un parque comercial tan obsoleto hoy como espectacular para el futuro.** La arquitectura del Camino de Ronda se ganó a pulso su mala fama. Compactada al máximo, ocupó siempre la totalidad de la parcela, un reparto abusivo que dejó el espacio imprescindible para la calle, una ordenanza que no equilibró las distancias de lo público con las de lo privado y permitió demasiado ajuste. Las amplias cualidades interiores de las viviendas contrastan con la pobreza de los elementos tipológicos de relación: límites de propiedad, portales, núcleos de comunicación, equilibrio entre plantas inferiores y superiores, entre fachadas delanteras y traseras, 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.

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

<sup>ii</sup> 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).

<sup>iii</sup> 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.

Translation: Philip Kay

A pesar de esta saturación, la intensa ocupación de la planta baja, la obsolescencia de su parque comercial, la cercanía y disponibilidad de la planta primera y su desaprovechada malla viaria en relación a su posición urbana, permiten crear ilusiones de modernidad. Sería pensar en este contacto de la manzana con el suelo como un contenedor de un renovado y recentralizante comercio, un valor de futuro que puede reequilibrar también a la residencia y generar aceras más mezcladas y positivas, un espacio más cosmopolita y humano.

**7. Tres escenarios de responsabilidad.** Dada la trayectoria de los acontecimientos desde que surgiera, el Camino de Ronda y su sistema urbano pueden considerarse hoy día un lugar “intermedio”. Basados en la observación cuidadosa de la calle, sus propias cualidades le hacen estar cerca y lejos al mismo tiempo, comprometida tanto con la proyección territorial de la ciudad como con su fundación o extensiones periféricas.

El escenario más local presenta a la calle como eje vertebral de un tejido periférico, una malla de características y sentir propios que sirve de apoyo al crecimiento general de la ciudad. Cumpliendo con la Granada del siglo XX, su ligazón con el norte y el sur urbanos recuperaría la idea de cierta “travesía circunvalante” que conecte las radiales suburbanas antes de penetrar en el centro, y dote de centralidad a estos espacios desprotegidos.

Por otro lado, el eje debe cumplir responsablemente con la ciudad anterior permitiendo la continuidad de lo central, enlazando sus propios espacios y funciones con la Granada de Puerta Real, de Fígares, de la Magdalena, de la Virgen, etc. Se ampliarían así los accesos a los recintos “históricos”, las fronteras de los corredores naturales internos, los itinerarios universitarios, las opciones para implantar equipamientos culturales, administrativos, etc.

6. Trama propia y relaciones con otras formas tramadas

6. Internal structure and relationships with surrounding structural forms.





El “escenario urbano” redefine la actitud con que la ciudad se enfrenta a su territorio. Naturalizar la comunicación con un exterior también activo es devolver a la calle lo que se llevaron las carreteras. Granada necesita la amnistía en el conflicto perverso que durante años se ha generado entre ciudad y campo: revitalizar el borde urbano y revertir las lógicas actuales de ocupación de suelo y localización de actividades.

**8.** La condición multiescalar y multitemporal de la calle en la ciudad vincula más a unas piezas urbanas que a otras y señala diferencias de carácter de los elementos que los vuelve operativos. Es así como puede observarse que el Camino de Ronda goza de suficiente identidad urbana para ofrecer márgenes de maniobra fundamentales para Granada, una ciudad que se ha de reinventar amarrando sus oportunidades.

\* Este texto es un breve reflejo del Capítulo monográfico sobre Granada de la Tesis Doctoral del autor “*La travesía más transparente. La visión de Córdoba, Málaga y Granada desde su calle ciudad*” leída en la Universidad de Granada en noviembre de 2009.

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

<sup>ii</sup> Así lo expresaría Josep Parcerisa en el capítulo dedicado a Granada “*El precio de los prejuicios*”, de su tesis “*La forma urbis: cinc ciutats sota sospita*” (1990).

<sup>iii</sup> Al conjunto de apoyos longitudinales y transversales, a su trama propia, sus centralidades, sus elementos distantes de relación, e incluso sus opciones futuras, es a lo que la tesis denominó “Universo Urbano de la calle-ciudad”, formas y funciones que surgen desde la línea central y “atravesan” el conjunto urbano como un instrumento de lectura e interpretación.

**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 hacia el sur del puente del Camino de Ronda sobre las vías del ferrocarril. Esta articulación supone un cambio de directriz del tramo recto principal y coincide con el cruce sobre el río Beiro -embovedado por debajo de las vías del tren- abriendo además una de las mejores perspectivas sobre la ciudad interior.

**8.** Escenario Urbano. Los tres escenarios simultáneos -superpuestos espacialmente- fueron denominados “periferia”, “urbano” y “extensión”. El expuesto aquí selecciona los elementos y los ámbitos que intervienen para que el eje pueda servir de enlace y relación con el territorio exterior: los accesos que se vuelven transversales diferenciadas del eje, las barreras infraestructurales, los artefactos funcionales, las puertas urbanas, los grandes asuntos del paisaje abierto, etc.



