

RODRÍGUEZ ROMERO, Eva J.; SÁENZ DE TEJADA GRANADOS, Carlota, y SANTO-TOMÁS MURO, Rocío (coord.) *Umbrales urbanos de Madrid. Paisajes desde la memoria hacia la nueva ciudad.* McGraw Hill España. 2024. 212 pp. ISBN: 978-84-486-4412-3

Este libro recoge los resultados principales del proyecto de investigación «El paisaje periurbano de Madrid: visiones desde la memoria hacia la nueva ciudad», que se enmarca en el programa Retos de la Sociedad, del Ministerio de Ciencia e Innovación de España y la Agencia Española de Investigación (cod. PID2019-110693RB-100). Coordinan la obra Eva Rodríguez, catedrática de Arquitectura, Carlota Sáenz de Tejada y Rocío Santo-Tomás, doctoras en Arquitectura. Los autores colaboradores son, mayoritariamente, doctores en Arquitectura, salvo dos doctores en Historia del Arte y Clive Davies, geógrafo y botánico de Newcastle University y miembro del Foro Europeo de Bosques Urbanos (EFUF).

Una de las primeras cosas que constata el lector al ver el índice es que los paisajes periurbanos de Madrid varían en función del punto geográfico de aproximación. ¿Dónde termina el campo y empieza la ciudad? ¿Dónde termina la carretera y empieza la calle? ¿Dónde pasamos de los paisajes de aproximación al paisaje urbano?

A estas y otras preguntas responde en este libro el grupo de investigación Patrimonio, Arquitectura y Paisaje de la Universidad San Pablo-CEU, reflexionando sobre el concepto de umbral urbano en torno a la ciudad de Madrid.

El análisis que aquí se hace del espacio periurbano de Madrid busca superar la mera catalogación, integrando valores naturales, históricos, culturales y sociales, para determinar el papel que desempeñan los ejes principales de acceso, los hitos arquitectónicos y las infraestructuras verdes en los espacios de contacto entre lo rural y lo urbano, aplicando una metodología mixta que aúna la visión experta y la visión de la población.

El capítulo introductorio, de Eva Rodríguez, nos sitúa ante el paisaje periurbano, una realidad compleja, cambiante y vulnerable que seremos capaces de conservar, mejorar y disfrutar si educamos para percibirlo. Es un apartado con definiciones, en el que se identifican los tipos de umbrales y los paisajes objeto de estudio: el *naturalista* del noroeste, el *industrial-productivo* del sureste y el *histórico* del oeste, cada uno con sus valores específicos. Destacar el reconocimiento que se hace del espacio público y la equivalencia entre la conservación del paisaje histórico y la puesta en valor de los paisajes cotidianos, del paisaje de los accesos.

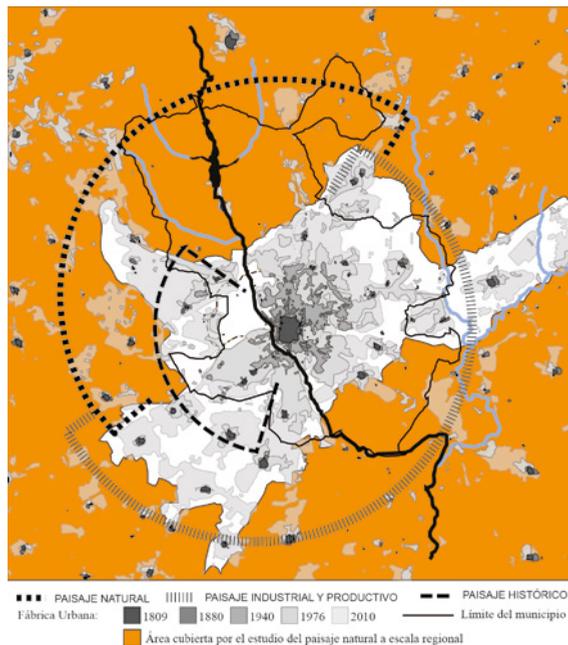


Figura 2. Plano de la evolución histórica del crecimiento urbano en el área metropolitana de Madrid, con la definición esquemática de tres tipos de paisajes de aproximación a la ciudad (Grupo de Investigación Patrimonio, Arquitectura y Paisaje, 2020).



Figura 2. Fragmentos visuales de la caracterización del paisaje de aproximación a Madrid por la carretera. Tira superior: espacios considerados umbrales urbanos; tira inferior: ámbitos más periféricos donde predomina la infraestructura gris (Grupo de Investigación Patrimonio, Arquitectura y Paisaje, 2018).

El capítulo 1, «Vía de la memoria: mutaciones y resignificaciones de la arquitectura y el espacio urbano en un singular acceso a Madrid», está escrito por Javier García-Gutiérrez, Carmen Irene Sanchidrián y Guadalupe Cantarero-García. Se dedica al noroeste de la ciudad, al tramo más cercano a Madrid de la A6, junto a la Ciudad Universitaria (UCM y UPM). Analiza sus etapas desde principios del siglo xx, aquellas en las que se trata de imbricar lo construido con lo desaparecido, con lo proyectado y con lo que nunca llegó a construirse. Son referentes de este paisaje la Puerta de Hierro, el Ministerio del Aire, el Arco de Triunfo, el Monumento a los Caídos y el Monumento al Plus-Ultra, también el desarrollismo de los años sesenta y sus luces y sombras desde 1979. Se citan actuaciones que han minado los valores de este acceso, como el Bus-VAO, el intercambiador de transporte o el *Faro de Moncloa*, que distorsiona la percepción de los edificios del entorno y no ha logrado ser el nuevo símbolo de este acceso. Tras repasar efectos negativos de las leyes de memoria, el tráfico o la publicidad sobre el Arco y su entorno, los autores abogan por recuperar la dignidad urbana sin sesgos, con respeto a los diferentes valores y tiempos.

Este capítulo incluye un anexo de gran atractivo: un acercamiento al diseño original de la Puerta de Hierro y su emplazamiento estratégico, junto con una restitución planimétrica histórica de su ubicación hasta la actualidad, con fotografías de época.

Visto el noroeste de Madrid, en el capítulo 2 se analiza el lado noreste, en concreto, la huella de las vías históricas y las haciendas de la nobleza en el trazado urbano. Este trabajo, de María Isabel Pérez y Miguel Lasso de la Vega, permite conocer las quintas de Torre Arias y La Alameda, junto con la Piovera y El Capricho, fundamentalmente. Entre otras cosas, se pone de manifiesto el papel del camino Real de Madrid

a Alcalá, que explica, junto a otras «virtudes geográficas», la situación de las quintas en las poblaciones de Canillejas y La Alameda, así como su emplazamiento. En el capítulo se estudia la pervivencia de las quintas, nacidas como residencias de temporada, junto con la huella dejada en el trazado urbano por sus lindes y la transformación de los caminos vinculados a ellas, hoy calles en muchos casos.

El capítulo 3 se titula «Vestigios de los espacios agrícolas en el oeste del Madrid histórico: de Mígas Calientes a Madrid Río», obra de Iván González y Eva Rodríguez. Como se dice al inicio, la actividad agrícola es «un agente capaz de generar y preservar el paisaje y así, con él, la identidad de la ciudad». A ella se sumaría el análisis del paisaje, que puede ser el motor de mejora del planeamiento urbano convencional, desde el punto de vista funcional y medioambiental. Al detenerse los autores en las características de este borde, identifican una configuración topográfica única, el curso del río y los espacios verdes protegidos de las afueras. La vega del río es el «límite natural que entorpecía el crecimiento de la ciudad y la enfocaba hacia el este». Desde los años 70, la brecha de la M-30 añadió complejidad a la relación ciudad-río, haciendo necesaria la regeneración e integración de estos espacios. Además, es el borde de las grandes posesiones reales, inmensas reservas de suelo de uso agrícola, con huertas, viveros de plantas y árboles y tejares. En este sentido, el proyecto de Madrid Río es visto como una intervención clave e integradora, que conecta espacios urbanos y naturales.

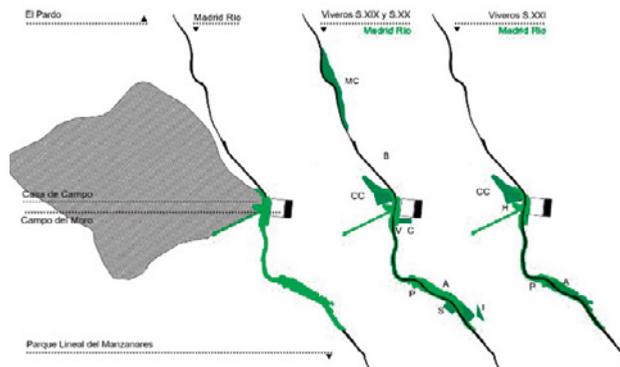


Figura 3. Planos de la intervención Madrid Río con los espacios verdes libres, huertas y viveros. CC: de la Casa de Campo / H: Huerta de La Partida / V: de La Virgen del Puerto / C: de La Cuesta de la Vega como parque de Atenas / P: del Puente de Toledo / A: Dehesa de La Arganzuela / MC: de Migas Calientes (S. XIX) (elaboración propia sobre parcelario de Madrid).

El capítulo 4, «Paisaje y percepción en la ciudad, la irrupción del paisajismo moderno en Madrid», lo firman Benito Jiménez y Eva Rodríguez. En sus páginas se repasan ejemplos de «desdensificación» y de incorporación del verde entre 1920 y 1936: la Ciudad Universitaria, como ciudad-jardín; la prolongación del P.º de la Castellana, con la propuesta de Jansen y Zuazo; las colonias satélite (en su día) de El Viso y Parque-Residencia. A través de estas intervenciones se muestra el papel de las infraes-

estructuras, del ferrocarril y de la significación social que adquiere el verde: sobrepasa su carácter más decorativo y embellecedor «para convertirse en funcional e higienizador», en protagonista en la percepción y el disfrute, contribuyendo a una «intencionada dilución progresiva de los bordes urbanos con su entorno».

El siguiente capítulo se titula «Paisaje urbano e hitos arquitectónicos madrileños: las escalas de la percepción», de Santiago de Molina y María Arana. Los autores inciden en la importancia de tomar conciencia de los límites, bordes y fronteras de la ciudad, la primera ventana a su interior. Pero su visión ha variado con las generaciones en función de su sensibilidad y de los medios. Hoy encontramos límites difusos e imprecisos que hacen difícil saber dónde acaba el paisaje urbano y empieza la ciudad misma. Como bien dicen los autores, hoy el coche, los puntos de vista que ofrecen las carreteras de acceso y el tráfico marcan la secuencia y la duración de la panorámica que vemos. En el punto «El paisaje desde la óptica» se afirma que entramos en la ciudad «desde el momento en que percibimos su arquitectura en la distancia», de ahí la importancia de que los proyectos arquitectónicos trabajen dos planos: el del paisaje y el de la arquitectura. Desde esta premisa, y contando con la definición de hito de K. Lynch, los autores buscan las mejores vistas. Hacen un interesante análisis de las cinco torres de la Castellana desde distintas distancias y de edificios como la torre vela del BBVA, una torre de viviendas del PAU de Vallecas y el Museo de las Colecciones Reales, hito no vertical del que dicen «saber diluir la forma, reducir el tono al saberse parte de un paisaje histórico».

El capítulo 6, de Jesús Ángel Sánchez, ofrece una aproximación a las posibilidades didácticas del paisaje urbano y periurbano de Madrid, poniendo el foco en su consideración de ciudad inacabada y de patrimonio a estudiar, preservar y enseñar. Temas que aborda son la patrimonialización, el umbral urbano (con un doble papel hacia dentro-hacia fuera y con elementos que desaparecen o quedan fagocitados), la *metápolis* (metástasis metropolitana) y los problemas actuales (gentrificación, masificación turística, daños del patrimonio...). También, se detiene en las referencias visuales, como el cerro de Los Ángeles o las conexiones de la A-4 con la M-50, M-45 y M-40 (nodos). El enfoque propuesto para la enseñanza de los paisajes y el patrimonio es interdisciplinar, con trabajo de campo e itinerarios didácticos, incluidos los «recorridos erráticos por la ciudad» y el uso de fuentes primarias y secundarias. Como dice el autor, quizá el mejor modo de enseñar una ciudad sea enseñando a amarla, y eso pasa por «generar o hacer que afloren vínculos afectivos, emocionales, con la ciudad».

En el capítulo 7, Rocío Santo-Tomás y Carlota Sáenz de Tejada estudian la capacidad de la infraestructura verde para potenciar la percepción de «conexión» en áreas periurbanas. Toman como referencia la periferia sureste de la capital, ejemplo de paisaje disperso, fragmentado y menos valorado paisajísticamente que el de otras periferias. Entre las claves que apuntan están la importancia de concebir el uso combinado y complementario de las infraestructuras verdes y grises (de transporte o hidráulicas, por ejemplo) y la integración del sistema de espacios verdes a todas las escalas, conectando «nodos» verdes con «corredores» verdes. Un ejemplo de ello es Madrid Río, considerada la mayor intervención de conectividad de zonas verdes de la ciudad, que continúa hacia el sur por el Parque Lineal

del Manzanares y actúa como nexo entre la zona industrial-productiva de la ciudad y los espacios verdes históricos del noroeste. Otro buen referente es el Proyecto Bosque Metropolitano, concebido para garantizar la continuidad ecológica y espacial a escala metropolitana. Más allá de la visión técnica, se ofrece la opinión de la población local sobre la dimensión física y percibida de las conexiones que permiten las infraestructuras verdes con la naturaleza, con la ciudad y con las personas. La conclusión es clara: son infraestructuras que ayudan a redefinir la relación campo-ciudad y aportan beneficios a los ciudadanos, además de poder convertirse en generadoras de nuevas puertas o umbrales en la ciudad.

El último capítulo, obra Clive Davies, lleva por título «Usos, oportunidades y retos del paisaje periurbano en Europa». Este trabajo pone de manifiesto las notables diferencias que hay en este paisaje a nivel europeo, entre otras cosas, por la variedad existente en cuanto a topografía, prioridades de uso del suelo, cultura local, ecosistemas de planificación y clima. El autor incide en el hecho de que, lejos de ser «un simple anillo alrededor de la ciudad», ofrece oportunidades para proporcionar una resistencia «en profundidad» ante los cambios en el clima, el declive de la biodiversidad y la zona urbana vecina, al tiempo que reduce la presión sobre el medio rural y mejora las oportunidades de salud, bienestar y acercamiento a la naturaleza de los ciudadanos. Aspectos que se analizan son las infraestructuras de servicios, el paisaje sonoro, el uso agrícola y el de árboles y bosques, junto con las masas de agua. En cuanto a las perspectivas de futuro, Clive habla de las presiones de cambio en estos espacios, de la importancia de comprender el contexto local y de abogar por la conectividad paisajística, tal y como hacen otros autores del libro. Las páginas finales las dedica a casos de estudio: el proyecto White Rose Forest (Leeds, Reino Unido), el Centro de Conservación de la Naturaleza de Bruchhausen (Alemania) y el Sendero de los Recuerdos y la Camaradería (Liubliana, Eslovenia). Se echa en falta la referencia a la arqueología industrial, cada vez con más peso, como pone de manifiesto la guía European Route of Industrial Heritage.

Hasta aquí el repaso a esta interesante obra, que bebe de sucesivos proyectos y que nos acerca a distintos paisajes periurbanos, con diferentes elementos, formas de abordarlos y presentarlos. A través de la diversidad de casos, enfoques y visiones, el libro hace una propuesta de método de análisis generalizable a otras ciudades y poblaciones, que además puede servir de base para la definición de procesos de planeamiento, diseño y gestión urbanos más respetuosos con la historia, el patrimonio y los valores culturales. El protagonismo que tienen en el libro la historia, la cartografía, la percepción y las ilustraciones, en su mayoría hechas por los autores, hacen de él un recurso útil y cercano para el geógrafo. Entre los objetivos de los autores está la continuación de la investigación con un nuevo proyecto, que permitirá seleccionar otros casos de estudio y profundizar en el análisis, introduciendo, por ejemplo, la percepción desde la aproximación a Madrid en tren.

Sara Izquierdo Álvarez