



Universidad de Valladolid

ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA
GRADO EN FUNDAMENTOS DE LA ARQUITECTURA

Trabajo Fin de Grado

EL PROYECTO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA REGENERACIÓN DE LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA. EL CASO DE MILÁN.

Autora: por Rosalía Simón de Lama
Tutor: por Juan Luis de las Rivas Sanz Dr. Arquitecto
Septiembre 2019



EL PROYECTO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA REGENERACIÓN DE LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA.

EL CASO DE MILÁN.

Autora: por Rosalía Simón de Lama

Tutor: por Juan Luis de las Rivas Sanz

Resumen

El espacio público en las ciudades contemporáneas debe encontrar una nueva forma de generar interés y crear nuevos focos para establecer una nueva urbanidad, independientemente de los centros históricos. En el último siglo la gran expansión de las ciudades ha creado amplias zonas periféricas con poca mezcla de usos y espacios públicos significativos para la ciudad.

Este trabajo se centra en las intervenciones que intentan crear nuevos puntos de interés en las periferias urbanas, tomando la ciudad de Milán como base del trabajo. Los dos casos de estudio que se analizarán son las intervenciones de City Life y la operación de regeneración en torno a *Porta Nuova*. Estos proyectos son espacios que funcionan correctamente dentro de la red de espacio público de la propia ciudad; ya que se relacionan con la vida urbana, crean confort fomentando su uso y tienen bastante versatilidad. El primero, se produce al recuperar el terreno donde se situaba la antigua *Fiera*, al noreste de Milán, y se realiza por iniciativa pública. El segundo, hace referencia a una parte del proyecto de mejora de la zona llamada *Isola*, al norte de la ciudad; el cual es impulsado con capital privado y ha terminado por generar una gentrificación muy acusada en este área.

Muchas veces para conseguir espacio público de calidad no hace falta la creación de nuevos espacios, sino la reapropiación de los ya existentes como ocurre con los casos de estudio; donde se recuperan zonas de la ciudad y se les dota de otro carácter para reajustarlos a las necesidades actuales.

Palabras clave: Regeneración urbana, espacio público, Milán, vida pública, plazas, arquitectura singular.

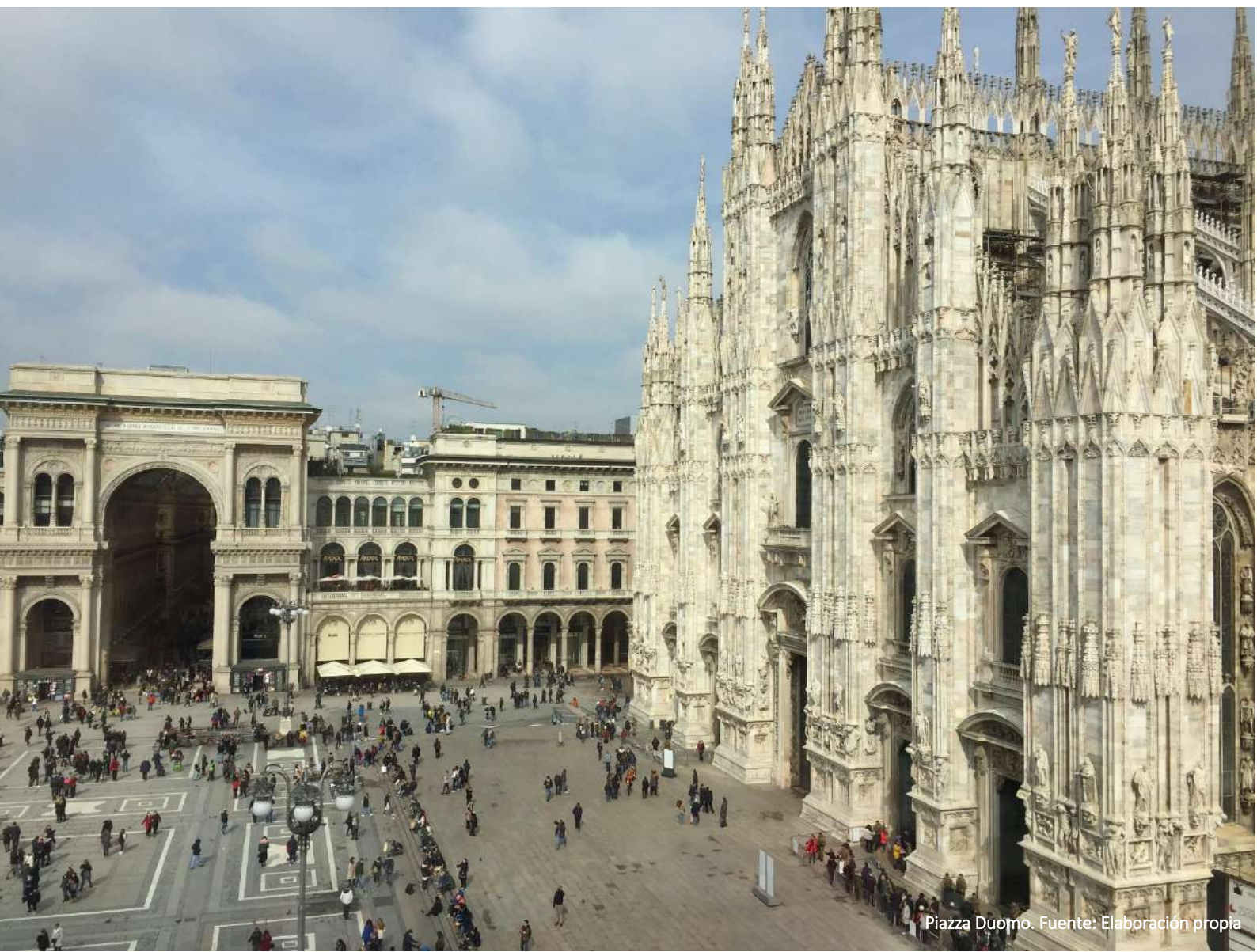
Abstract

In contemporary cities, in order to create a new urbanity the public space has to find a new designing to generate interest and highlight them regardless of the city centre. In the last century, the great expansion of the cities has created large peripheral areas with little mixture of uses and few iconic public spaces for the city.

This essay focuses on the interventions that attempt to create new focuses of interest in the urban peripheries. It studies two projects, the City Life Master Plan and the regeneration project around *Porta Nuova*; both of which are located in Milan. These cases are spaces that function properly within the public space network; since they relate to the public life of the city, create comfort by encouraging its use and have quite versatility. The first one is produced by recovering the area where the old *Fiera* was located at the northeast of Milan, and it is carried out by public initiative. The second one refers to a part of the improvement projects accomplished in the *Isola* area at the north of the city; which is driven by private capital and has ended up generating a very strong gentrification.

In order to achieve high quality public space, it is not necessary to create new spaces but the regeneration of the existing ones. As the studies cases, in those where existing areas of the city are recovered and given another use to readjust them to its current needs.

Key words: Urban regeneration, public space, Milan, public life, squares, iconic architecture.



ÍNDICE

1	INTRODUCCIÓN	7
1.1	Objetivo, metodología e interés de estudio.....	7
2	EL ESPACIO PÚBLICO EN LAS CIUDADES CONTEMPORÁNEAS: CONCEPTO, LUGARES, PROYECTO	9
3	SINGULARIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO EN EL CENTRO HISTÓRICO DE MILÁN	21
3.1	Milán histórico: del Duomo a la Scala (Galería de Vittorio Emanuele)	23
3.2	El “ensanche”: bulevares y jardines en el Plan Beruto. (1860-1915).....	29
3.3	Progetto Pasante y Aree Dismesse. La transformación de la primera periferia.	33
4	MILÁN CONTEMPORÁNEO. REGENERACIÓN URBANA Y NUEVO ESPACIO URBANO	43
4.1	City Life: un proyecto internacional sobre suelo público.....	47
4.2	Entre la Estación y la puerta del XIX: la recuperación de <i>Isola</i>	60
4.3	Un estudio comparado: forma y función en el espacio público, frente a cosmética y gentrificación.....	71
4.3.1	Carácter mercantil-público frente a lo puramente comercial	71
4.3.2	Comparación de los dos casos de estudio: City Life y Piazza Gae Aulenti.	77
5	CONCLUSIONES	87
6	BIBLIOGRAFÍA	93
7	ANEXO I	97



T
LA
TARTINA
MILANO

ristorante
"al Pozzo"

1 INTRODUCCIÓN

1.1 Objetivo, metodología e interés de estudio

En el siguiente trabajo se trata el nuevo espacio público y su relación con la ciudad contemporánea. Se ha elegido Milán como contexto urbano por su carácter mercantil e innovador. Es una ciudad que se sitúa en el panorama internacional como capital del diseño, colocándose en la vanguardia de este tipo de intervenciones. Además, es la sede de un gran número de exposiciones del sector y centro de producción y comercialización. Esto ha generado en Milán un foco de atracción turística e interés artístico para la creación de arquitectura singular, que ha llevado a impulsar en gran medida la creación de nuevos espacios públicos integrados en el tejido urbano preexistente en los últimos años.

A lo largo del trabajo se analizará cómo se relacionan funcionalmente estos espacios con la ciudad desde el diseño y los efectos que provocan, como es la gentrificación. Para lo cual se debe tener en cuenta el tráfico, paisaje, áreas verdes, edificios cercanos y el papel en el conjunto de la red de infraestructura de la ciudad.

Con el fin de comprender mejor la función del espacio público en las periferias se han estudiado dos casos concretos construidos en Milán en los últimos años; que son City Life, cuyo espacio principal es la *Piazza Tre Torri*, y la intervención de regeneración urbana en *Isola*, realizada en torno a la *Piazza Gae Aulenti*. Actualmente, hay un proceso de recuperación de áreas en desuso de la periferia donde se encuentran varios proyectos importantes de regeneración urbana. Estos proyectos tratan de solucionar los complicados espacios surgidos por la implantación de las vías del tren y los vacíos urbanos existentes en el tejido de la ciudad. Dentro de este proceso de regeneración urbana se engloban los dos casos, a pesar de su diferente carácter.

En primer lugar se expone el papel del espacio público en las ciudades contemporáneas frente a los espacios del tejido histórico. En segundo lugar, se presenta una revisión histórica donde se estudia la evolución de la ciudad de Milán y su espacio público en ella. Después, se realiza un análisis de los dos casos de estudio, profundizando en las diferentes partes que conforman ambos espacios y sus relaciones con el entorno. Así como se expone el carácter mercantil de Milán y el efecto de las marcas; las cuales forman parte de la tendencia actual de privatizar el espacio público. Esta tendencia, mediante la creación de Fundaciones se está extendiendo sobre todo en las grandes ciudades como sustituto del espacio público; junto con la privatización generada a raíz de los centros comerciales situados a las afueras de las ciudades, cuyo acceso en casi ningún caso puede realizarse a pie, y sin embargo son tan populares en la actualidad. Por último, se comparan ambos casos de estudio en base a su inserción, su carácter simbólico, el diseño del espacio, y su impacto en la ciudad.

A partir del análisis realizado de estos proyectos, diferentes tanto en su contexto como en su planteamiento, se pretende conseguir discernir cuales son aquellas estrategias urbanas que funcionan en cada uno de ellos para generar un mejor espacio urbano y crear una nueva urbanidad alejada de los centros históricos.



Estatua de Vittorio Emanuele II en Piazza Duomo. Fuente: Elaboración propia

2 EL ESPACIO PÚBLICO EN LAS CIUDADES CONTEMPORÁNEAS: CONCEPTO, LUGARES, PROYECTO

EL PROYECTO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA REGENERACIÓN DE LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA.

EL CASO DE MILÁN.

Autora: por Rosalía Simón de Lama

Tutor: por Juan Luis de las Rivas Sanz

EL PROYECTO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA REGENERACIÓN DE LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA.

EL CASO DE MILÁN.

Autora: por Rosalía Simón de Lama

Tutor: por Juan Luis de las Rivas Sanz

El proyecto actual de espacio público busca la recuperación de la *vida pública*¹ como un elemento importante de la planificación. En todas las ciudades se necesitan establecer unas condiciones básicas para crear un ambiente acogedor, donde poder caminar, ir en bici o estar, siendo esta última la actividad más importante para conseguir calidad en el espacio público; aunque las circunstancias particulares varían según la ciudad concreta donde nos encontremos. Si bien no se puede controlar exactamente la interacción entre la vida pública y el espacio; se han realizado varios estudios que ayudan a preverla con suficiente exactitud como para proponer soluciones de calidad. Por ello, se deberá entender el espacio público como sistema, dotándolo de continuidad en la ciudad e incluyendo un nivel mínimo de equipamientos e infraestructuras para todos los ciudadanos de forma ordenada y coherente.

“...public space is understood as streets, alleys, buildings, squares, bollards: everything that can be considered part of the built environment. Public life should also be understood in the broadest sense as everything that takes place between buildings, to and from school, on balconies, seated, standing, walking, biking, etc. It is everything we can go out and observe happening...” (Gehl & Svarr, 2013, p.2)

La definición de espacio público engloba varios aspectos complejos, comprendidos en tres principales que son función, forma y símbolo. Su complejidad se debe en parte a las múltiples funciones que se le atribuyen; ya que hace referencia al espacio físico en que tienen lugar las actividades en la ciudad, al espacio percibido por las personas, más relacionado con su actividad cotidiana y como escenario de las interacciones entre los ciudadanos. El diseño define la forma y debe ser reconocido según el uso dado por las personas que lo frecuentan, el cual no siempre coincide con aquello pensado por quien lo ha diseñado, sino con la verdadera vida urbana del lugar. Por último, un espacio simbólico apela al significado en relación con la cultura de la ciudad y se entiende a nivel local; por tanto, el espacio público es también espacio de representación. Puede ser representación de poder, como en las plazas mayores frente a los ayuntamientos u otros hitos simbólicos de las ciudades utilizados para dar al edificio una mayor relevancia; como espacio de representación social, al convertirse la calle en el principal lugar de reunión de los ciudadanos en el buen tiempo; o de representación de la vida urbana, al ser lugar de convivencia de actividades rutinarias entre personas de diferentes grupos de la población².

Función	uso-actividad
Forma	diseño-percepción
Símbolo	significado-representación

1 Traducción del término *public life* de Jan Gehl. Al hablar de *vida pública* Jan Gehl se refiere a la vida compleja y versátil que se desarrolla en el espacio público, abarcando todas aquellas actividades que suceden en el espacio entre los edificios.

2 Como explica De las Rivas J. en *El espacio público y lo urbano cotidiano: ideas para un proyecto renovado.*, 2010.

Dentro de la red de espacios públicos aparecen espacios con diferentes caracteres, como son el de representación, de servicio o de estancia. Los espacios de representación tienen un carácter monumental como sucede en la *Piazza del Duomo* de Milán. Mientras que los espacios de servicio se utilizan como áreas de maniobra en la ciudad, y aquellos con carácter estancial tienden a ser más amables, permitiendo actividades cotidianas como el juego de los niños en ellos, de forma que actúan en la ciudad como plazas colegiales.

En el centro de Milán se ubica una sucesión de espacios públicos de gran significado para la ciudad que incluye la *Piazza del Duomo*, *Galleria Vittorio Emanuele II* y *Piazza della Scala*. Inicialmente la *Piazza del Duomo* se nos presenta como espacio principal mediante una amplia explanada completamente orientada hacia su monumento principal que la dota de significado. En toda ella no aparece casi ningún obstáculo, permitiendo así generar una gran perspectiva para la apreciación del propio *Duomo* en toda su magnitud como elemento simbólico de la identidad de la ciudad y por ende, de la plaza. A su carácter monumental e importancia histórica se le une su ubicación céntrica para dar como resultado el lugar más relevante y simbólico de la ciudad.

En contraste, la *Piazza della Scala* tiene un menor tamaño y un carácter compacto que la hace más amable para una estancia prolongada en ella. Se presenta como plaza colegial relacionada en mayor medida con una escala cotidiana de uso; a pesar de estar franqueada por el *Teatro alla Scala* y por el *Comune di Milano*. Sin embargo, estos monumentos tan singulares en la ciudad no son los que organizan el espacio; ya que tiene una condición más funcional.

Entre estas dos plazas abiertas se ubica la *Galleria Vittorio Emanuele II*, que comprime el espacio de paseo y genera un área de carácter funcional dedicado al comercio. En una visión global del conjunto se comprende el equilibrio entre las dos plazas, monumental y de servicio respectivamente, como espacios de encuentro y carácter estancial; unidos por las galerías que permiten una continuidad en el recorrido.

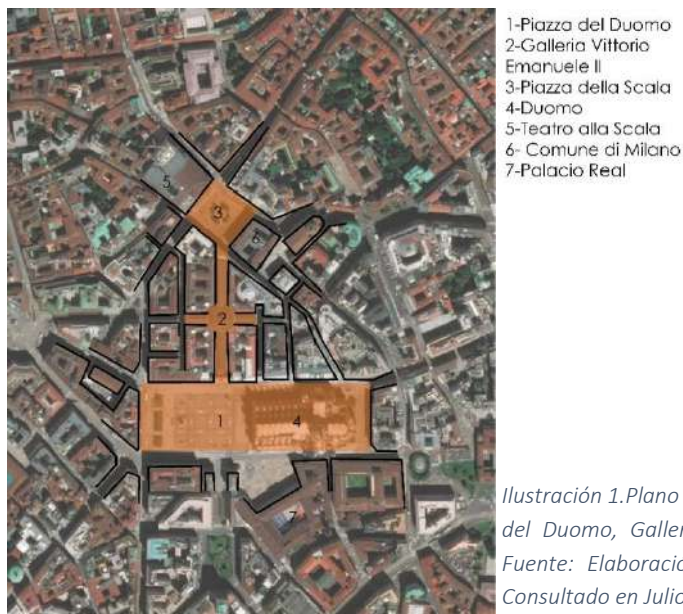


Ilustración 1. Plano de la sucesión de los espacios públicos de Piazza del Duomo, Galleria Vittorio Emanuele II y Piazza della Scala. Fuente: Elaboración propia a partir de Google Maps. (2019). Consultado en Julio 2019, from <https://www.google.com/maps>

Siguiendo la racionalización de las ciudades, comenzada el siglo XX a raíz de la implantación de un perfil más funcional del diseño, se genera una intensificación de los flujos y vida cotidiana, pero no se solucionan las nuevas problemáticas surgidas en estas nuevas periferias a raíz de ello; puesto que se siguen necesitando lugares de encuentro e interacción. En las ciudades modernas el espacio público se suele ligar a los espacios tradicionales de los centros históricos, donde se genera un sistema de espacios públicos bien articulados como herencia de la ciudad medieval; en los cuales interactúa el espacio y la vida urbana. Mientras que en las periferias se recurre con frecuencia a espacios singulares aislados, derivados de una mayor especialización de las ciudades y su consecuente disminución en la mezcla de usos. Estas zonas, en principio cuentan con un menor atractivo y tienen mayor dificultad para generar interés; pero no se debe primar la creación de hitos destinados al turismo sobre la relación con el conjunto de la ciudad e influencia en la vida de sus habitantes, ya sea con el diseño de los nuevos espacios públicos o al reformar los ya existentes. La creación de elementos singulares instalados de forma aislada, a menudo asociados a grandes firmas que les confieren prestigio, corre el peligro de ser indiferente a cuestiones sociales y morfológicas de su contexto. Esto ocurre al concebir el espacio público despojándolo del entorno donde se implanta y limitándose a crear un espectáculo que visitar. Para evitar terminar generando un teatro de arquitecturas dispersas, el espacio se debe pensar para ofrecer la oportunidad de enriquecer la vida urbana de sus habitantes y generar un impacto que perdure en las rutinas de las personas, llegando a la escala de barrio.

El espacio público se debe entender como un sistema continuo de elementos que forman recorridos, no como puntos aislados; ya que sirve para conectar la vida en la ciudad. Aquellos espacios que presentan un mejor funcionamiento son los situados en un lugar correcto dentro de una red; la cual debe relacionar los espacios verdes, la red de transporte, las calles principales, los pasajes comerciales y equipamientos. Estos diferentes sistemas forman un conjunto interrelacionado; por lo que es un fallo en la planificación relegar únicamente a los espacios verdes, o por el contrario, a las grandes infraestructuras de la ciudad la función de unión del espacio público.

Dentro de la organización de la ciudad se entienden varios niveles estructurales que necesitan una conexión entre ellos. Y para generar una continuidad persistente en el tejido a través de estos cambios de importancia en los espacios que lo conforman, se debe mantener algún elemento de carácter regional que ayude a relacionarlos. La ciudad se organiza alrededor de varios puntos focales ligados mediante rutas que los relacionan con la escala urbana, pero se debe evitar que los hitos sean solo una peculiaridad en el tejido urbano, sin continuidad con la ciudad. Aunque se debe resaltar la importancia simbólica y funcional de estos elementos; puesto que son ellos los que generan la representación de la ciudad y ayudan a ubicarse en ella. De hecho, los propios habitantes de una localidad tienden a orientarse más confiando en pequeños hitos que en las sendas o regiones; ya que permiten individualizar áreas y crean una imagen que los identifica.

Por todo ello, la desconexión del espacio urbano se debe muchas veces a no entenderlos dentro de la red formada con el conjunto de espacios públicos de la ciudad donde se encuentran, al concebirlos de manera aislada. Esta relación entre focos de la ciudad se realiza mediante espacios públicos de menor tamaño, no relevantes a escala ciudad sino a escala de barrio. Son otro aspecto con mucho más impacto en las ciudades por su relación con la vida cotidiana de las personas. Estos espacios muchas veces olvidados, son los que permiten generar una red de espacio público en el conjunto de la ciudad que funcione correctamente y crear una unión entre ellos.

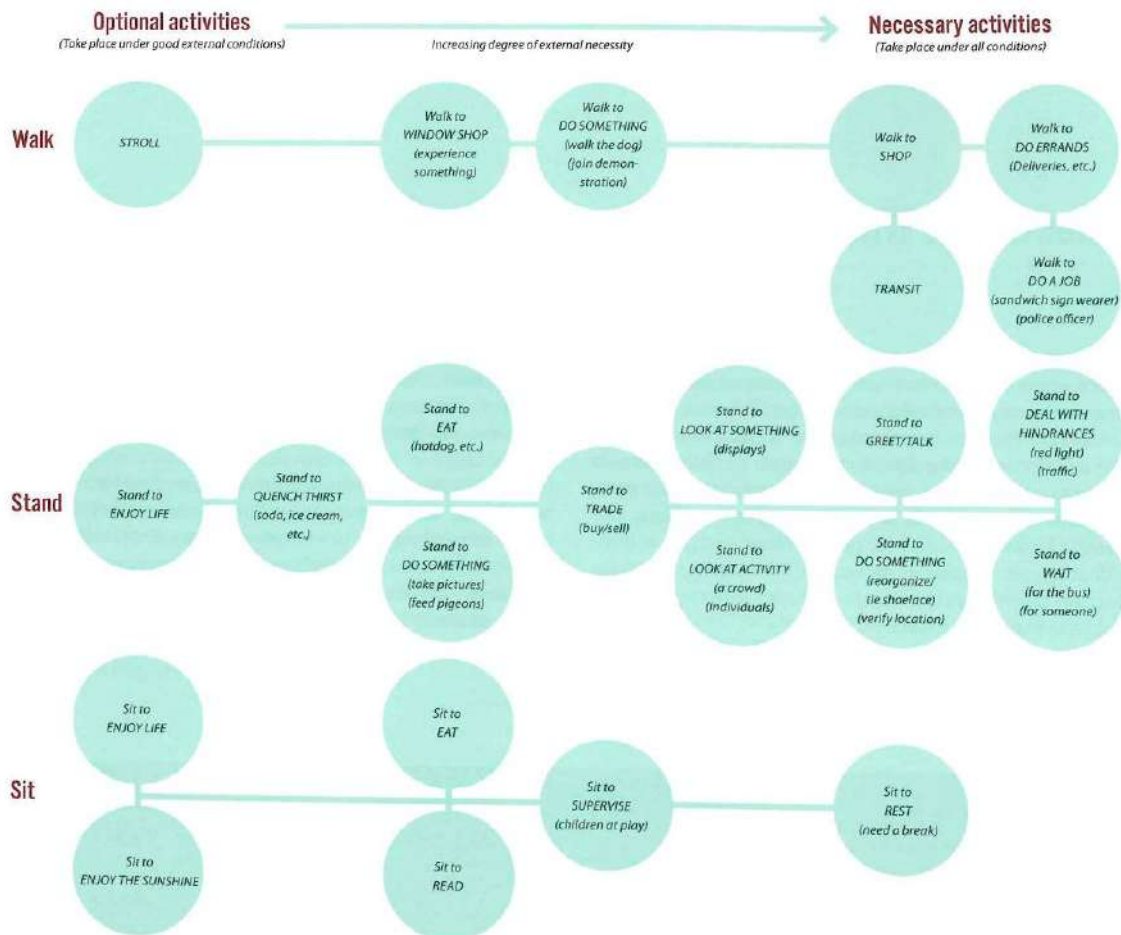


Ilustración 2. Esquemas de los tipos de actividades que pueden tener lugar en el espacio público. Fuente: GEHL J., *People on Foot*, Arkitekten no. 20/1968

En los espacios públicos se pueden apreciar distintos tipos de actividades³, las actividades necesarias y las actividades opcionales. Las actividades necesarias son aquellas que los habitantes de la ciudad están obligados a realizar en su vida cotidiana, como caminar en el recorrido al trabajo o supermercado, o esperar al transporte público en la parada correspondiente. Mientras que las actividades opcionales son todas aquellas que las personas realizan para su disfrute o que

³ Como explica Gehl, J. en *How to Study Public Life*, 2013.

tienen lugar con unas buenas condiciones del espacio, como deambular o dar un paseo, pasar la tarde sentado en un banco, jugar en las plazas o estar en ellas. Como se observa en la anterior imagen las actividades son muy variadas y algunas como hablar por teléfono mientras caminas por la calle al igual que otros casos, estarían entre medias de las actividades necesarias y las opcionales; creando un amplio abanico a tener en cuenta.

Un punto a destacar es el diseño en las ciudades y su importancia; cuya función es crear un paisaje urbano para verse, recordarse, causar emoción y además ser funcional para las personas. Como obra arquitectónica de vasta escala se percibe mediante secuencias variables según la persona, el trayecto o el momento del año. Los cambios que se suceden en la ciudad afectan a la imagen que percibimos de ella; así como las personas y actividades que en ella se realizan también contribuyen a crear un escenario urbano u otro. De ello surge la importancia de la ciudad como elemento percibido por un observador; ya que cada individuo crea su propia imagen; si bien parece existir una coincidencia entre miembros de un mismo grupo de población. Y es a partir de estas imágenes compartidas por los habitantes de la ciudad que se debe realizar el diseño de la misma.

“...una ciudad legible sería aquella cuyos distritos, sitios sobresalientes o sendas son identificables fácilmente y se agrupan, también fácilmente, en una pauta global.” (Lynch, 1960, p.11)

El diseño de la ciudad influye directamente en su ordenación, relacionada con la facilidad de sus habitantes para orientarse en ella y la claridad en los desplazamientos. Por otro lado, para aumentar el interés de una ciudad con una ordenación general fácilmente legible se puede contar con algún elemento que la rompa como elemento sorpresa, sin llegar a perder la forma básica sobre la que se genera. La creación de una ciudad ordenada se suele asociar con trayectos rectilíneos y manzanas ortogonales propias del movimiento moderno. Aunque no es tan importante la geometrización estrictamente regular de las calles para generar una estructura que organice la ciudad; sino que se debe otorgar direccionalidad a estas, consiguiendo que partan de un nodo y lleguen a otro, evitando las ramificaciones en caminos alternativos de relevancia similar que dificultan la clara definición de la calle principal. Elementos como las fachadas, texturas de pavimento o arbolado también influyen en esta definición de una calle como calle principal.

Se pueden tomar cinco elementos principales para el estudio de la ciudad: sendas, bordes, barrios, nodos e hitos⁴. De lo cual podemos extraer las sendas como el elemento predominante, son aquellos caminos regulares, ocasionales o posibles de los ciudadanos, a través de los que unimos diferentes puntos de la ciudad. Los bordes son elementos lineales no considerados

⁴ Como explica Lynch, K. en *The Image of the City*, 1960.

sendas, como son cualquier masa de agua, ya sean ríos o canales, líneas de ferrocarril o vías de coches de alta velocidad muy transitadas, como ocurre con las rondas. Estos definen límites entre zonas de dos clases diferentes de tejido urbano; siendo los más fuertes aquellos que no permiten el paso a través de ellos. Un exceso de bordes definidos dificulta la comunicación y continuidad de la ciudad, evitando una imagen total como conjunto; lo que la desorganiza y fragmenta. Los barrios o distritos son las secciones de la ciudad con un carácter común que las identifica y cuyo tamaño se define en función de la dimensión de la ciudad o área metropolitana donde se encuentran. Cuentan con elementos reconocibles que ayudan a su reconocimiento tanto desde el interior como desde el exterior, ya sea por su población o forma física. Los nodos son confluencias, ya sea de transporte o sendas, y se entienden como focos de los que parten o a los que llegan una gran cantidad de personas. Estos puntos estratégicos de la ciudad son siempre lugares a los que los ciudadanos pueden acceder y por lo tanto pasar el tiempo en ellos. Según su importancia se pueden concebir como nodos a nivel de barrio o a nivel de ciudad. Los hitos son aquellos puntos de referencia en la ciudad a los que los peatones no tienen acceso, suelen ser objetos que se yerguen simbólicamente en el tejido urbano. Estos cinco elementos se superponen y relacionan formando la imagen total de la ciudad, por lo que no pueden analizarse de forma individual.

Otro punto a destacar es el aumento en la extensión de las ciudades y su menor densidad; aunque ya se ha demostrado que una ciudad con un tejido urbano denso y una extensión que permita desplazarse principalmente a pie es mejor para la población y más sostenible. Las ciudades con una escala mediana permiten que su organización sea fácilmente una secuencia de hitos o nodos que se conectan mediante unas pocas sendas. Pero sobre todo, esta escala intermedia es más eficiente y permite una mejor calidad de vida de sus habitantes; ya que no hay un predominio tan grande de coches en el espacio urbano, ni tanta contaminación. Esta nueva disposición de las ciudades responde a las nuevas condiciones sociales y económicas, que llevan a la unión de entidades y espacios de diferente categoría y estética en el tejido urbano. Además la extensión de los núcleos urbanos hace desaparecer los límites de la ciudad con las áreas próximas a ella de menor población, llegando a veces a incluir estas poblaciones rurales cercanas a la nueva periferia de las ciudades. Aunque este crecimiento suele ir unido a un aumento de la población, no siempre es así. Todo ello genera un problema por la pérdida de la escala humana en la ciudad; puesto que esta vasta extensión olvida a menudo cómo se relacionan las personas con la ciudad tradicionalmente.

En las últimas décadas la ampliación de las ciudades se ha basado, en su mayoría, en la construcción de fragmentos de territorio monofuncionales en las periferias y la preservación de áreas urbanas centrales, que en muchos casos ha generado un grave proceso de gentrificación y creación de escenografías urbanas. Esto ha contribuido a crear suburbios residenciales con calles sin vida cuyas funciones se han simplificado y por donde sólo pasan vehículos privados. Este tipo de calles contribuyen a la destrucción del espacio público, que históricamente siempre ha tenido un carácter de encuentro y conocimiento; además de la separación de usos; ya que la

incorporación de usos mixtos al tejido urbano ayuda a evitar problemas como la segregación y la inseguridad urbana. Al crear los barrios dormitorio, de uso casi completamente residencial en las periferias, y la acumulación de actividad terciaria en los centros históricos, los usos se están disgregando gradualmente. Son estas periferias de casas unifamiliares donde la dependencia masiva del automóvil y de los centros comerciales como principales espacios de encuentro de la vida privada, donde lo urbano no tiene lugar.

Actualmente las ciudades ya han alcanzado una gran extensión, se han ampliado sus límites dejando en muchos casos espacios en desuso en medio del tejido urbano. Por ello, el espacio público moderno no debe ignorar los espacios existentes sino recuperarlos. En cada caso estos espacios tienen unos componentes sociales y culturales distintos, que son muy influyentes y de los que no se puede aislar al espacio público; a pesar de la corriente globalizadora actual que tiende a pensar todos los lugares bajo las mismas premisas. La historia de la ciudad debe ver representado su papel en la nueva ciudad incluso fuera de los centros históricos; ya que a partir de cierto tamaño no basta con el centro como foco de interés, sino que se deben crear otros polos que ayuden a organizarla concentrando significado y actividad. Se debe comprender esta nueva escala de las ciudades y concepción de la nueva vista del peatón en ellas, para poder crear nuevos espacios públicos de encuentro que frenen la privatización del espacio, como ocurre con las fundaciones. Últimamente se ha recuperado en parte la necesidad de crear ciudades atractivas para las personas; aunque se enfoque más a la creación de puntos de interés aislados, enfocados a la atracción de turistas e inversores, que a la creación de una red de espacio público que solucione las necesidades de sus habitantes y facilite su actividad diaria.

A lo anteriormente expuesto se debe unir el hecho de que la gran extensión que están adquiriendo las ciudades ha transformado completamente la forma de moverse por ellas. Como consecuencia, el espacio público de las calles ya no es un punto de encuentro como antes (donde confluyen diferentes personas y grupos), cada vez son más un espacio de tránsito. Las nuevas formas de movilidad como el coche o el metro hacen que concibamos las ciudades de una forma completamente diferente. De hecho, la red generada por el metro en las ciudades se podría considerar una de las redes más importantes para la comprensión de las ciudades modernas.

De la importancia del tráfico en los desplazamientos en las ciudades surgen las complicaciones derivadas de los obstáculos que a veces se le imponen, ya sean barreras físicas o políticas aplicadas a ello. Sin embargo, los problemas con el tráfico de los coches no son más que un síntoma de los problemas de la ciudad, dado que las necesidades básicas de los automóviles se aceptan y satisfacen más fácilmente que las complejas necesidades del conjunto de la ciudad. Aunque eso no quita importancia a este problema, que también influye mucho en la concepción de una ciudad llena de barreras y poco comunicada.

Estos medios de transporte apoyan la visión de la ciudad como puntos inconexos y discontinuos entre sí; ya que solo los viandantes pueden prestar atención al espacio urbano de forma continua,

como recorrido. Al utilizar otros medios de transporte ligados a desplazamientos más extensos y de mayor duración no se percibe una parte de la ciudad, sino que esta permanece invisible.

Un ejemplo de ello se da en la *Piazza Cadorna*, una de las intervenciones realizadas en la ciudad de Milán en los últimos años. En este caso, el espacio público se articula en torno a la estación de tren. Cabe destacar el monumento de *Claes Oldenburg* y *Coosije Bruggen* (realizado junto con la modificación de la plaza en el año 2000 por Gae Aulenti), que es la gran aguja con tres hilos, uno de cada color simbolizando las líneas de metro que llegan a la estación. Esta escultura preside el espacio, buscando generar alrededor de la entrada a la estación un hito; pero la realidad es que en la zona central de la plaza, donde se ubica una de las dos partes de la escultura y una gran fuente, se rodea de tráfico intenso durante todo el día desaprovechando así el espacio con un mayor potencial de la plaza. Debido al denso tráfico que circula practicante en todo momento alrededor de ella se genera un ambiente ruidoso, no se percibe como un espacio en el que pasar el rato. Por ello, a pesar de ser una zona con gran cantidad de personas, prácticamente todas ellas están de paso.



Ilustración 3. Actividad en Piazza Cadorna durante el día. Fuente: Fotografía tomada por De las Rivas J.

EL PROYECTO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA REGENERACIÓN DE LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA.

EL CASO DE MILÁN.

Autora: por Rosalía Simón de Lama

Tutor: por Juan Luis de las Rivas Sanz



3 SINGULARIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO EN EL CENTRO HISTÓRICO DE MILÁN

EL PROYECTO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA REGENERACIÓN DE LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA.
EL CASO DE MILÁN.

Autora: por Rosalía Simón de Lama
Tutor: por Juan Luis de las Rivas Sanz

EL PROYECTO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA REGENERACIÓN DE LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA.

EL CASO DE MILÁN.

Autora: por Rosalía Simón de Lama

Tutor: por Juan Luis de las Rivas Sanz

Dentro del trazado medieval destaca el *Palacio della Ragione*, antiguamente conocido como *Broletto*, se comenzó a construir en el 1228 y no fue terminado hasta cincuenta años después. Se diseñó con una estructura cuadrangular cerrada, situado en el centro de la ciudad para ser la ubicación del poder político y simbolizaba la comunidad cívica; a él estaba asociado una plaza de espacio público utilizado como principal punto de reunión.

A pesar de la importancia del *Broletto*, los elementos que destacan a primera vista en la configuración urbana son los militares e hidráulicos. Durante este periodo la muralla ejercía como barrera en la ciudad y confería gran importancia a las puertas, alrededor de las cuales se generaban los puntos de interés, por ser los únicos puntos de acceso a ella. Un elemento muy importante en la ciudad medieval, sobre todo entre los siglos XII y XV, eran los canales de *Navigli*; al ser otro punto de acceso a la ciudad con una importante función de transporte e intercambio de mercancías; para lo cual se creó la dársena de *Porta Ticinese*. Estos canales llegaban a la ciudad por el vértice meridional mediante la *Postierla della Chuisa*.

A la mitad del siglo XVI, durante el periodo de gobierno español se comienza a edificar la segunda muralla de la ciudad, uniendo las fortificaciones en estrella que rodean el *Castello Sforzesco*, construido el siglo anterior. Posteriormente, se realiza una ampliación del bastión en el S. XIX, tras haber englobado un nuevo anillo.

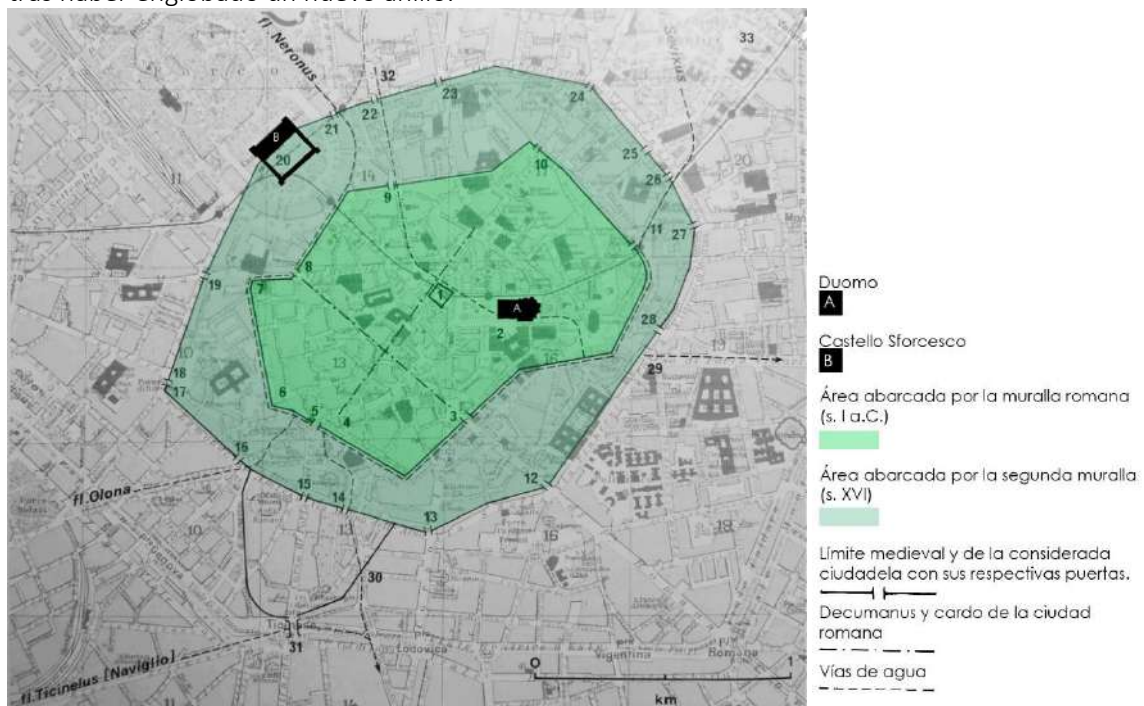


Ilustración 5. Plano de extensión del centro histórico y situación de las antiguas murallas. *Le città nella storia d'Italia MILANO*. Bari: Editori Laterza. 1) Broletto 2) la Corte Ducale 3) ecclesia sancti victoris ad portam romanam 4) de galarate, monasterio de los hermanos de Gallarate, de la iglesia de los Humillados 5) carubium porte ticinese 6) circulum, el circo romano 7) monasterium majus 8) sancti johannis, super murum 9) ponte Vetero 10) Santo Donnino alla Mazza 11) ecclesia santi babile 12) porta romana 13) eufemie, postierla de San Eufemia 14) cluza, postierla de la iglesia 15) porta ticinensis 16) fabrica, postierla de Babbri 17) sancti ambrosii, postierla de San Ambrosio 18) abrevadero 19) porta vercelina 20) zobia, porta Giovia 21) aziarum 22) porta cumana 23) marchi, postierla de San Marcos 24) porta nova 25) pusterla nova 26) porta orientalis 27) monfortis, postierla de Monforte 28) tonsa 29) exit fosatum sive navirium, en dirección al río Lambro 30) exit vivirá et sevisus, nero: dos fuentes 31) pons asnti eustorgij 32) dos fuentes. Fuente: Elaboración propia a partir de GAMBI, L. Y GOZZOLI, M. (1982). *Le città nella storia d'Italia*. MILANO. Roma-Bari: Editori Laterza.

EL PROYECTO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA REGENERACIÓN DE LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA.

EL CASO DE MILÁN.

Autora: por Rosalía Simón de Lama
Tutor: por Juan Luis de las Rivas Sanz

Durante el periodo de dominación francesa se crearon varias directrices para convertir Milán en una ciudad iluminista, como la redacción del *Piano regolatore della Commissione d'Ornato* o *Piano del rettifili*, de 1807. El cual pretendía regular las alineaciones y tipologías de los edificios generando nuevos trazados, y crear un programa de restructuración general; teniendo como modelo el plan realizado en París en los años precedentes. Siguiendo este ejemplo, se preveían varias aperturas en el tejido urbano para conectar los monumentos de la ciudad, como el *Castello Sforzesco* y el *Foro Buonaparte* o la ampliación de la *Piazza del Duomo*.



Ilustración 6. Plano de Milán de 1832. Fuente: BERTRANDO BONFANTINI, G. *Dispositivi per il progetto urbanistico di ri-composizione. Planning devices for a re-compositional approach in urbanism. Ponencia en Escuela Tecnica Superior de Arquitectura, Universidad de Valladolid, Valladolid, 6 marzo, 2019.*

Además, en esta época la cinta de bastiones españoles se transforma en una secuencia de calles arboladas. Consiguiendo que el centro de Milán adopte una estética concreta, no solo interviniendo en el diseño y la salubridad de la ciudad; sino también generado una continuidad morfológica y estilística, que era el objetivo del plan general. Todas estas intervenciones aunadas en un proyecto urbano conjunto que transforma radicalmente el aspecto funcional y formal del centro antiguo, proponen un nuevo diseño que pone en valor los elementos monumentales principales; a costa de sacrificar parte del tejido histórico, del cual se mantiene el *Palazzo del Broletto* (*Palacio della Regione*) en *Piazza Mercanti*.

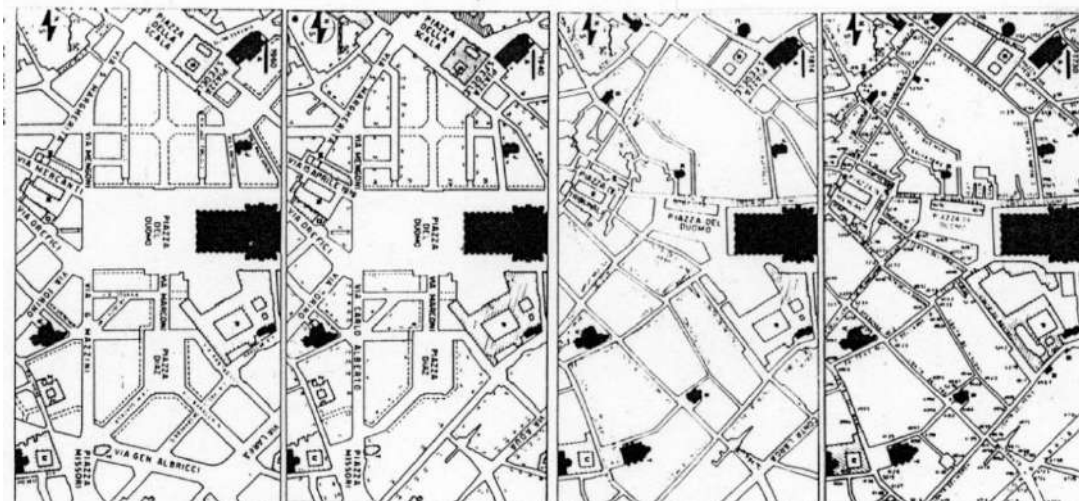


Ilustración 7. Milán: transformaciones de la estructura urbana alrededor de la plaza del Duomo desde 1730 a 1960. Fuente: BERTRANDO BONFANTINI, G. *Dispositivi per il progetto urbanistico di ri-composizione. Planning devices for a re-compositional approach in urbanism. Ponencia en Escuela Tecnica Superior de Arquitectura, Universidad de Valladolid, Valladolid, 6 marzo, 2019.*

EL CASO DE MILÁN.

Autora: por Rosalía Simón de Lama
Tutor: por Juan Luis de las Rivas Sanz

Dos de los monumentos principales que se querían destacar en el tejido urbano eran la *Piazza del Duomo* y el *Castello Sforzesco*; los cuales se proceden a unir mediante un eje que organizaba la nueva expansión de la ciudad (la actual *Via Dante* y *Via Cordusio*). El corte del tejido medieval que se produce en la *Via Dante* tiene un papel simbólico, se aprecia como unión de la sede del poder religioso (el *Duomo*) con el poder político (*Castello Sforzesco*); además de enfatizar la perspectiva entre la aguja de la catedral y las murallas del castillo. Por tanto, la restructuración de la Plaza del *Duomo* se hace necesaria, y se decide también realizar la *Corsia dei Servi* (actualmente conocido como *Corso Vittorio Emanuele*) junto con la iglesia de *San Carlo*, como nuevo polo comercial de la ciudad. A partir de ese momento el auge del comercio y el aumento de poder de la burguesía se traducen en la creación de varios polos comerciales, afectando a la ciudad y su desarrollo.

En la ampliación prevista se incluía la creación de un nuevo parque urbano al sur de la ciudad, de un sistema de verde extendido por toda la zona centro que incluye plazas y paseos arbolados, y el diseño del mayor parque de la ciudad, el *Parco Sempione*, ubicado en la continuación del eje de la plaza del *Duomo* y el castillo, al noroeste de la ciudad.

Con el retorno de los Austrias se redimensionan los proyectos previstos de transformación más radicales y se realizan las primeras intervenciones modernas sobre el casco antiguo de la ciudad, sin un plan orgánico a nivel general que las dotara de una perspectiva más unificada y global.



Ilustración 8. Fotografía actual de la plaza frente a la entrada al Castello Sforzesco. Fuente: Elaboración propia.

Tras la unificación de Italia en el 1861 el papel de las grandes ciudades como Milán cambia; esta se afianza como capital económica y se realizan muchas transformaciones funcionales, incluyendo procesos de densificación y de reutilización de espacios al aire libre, como huertos o jardines. Se finalizan las transformaciones en la *Piazza del Duomo*, se realiza la *Galleria Vittorio Emanuele II* y la unión del *Castello Sforzesco* con la propia *Piazza del Duomo*; que se definirá finalmente en su estado actual en el *Plan Beruto*, donde se crea la *Via Dante* y la Plaza *Cordusio*. Esta reorganización funcional de la *Piazza del Duomo* y su unión con la red de calles y plazas circundantes fue propuesto por la *Comissione d'Ornato*, quien organizaba todas las intervenciones urbanas de la época para que no fueran intervenciones aisladas sino conseguir una perspectiva global.

La Galería *Vittorio Emanuele II* se construye financiada por la burguesía, para mostrar su aumento de influencia, consolidarla como sede de su nuevo poder en la ciudad y como ostentación de su riqueza. En la actualidad, se ha consolidado como uno de los pasajes más emblemáticos del mundo. Este salón comercial es un espacio destinado al comercio y ocio, que busca ser entendido también como zona de paseo para la población más acomodada de la época; para ello cuenta con edificios porticados en sus entradas y sobre todo el interior cubierto de la propia galería. Su creación provoca la demolición de parte del tejido medieval, creando una conexión entre la *Piazza del Duomo*, el cual pierde una de las fachadas medievales de sus laterales; y la *Piazza della Scala*, creada en el 1857.



Ilustración 9. Fotografía de la entrada a la Galleria Vittorio Emanuele II por la Piazza del Duomo. Fuente: *Elaboración propia*.

La *Via Dante* que une el Castillo *Sforzesco* y la Plaza del *Duomo* se mantiene a través de las transformaciones del siglo XIX; aunque las residencias de nobles milaneses del S XVII-XVIII se van progresivamente transformando en espacios comerciales de prestigio. Aun así, las operaciones que buscaban una edificación intensiva en la ciudad se bloquean por el veto del Ministerio de Obras Públicas, como sucedía alrededor del Castillo *Sforzesco* y de la oposición a la explotación especulativa de aquellas áreas dedicadas en la época napoleónica a grandes eventos públicos, marcada por la presencia de la *Arena* y del *Arco della Pace*.

La burguesía, como nueva élite económica, también influye en la reducción del *Castello Sforcesco* a su núcleo central, y la explotación de la plaza de armas al realizar un barrio residencial de alto nivel económico a su alrededor. Mediante la expropiación de *Via Dante*, la propiedad pública del área de la antigua fortaleza obtuvo la aplicación de un reglamento específico para su edificación. Este reglamento hacía referencia a la altura, uso de materiales, y otros elementos en la realización de las fachadas, generando una unidad morfológica y estilística conseguida artificialmente para generar una imagen unitaria de la calle. Los mismos reglamentos especiales se aplicaron en otros barrios en torno a los bastiones y en el eje *Arco della Pace-Arena-Castello*, continuando con la misma idea de imponer una proyección de fachada unitaria en algunas zonas destacadas de la ciudad.



Ilustración 10. Imagen de la Galleria Vittorio Emanuele II en 1967, pocos años después de la inauguración. Fuente: GAMBI, L. Y GOZZOLI, M. (1982). Le città nella storia d'Italia. MILANO. Roma-Bari: Editori Laterza. Pg. 269

EL PROYECTO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA REGENERACIÓN DE LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA.
EL CASO DE MILÁN.

Autora: por Rosalía Simón de Lama
Tutor: por Juan Luis de las Rivas Sanz

3.2 El “ensanche”: bulevares y jardines en el Plan Beruto. (1860-1915)

Hasta la mitad del XIX Milán mantuvo la extensión aproximada del centro histórico, casi reducida a las murallas españolas; pero tras la unidad de Italia comienza un aumento demográfico desmedido, principalmente en los suburbios, que junto con la aparición del ferrocarril comienza la gran expansión territorial de la ciudad. En este momento se crea la primera línea de ferrocarril del Nord Italia que conecta la ciudad con Monza y se construye la Estación *Centrale*. Al sur del centro urbano se ubicaba un amplio área fuera de las murallas llamado *Corpi Santi*, por la gran cantidad de cementerios situados en la zona; donde posteriormente se comenzará a ubicar gran parte del nuevo desarrollo urbano. Se comienza la apertura de la ciudad tirando los bastiones de la muralla y dando lugar a la posibilidad de ubicar nuevos servicios urbanos de gran tamaño, necesarios para la ciudad en el terreno fuera de las antiguas murallas; como el *Cimiterio Monumentale* fuera de *Porta Volta* o los nuevos jardines cerca de *Piazza Cavour*.

En este momento la burguesía presiona la realización de nuevas plazas, calles y proyectos de cientos de casas populares, comenzando así el éxodo a la periferia de las clases populares. Se refuerza la ciudad como organismo con una organización radial y se inicia el proceso de tercerización del centro, por lo que se abren nuevas calles como *Via Mercanti*.

En el primer plan de expansión de Milán, previo al Plan *Beruto*, se establecen los fundamentos para dos grandes operaciones urbanísticas situadas en torno al barrio de *Porta Genova* y el de *Lazzaretto*. En *Porta Genova* se encuentra la segunda estación, además de la estación central, realizada fuera de los bastiones de la muralla, posicionada en una zona ya caracterizada por la actividad de manufacturas. El nuevo eje de unión de *Corso Genova* con la malla viaria de ejes paralelos y ortogonales, a partir de la cual se realiza un nuevo y denso barrio residencial con comercios en las plantas bajas, presenta un interesante ejemplo de tipología mixta. Al noreste de la ciudad en el barrio de *Lazzaretto*, el terreno del gran cuadrilátero donde se situaba el antiguo Hospital, justo a las afueras de la muralla, se divide en varios lotes regulares. Posteriormente, en 1862 se crea un pasaje ferroviario que lo atraviesa en dirección este-oeste.

Pocos años después, se comienza a urbanizar con un trazado de malla regular, calles de pequeña sección, alta densidad de edificación y pobreza tipológica en la edificación. A pesar de esto, aún se apreciaba claramente la morfología urbana original del barrio hasta las más recientes transformaciones con la creación del *Corso Buenos Aires*, una de las más grandes calles comerciales de Milán que ha transformado el antiguo viario.

Ilustración 11. Plano de Milán de 1884. Fuente: Elaboración propia a partir de ArcGIS Web Application. (2019). Consultado en Junio 2019.

from:

<https://geoportale.comune.milano.it/MapViewApplication/Map/Map?config=%2FMapViewApplication%2FMap%2FConfig4App%2F216&id=aqs>



EL PROYECTO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA REGENERACIÓN DE LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA.

EL CASO DE MILÁN.

Autora: por Rosalía Simón de Lama

Tutor: por Juan Luis de las Rivas Sanz

Las fábricas aún están esencialmente en el interior de la muralla española, pero se comienzan a sacar fuera de ella junto con la creación de las nuevas líneas ferroviarias; como son la realizada en la dirección *Sesto S. Giovanni-Monza* hacia noreste, o del *Naviglio Grande* y el *Naviglio Pavese* en dirección sudoeste. En consecuencia las comunicaciones entre Milán y otras ciudades de Lombardía van aumentando; se une a *Monza*, *Giusano* y *Saronno* al norte, a *Magenta* al oeste, a *Lodi* y *Pavia* al sur; convirtiéndose en el 1871 Milán en la primera ciudad industrial de Italia.

Esta apertura continúa en 1873 cuando se abren las murallas en *Porta Genova* para conseguir prolongar el eje de la calle *Corso Cristoforo Colombo* fuera de las murallas hasta la estación con su mismo nombre, y se prosigue su desarrollo hacia el *Naviglio Grande* y la dársena de *Porta Ticinese*, alrededor de la cual se genera un nuevo barrio de residencias populares y manufactura.



Ilustración 12. Milano, Piano regolatore generale 1980. Fuente: BERTRANDO BONFANTINI, G. Dispositivi per il progetto urbanistico di ri-composizione. Planning devices for a re-compositional approach in urbanism. Ponencia en Escuela Tecnica Superior de Arquitectura, Universidad de Valladolid, Valladolid, 6 marzo, 2019.

En las últimas dos décadas del S XIX. se crean trazas muy significativas en la forma urbana moderna de la ciudad, caracterizadas principalmente por un mayor capital para financiar las inversiones en el sector industrial, y la demanda de un aumento del área urbanizada con fines residenciales y para actividades productivas. En estas intervenciones es donde se puede reconocer más claramente la planta del viario y la relación de morfología urbana con la tipología edificada.

Para organizar esta expansión de la ciudad se realiza el *Plan Beruto*, este plano regulador tiene como objeto desarrollar el anillo circundante al área de los ex *Corpi Santi*, y cuenta principalmente con dos partes. En él se diseñan las zonas de la ciudad, aun reconocibles, que se encuentran entre la muralla española y la nueva periferia. Se planifica el crecimiento mediante ampliaciones concéntricas con la progresiva eliminación de los impedimentos a la expansión, se confirma la estructura radial monocéntrica de Milán, se promueve la transformación de suelo agrícola en edificable y se asienta la malla viaria como base de la organización de las nuevas áreas urbanizables.

También es importante el proyecto que plantea para la adecuación de la red de las infraestructuras, transporte, distribución de gas, saneamiento y agua potable; que condicionan en gran medida la planificación general de las nuevas áreas.

En un inicio el *Plan Beruto* contemplaba una planificación mucho más densa de la ciudad, pero tras su primera publicación se comienza a realizar un sistema de bulevares y plazas que organizan un tejido urbano menos compacto. La primera versión del *Plan Beruto*, presentada en el 1884, se caracteriza por la confirmación del modelo monocéntrico, que planea una urbanización de un nuevo anillo de la ciudad mediante una malla regular. La malla se forma con grandes manzanas, en las que se engloban usos residenciales, industriales y equipamientos públicos. Mientras que en la siguiente versión, publicada el año posterior, se definen las reservas para jardines de la zona posterior del *Castello Sforzesco* (donde actualmente se encuentra el *Parco Sempione*), la apertura gradual de los bastiones españoles, la reducción de las dimensiones de las manzanas utilizadas en la planificación de las nuevas áreas urbanas, y el comienzo de la implantación del anillo ferroviario con las consecuentes estaciones, que crea la separación entre el nuevo núcleo urbano y las áreas industriales, fuera del anillo ferroviario.

El trazado del plan pone atención al trazado de las calles y a la formación de las manzanas, sobre todo donde la malla regular del nuevo tejido urbano interfiere con lo ya existente. Este sistema de bulevares y plazas trata el espacio público como el espacio restante de los edificios a la vez que genera calles más anchas y arboladas para intentar solucionar la problemática higiénico sanitaria en los barrios; no es tanto un diseño del propio espacio público como elemento de la ciudad. Por lo tanto, la idea de proyecto de las grandes avenidas del *Plan Beruto* es la inversa al diseño de la *Gallería Vittorio Emanuele II*, este espacio de comercio y paseo se diseña como espacio destacado en el trazado de la ciudad, mientras que en esta primera periferia no se crea ningún punto concreto de interés más allá de dotar a las calles de una buena calidad.

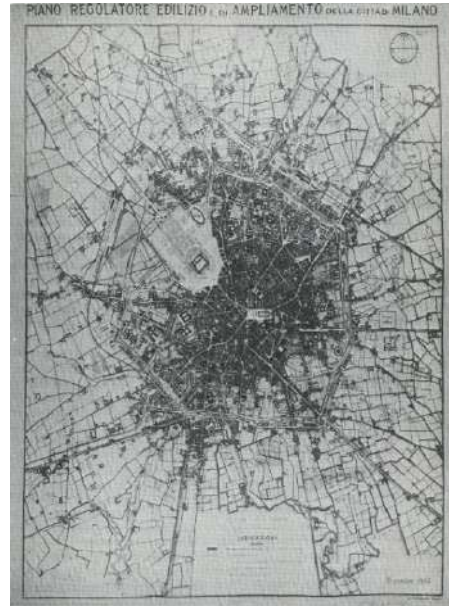


Ilustración 13 y 14. Cesare Beruto, *Progetto del Piano Regolatore della Città di Milano*, prima versione, 1884 (izquierda). Cesare Beruto, *Progetto del Piano Regolatore della Città di Milano*, seconda versione, 1885 (derecha). Fuente: Tavola 9. Y 10. CAMPOS VENUTI G., BOATTI A., CANEVARI A.P., ERBA V., OLIVIA F. (1986) *Un secolo di urbanistica a milano*. Milano: cooperativa libraria universitaria del politecnico di Milano.

EL CASO DE MILÁN.

Autora: por Rosalía Simón de Lama
Tutor: por Juan Luis de las Rivas Sanz

En la versión definitiva del *Plan Beruto* aprobada en 1887 se definen más detalladamente los convenios acordados entre el *Comune di Milano* y los grandes promotores de la transformación urbana. En ellos se decide centrar la expansión de la ciudad en el área este y oeste debido a la supresión del anillo ferroviario que facilita la urbanización. En la zona noroeste de esta área es donde se realizará en los años veinte la *Fiera Campionaria* y aun se lee claramente la implantación del *Plan Beruto*, mediante el trazado que sigue fielmente el diseño del plan. A pesar de las sucesivas construcciones, se han mantenido las figuras simétricas construidas con respecto a los ejes de las calles y plazas; como sucede en la *Piazza Firenze*, a lo largo del eje hacia el sur que llega hasta la *Piazza Napoli*. Al este de la malla generada en la expansión, tras los bastiones, se mantiene cierto carácter radial; como se puede observar en el *Corso Buenos Aires* o *Corso Lodi*, y un sistema del viario y las plazas.

No es hasta el final del s. XIX cuando se comienza a dar una primera respuesta pública al problema residencial para las clases populares. Los primeros barrios populares son contemporáneos de la urbanización del *Plan Beruto* y del sucesivo plan, localizados en torno a *Porta Vittoria*. Posteriormente, alrededor de 1912, se genera una nueva arteria de gran importancia en la ciudad entre *Piazza della Scala* y *San Babila*; que continuará creciendo a lo largo del siglo XX.

3.3 Progetto Pasante y Aree Dismesse. La transformación de la primera periferia.

Durante los siglos XIX y XX el paisaje urbano sufre un gran cambio debido a la potente industrialización en la ciudad; que modifica tanto las nuevas áreas de expansión dentro de los márgenes urbanos como sus alrededores. El reciente crecimiento genera un nuevo salto de escala, no solo por la finalización del *Plan Beruto*, sino también por la modernización del sistema de infraestructura que responde tanto a la expansión de la ciudad como a su relación con un área más amplia de correlación. Las nuevas redes requieren calles más anchas, nuevas vías del tren, estaciones y líneas de metro; por ello se amplía el área abarcado en la planificación urbana, con la creación de nuevas vías de circunvalación para organizar los transportes en la ciudad. Entre los cambios más importantes están las modificaciones de la red viaria dentro de los límites históricos de la antigua ciudad amurallada y la antigua periferia industrial de las zonas de *Boccioni* y *Sironi*. Cabe destacar que a pesar de esta ampliación del área de planificación urbana y la variedad de proyectos que se realizan, las áreas concretas elegidas para la ubicación de dichos proyectos permanecen en su mayoría invariables.

Durante las primeras décadas del s. XX se produce un gran impulso en el crecimiento urbano, en su mayor parte distribuido en el sector oriental de la zona de *Porta Vittoria*, donde a finales del s. XIX únicamente existían unos pocos núcleos rurales; al suroeste en torno a la estación de *Porta Génova*; al noroeste en continuidad con la urbanización del área en torno al *Castello Sforzesco* y al noreste, donde se continúa con la lotificación de *Lazzaretto*. La ampliación de la red de transporte se materializa en un aumento de las estaciones y del número de ellas cercanas al *Parco Sempione*, en la zona de expansión oeste. Se densifican las áreas donde se situaban los antiguos límites de la ciudad en el interior de los bastiones, y en torno a 1927, aparece en el cuadrante este la *Città degli Studi*, vinculada a la universidad. En la zona actualmente incluida en *Bicocca* se proyecta la expansión del área de los *Corpi Santi* hacia el norte, donde se localizaban varias industrias; en este proyecto se utiliza un modelo de ciudad lineal, posteriormente redimensionado, que se integra entre la industria, residencia obrera y jardines de escala de barrio; generando así el gran trazado rectilíneo que llega hasta *San Giovanni*.

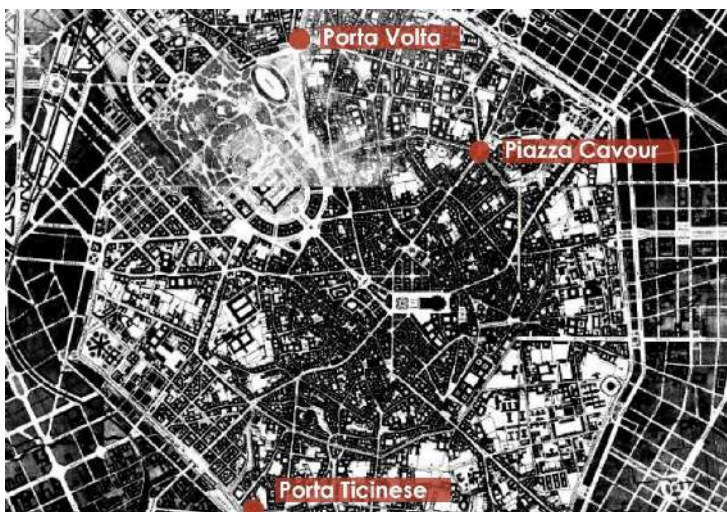


Ilustración 15. Plano de Milán de 1910. Fuente: Elaboración propia a partir de ArcGIS Web Application. (2019). Consultado en Junio 2019. Retrieved from <https://geoportale.comune.milano.it/MapViewApplication/Map/App?config=%2FMapViewApplication%2FMap%2FConfig4App%2F216&id=ags>

En este nuevo plan se rompe el modelo monocéntrico en forma de anillo seguido hasta ese momento para el diseño de la ciudad, y se potencia el desarrollo principalmente hacia el norte; creando dos ejes que atraviesan la ciudad y se cruzan en el *Arco de la Pace*; a lo largo de ellos es donde se localizan los principales servicios de la ciudad creados a partir de entonces.

El *Plan Pavia-Meser* elaborado en 1910, y aprobado en el 1912, está fuertemente influenciado por el desarrollo de la nueva infraestructura, y a partir de la ampliación de la malla viaria planificada en el *Plan Beruto* genera un trazado de nuevas calles, a menudo de grandes dimensiones, entre las que se entrelaza un sistema de plazas y calles. En el centro histórico se produce una sustitución del tejido romano, un proceso de densificación y se empiezan a valorar más los jardines ligados a los palacios nobiliarios, que durante el periodo entre guerras se sacrificaron en gran medida por la nueva urbanización. Otro ambiente en que se reconoce una significativa presencia de intervenciones urbanísticas que modifican la continuidad de la parte tradicional italiana es la zona situada entre la *Piazza San Babila* y *Porta Venezia*, la histórica puerta oriental de las antiguas murallas. Por último, fuera de los bastiones el diseño urbano establece una retícula continua de calles y plazas donde aparecen los grandes barrios populares.

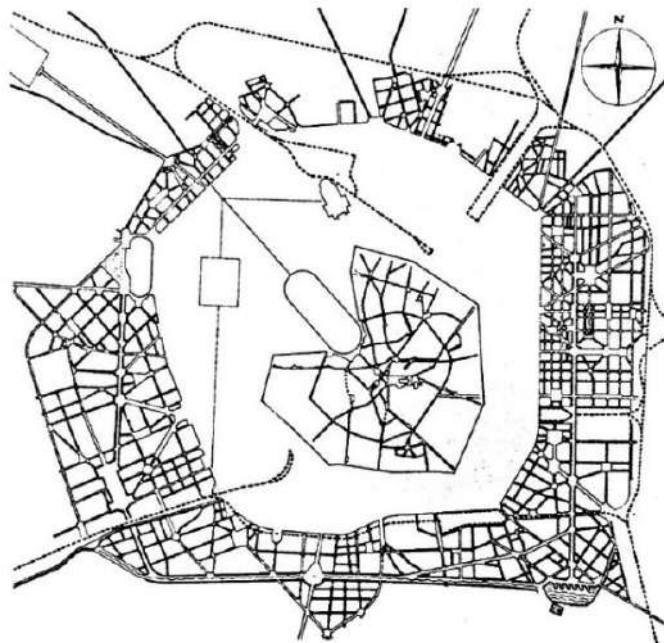


Ilustración 16. Esquema Plan Pavia-Masera, 1912. Fuente: MORANDI C. (2005) *Milano: La grande trasformazione urbana*. Venecia: Editore Marsilio. Pg. 44

No fue hasta 1942 cuando se aprobó la primera normativa nacional que preveía una regulación de todo el territorio municipal según un único plan. Además, en los planes posteriores se tiene en cuenta la destrucción producida por los bombardeos durante la Segunda Guerra Mundial, los cuales dejaron espacios vacíos en el tejido urbano que debían ser reconstruidos escalonadamente.

EL PROYECTO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA REGENERACIÓN DE LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA.

EL CASO DE MILÁN.

Autora: por Rosalía Simón de Lama

Tutor: por Juan Luis de las Rivas Sanz



Ilustración 17. Comune di Milano, Piano Regolatore Generale 1953. Esquema de movilidad: en rojo los ejes, los accesos y las carreteras de circunvalación, en amarillo las autopistas, en negro las líneas ferroviarias y en azul las vías de agua. Fuente: BELLINI, M. Y LAMPUGNANI, V.M. (1989). Milano. Architetture per la città. 1980-1990. Milano: Editoriale Domus

En esta época se incide mucho en la funcionalidad de la ciudad, a raíz de lo cual se crea la red de metro en 1960. Así como se realizaron varios planes, entre los que destacan el Plan de la Región de Lombardía de los años 50 y el posterior Plan para el Área Metropolitana; en ambos se llama la atención sobre la necesidad de controlar el desarrollo a gran escala, aplicando los avances de la industria en el territorio, tanto a escala metropolitana como en el paisaje histórico. Se reorganiza el sistema de estaciones y nodos entre los diferentes medios de transportes en la ciudad para evitar que el anillo ferroviario fuera una barrera para la nueva expansión; de este modo la Estación *Centrale*, se consolida como el punto de llegada desde el noreste a la ciudad, dejando libre el área actual de la *Piazza della Repubblica*, unida a la *Via Turati*.

A finales de los años 60 se realiza el *passante ferroviario* que modifica por completo la movilidad de la región. A nivel de ciudad unió el área noroeste, a través de la construcción de las estaciones de *Certosa* y *Bovisa*, con el sureste, mediante la creación de las estaciones de *Porta Vittoria* y *Rogoredo*. Además conecta la red de transporte a diferentes escalas, no creando una nueva red sino mejorando la existente y consiguiendo una conexión ferroviaria entre los espacios vacíos de la ciudad. Estas reformas para mejorar la comunicación de Milán también incluyeron los aeropuertos cercanos a la ciudad, principalmente el de *Malpensa* y *Linate*, implantando la idea de Milán como ciudad mundial. Otras estaciones que impactan en la traza urbana son las estaciones de *Farini*, *Lambrate Vittoria*, *Rogoredo* y *Porta Romana*.

Asimismo se realizaron varias intervenciones en las vías de la ciudad, creando grandes paseos como *Corso Venezia*; que es un ejemplo de ciudad mejorada con un buen urbanismo, estrategia que se ha aplicado posteriormente en más zonas de la ciudad. La punta de lanza de estas intervenciones en la infraestructura de Milán fueron las áreas industriales y agrícolas abandonadas, que aunque no siempre coincidían con los puntos de conexión deseados, si ayudaban a la creación de una red común en toda la ciudad.

La población aumentó durante todo el siglo hasta el año 1973, cuando empezó a disminuir, en un principio se produjo un descenso suave pero en la segunda mitad de los años 70 comenzó a ser una disminución de población muy elevada. Tras ello, la ciudad comenzó a perder población respecto al área metropolitana de forma constante, donde continúa el descentramiento residencial iniciado en los años 60.

Entre los años 1977 y 1985 la administración pública ha realizado tres programas de actuación y varias actualizaciones de cada uno de ellos. En el 1981 se publicaron las contradeducciones a las observaciones de 1978, el plan de transportes en el 1979, la aprobación regional con modificadores de oficina en el 1980, el proyecto casa del 1982, el Documento Director del Proyecto Passante del 1984 y los sucesivos proyectos de área aprobados en el 1985. Esto constituye una modificación del plano de la ciudad, configurando un proceso de planificación complejo.

Teniendo en cuenta todos los planes aprobados en el Documento Director del Proyecto Passante y el Plan de Transportes se comienza a implantar la nueva movilidad en la ciudad, que entra en relación con la nueva infraestructura. Las intervenciones más importantes de movilidad son la creación del *Passante ferroviario* y la unión subterránea entre la estación FS de *Porta Vittoria* y *Porta Garibaldi*; además de una modificación en varias líneas de metro, la realización de vías reservadas a las líneas de tranvía y la creación de puntos de intercambio a los largo de la ciudad entre los diferentes transportes.

Tras la finalización del plan de construcción predispuesto en el 1975, se da prioridad a las áreas verdes establecidas para uso público en las diferentes escalas. En especial al equipamiento de barrios en la zona norte, más carente de ellos que el resto de la ciudad, mientras se programa la creación de grandes parques urbanos.

En este momento la creación de vivienda era mayor que la restauración de las mismas, teniendo en cuenta que la restauración y recuperación de edificios estaba impulsada en mayor medida por iniciativa privada que por fondos públicos. Las intervenciones de recuperación se sitúan sobre todo en las zonas productivas industriales, ya consolidadas; y como consecuencia se produce la expulsión de las fábricas y residencias populares a la periferia metropolitana o regional. En las zonas centrales de la ciudad se comienza a generar principalmente actividad relacionada con el sector terciario, aquello que consigue más oportunidades de desarrollo y terreno. Esta gran tercerización se ha convertido en el instrumento de una especulación masiva, aunque con ello se va consolidando un diseño descentralizado de la ciudad, donde el centro histórico se va liberando gradualmente de actividad comercial y financiera, hasta estar destinado casi por completo a funciones residenciales y culturales.

En aquellas áreas ocupadas por actividades relacionadas con las manufacturas, que quedaron obsoletas por no adaptarse a la nueva industria, se produjo un gran cambio en el proceso de modernización de la ciudad que provocó la eliminación de la ciudad antigua, y la progresiva transformación en monolíticos superbloques homogéneos. Estas antiguas áreas industriales o terreno baldío ahora en desuso es donde se realizan las nuevas construcciones, son los nuevos núcleos del cambio.

Hasta la mitad de los años 80, la limitada disponibilidad de áreas libres ha contenido el desarrollo del mercado inmobiliario milanés; incluso en las zonas periféricas con una mayor disponibilidad también ha habido una política restrictiva que ha reducido e imposibilitado la apertura de áreas comerciales o grandes intervenciones urbanas hasta los años más recientes. A partir de entonces se fueron introduciendo nuevos elementos como centros comerciales, supermercados, superficies especializadas, venta al por mayor o equipamientos para el ocio.

En la década de los 90, se establece en la planificación urbanística el proceso de eliminación de las antiguas áreas industriales, coordinándolo con la modernización del sistema de infraestructuras. Entre los planes realizados destacan el *Programmi di riqualificazione urbana-PRU*, elaborado a partir del 1995, y el *Piani integrati di intervento-PII* del 1999, que ha posibilitado grandes intervenciones en las áreas industriales; cuya base es la integración funcional y financiera entre inversión pública y privada. La posibilidad de reutilización de las *aree dismesse*, sobre todo en posiciones cercanas al centro o con buena accesibilidad en el sistema de transporte público, facilita la creación de nuevos programas urbanos en las áreas de transformación con una mezcla funcional. Estas intervenciones se encuentran mayoritariamente en: *Porta Nuova-Garibaldi Repubblica* (área ex industrial y ferroviaria), *City Life* (ex feria de Milán), *Portello* (área ex industrial), *Porta Vittoria* (área ex escala ferroviaria) y *Santa Giulia* (área ex industrial).



Ilustración 18. Milano, Documento direttore del Progetto Passante 1984. Fuente: BERTRANDO BONFANTINI, G. *Dispositivi per il progetto urbanistico di ri-composizione. Planning devices for a re-compositional approach in urbanism. Ponencia en Escuela Tecnica Superior de Arquitectura, Universidad de Valladolid, Valladolid, 6 marzo 2019*

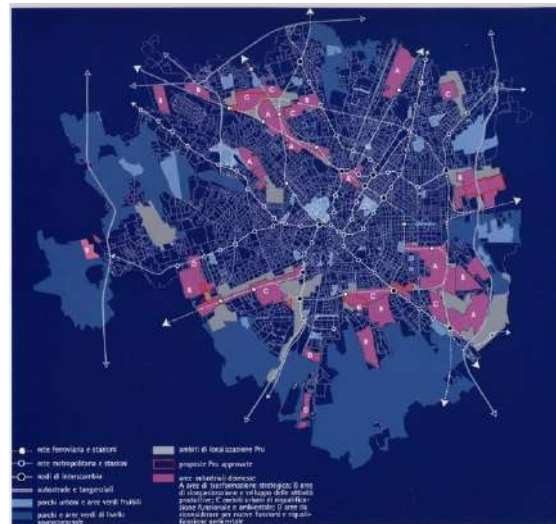


Ilustración 19. Milano, Documento direttore sulle aree dismesse e sottoutilizzate 1988. Fuente: BERTRANDO BONFANTINI, G. *Dispositivi per il progetto urbanistico di ri-composizione. Planning devices for a re-compositional approach in urbanism. Ponencia en Escuela Tecnica Superior de Arquitectura, Universidad de Valladolid, Valladolid, 6 marzo, 2019.*

EL PROYECTO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA REGENERACIÓN DE LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA.
EL CASO DE MILÁN.

Autora: por Rosalía Simón de Lama
Tutor: por Juan Luis de las Rivas Sanz

Milán cuenta con siete estaciones ferroviarias abandonadas, situadas en su origen en la periferia de la ciudad, pero dado el crecimiento urbano hoy en día pueden considerarse relativamente cercanas al centro de la misma. Estas zonas se han constituido como áreas conflictivas y focos de pobreza, con grandes parcelas abandonadas y espacios infrautilizados.

Actualmente uno de los grandes proyectos de regeneración urbana para la rehabilitación del patrimonio industrial se basa en la transformación de varias vías ferroviarias en desuso, centrándose en siete puntos que son: *Farini*, *Greco-Breda*, *Lambrate*, *Porta Romana*, *Rogoredo*, *Porta Genova* y *San Cristoforo*. En 2015 la sociedad *FS SistemiUrbani*, el *Comune di Milano* y *Regione Lombardia* firmaron un acuerdo para la recalificación de estas siete estaciones ferroviarias abandonadas, dando pie a uno de los mayores procesos de regeneración urbana efectuados en Italia durante los últimos años. Para ello, en el marco de la Feria del Mueble de 2017 en Milán se abrieron varios concursos destinados a cinco estudios internacionales de arquitectura a su elección, Stefano Boeri Architetti, Team Mad Architects, Team Mecanoo, Team Miralles Tagliabue EMBT y Team Cino Zucchi Architetti.

La idea inicial es la comunicación de estas estaciones entre sí, reutilizando algunas de las vías preexistentes, y que sirvan como refuerzo para el transporte de una ciudad que se ha expandido. Los proyectos planeados en estos sectores involucran por lo tanto áreas situadas en nodos importantes de la red ferroviaria de la ciudad, perjudicadas por esta cercanía a las vías del tren que actúan en muchos casos como barreras con los barrios colindantes. Están situadas en el anillo de la primera periferia de la ciudad, por lo tanto no están excesivamente alejadas del centro y cuentan con grandes áreas de terreno libre. En ellas se tiene como objetivo generar grandes parques como puntos verdes que aligeren la densidad del tejido urbano y en cada uno se ha ligado la intervención a un aspecto cultural según su ubicación en la ciudad. La zona de *Porta Genova* se relaciona con la moda y el diseño, cerca de ella se encuentra la Fundación Armani y el museo del MUDEC; mientras que *Lambrate* y *Greco* acogerán actividades vinculadas a la universidad por su cercanía a *Città degli Studi*.

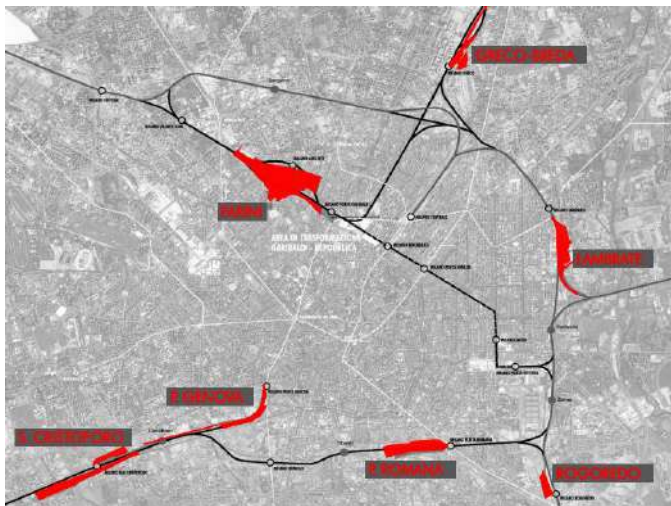


Ilustración 20. Áreas de intervención urbana en el Milán actual. Fuente: Scali Milano. (2019). Consultado en Agosto 2019. from <http://www.scalimilano.vision>

EL PROYECTO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA REGENERACIÓN DE LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA.
EL CASO DE MILÁN.

Autora: por Rosalía Simón de Lama
Tutor: por Juan Luis de las Rivas Sanz

Desde el *Plan Beruto* se ha mantenido una gran preocupación por el sistema de comunicaciones e infraestructuras de la ciudad. Por ello, esta propuesta mantiene el funcionamiento de las líneas ferroviarias, mientras se busca una modernización de la infraestructura existente que permita crear una conexión a lo largo de las propias vías del tren entre varios puntos de la antigua muralla de la ciudad; creando así un gran parque que las acompañe y forme una unión verde, con el proyecto *Rotaie verdi*.

Además del programa urbano también están contemplada la construcción de edificios con funciones comercial, de oficinas y usos privados; entre los que se encuentra un gran número de viviendas sociales en *Farini*, *Porta Romana* y *Porta Genova*, y alojamientos universitarios en *Lambrate* y *Greco*.

En junio de 2017 se firma un plan urbanístico para la recalificación de los nombrados espacios ferroviarios durante los próximos diez años, planteando el anillo verde y sostenible que atraviese toda la ciudad de Milán y aproveche las zonas abandonadas, dándoles nuevos usos.



Ilustración 24. Estado actual del área Farini. Fuente: Comune di Milano. (2019). Consultado en Agosto 2019. from <http://www.comune.milano.it/>



Ilustración 23. Propuesta de Team Stefano Boeri Architetti en el área Farini. Fuente: Scali Milano. (2019). Consultado en Agosto 2019. from <http://www.scalimilano.vision>



Ilustración 21. Estado actual del área Lambrate. Fuente: Comune di Milano. (2019). Consultado en Agosto 2019. from <http://www.comune.milano.it/>



Ilustración 22. Propuesta de Team Cino Zucchi Architetti en el área Lambrate. Fuente: Scali Milano. (2019). Consultado en Agosto 2019. from <http://www.scalimilano.vision>

EL PROYECTO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA REGENERACIÓN DE LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA.
EL CASO DE MILÁN.

Autora: por Rosalía Simón de Lama
Tutor: por Juan Luis de las Rivas Sanz

Por otro lado, el proyecto educativo Ri-formare Milano, realizado por la Escuela de Arquitectura de Ingeniería de Construcción Urbana (AUIC), plantea nuevas áreas de intervención en la periferia como puntos relevantes para la regeneración urbana. Las zonas ubicadas dentro del segundo anillo de expansión de la ciudad son foco de un gran número de intervenciones financiadas tanto por inversores privados, debido a su cercanía al centro de la ciudad, como por el *Comune di Milano*. Mientas que aquellas zonas fuera de este, que conforman la verdadera periferia de la ciudad actual, abarcan un amplio área que incluye tanto las afueras de Milán como áreas de la ciudad metropolitana, y suelen quedar fuera de los proyectos de regeneración urbana.

En este caso las áreas de estudio abarcan un amplio abanico, desde distritos de vivienda pública, áreas fronterizas entre la ciudad porosa consolidada y los espacios abiertos, centros históricos descentralizados y rurales, y estructuras comerciales en desuso o subutilizadas. De esta forma se busca poner en evidencia la necesidad de ampliar el enfoque de áreas de regeneración, en vez de rehacer continuamente actuaciones en los mismos lugares de la ciudad que se llevan realizando desde el pasado siglo.

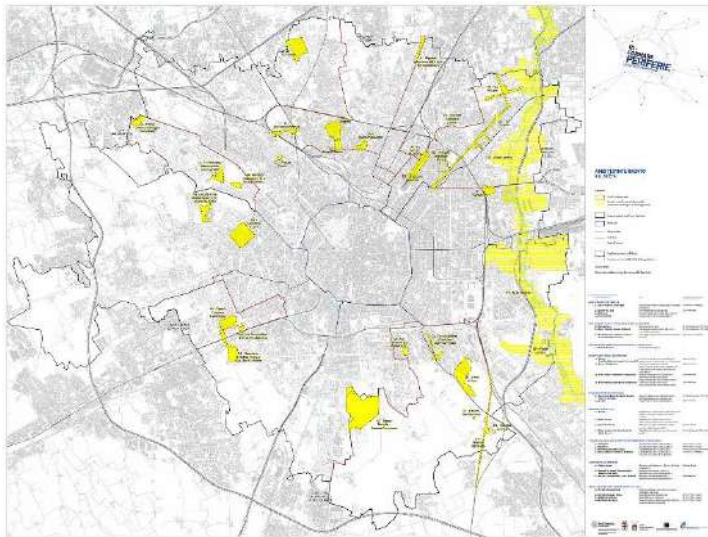


Ilustración 25. Áreas de intervención Ri-formare Milano año 2018-2019. Fuente: 2018 - LA SCUOLA AUIC PER MILANO. (2019). Consultado en Agosto 2019. from http://www.riformaremilano.polimi.it/?page_id=2942

EL PROYECTO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA REGENERACIÓN DE LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA.

EL CASO DE MILÁN.

Autora: por Rosalía Simón de Lama

Tutor: por Juan Luis de las Rivas Sanz



4 MILÁN CONTEMPORÁNEO. REGENERACIÓN URBANA Y NUEVO ESPACIO URBANO

EL PROYECTO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA REGENERACIÓN DE LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA.

EL CASO DE MILÁN.

Autora: por Rosalía Simón de Lama

Tutor: por Juan Luis de las Rivas Sanz

EL PROYECTO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA REGENERACIÓN DE LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA.

EL CASO DE MILÁN.

Autora: por Rosalía Simón de Lama

Tutor: por Juan Luis de las Rivas Sanz

Introducción

La Expo2015 en Milán tiene un gran impacto en la ciudad y su economía; ya que es el impulsor de varios proyectos de regeneración urbana que comienzan a realizarse para presentar una imagen mejor y más moderna de ella. Con ellos se busca crear nuevos polos con una arquitectura singular que impresione y publicite la ciudad como medio para atraer inversiones y turismo, impulsando así la propia economía. Para la realización de estos proyectos es necesaria la intervención de capital externo, que se consigue mediante inversores nacionales o internacionales, según el alcance de la intervención.

Se ponen en práctica la reutilización de las *aree dismesse* que tanto tiempo están tardando en resolverse, debido en parte a la repetición de proyectos sobre las mismas áreas de trabajo. A pesar del gran número de áreas en desuso y edificios en ruinas, en gran parte con pasado industrial, con los que cuenta la ciudad y que se están convirtiendo en zonas conflictivas o desaprovechadas. Pese a esta situación, además de los proyectos realizados impulsados por la Expo2015 han surgido múltiples casos de rehabilitación industrial, principalmente en la periferia con fines culturales, como es el caso del MUDEC (Museo de la Cultura), de David Chipperfield o Hangar Bicocca, de April Architects.



Ilustración 26. Situación de los principales puntos de estudio. Fuente: Elaboración propia a partir de Google Maps. (2019). Consultado en Junio 2019, from <https://www.google.com/maps>

Los dos casos de estudio que se van a analizar se sitúan en una periferia interior, que no se corresponde con la actual periferia de la ciudad sino con aquella que lo fue en el s. XIX; y son: el proyecto de City Life situado al noroeste, y la intervención de *Porta Nuova-Garibaldi* con la *Piazza Gae Aulenti*, al norte de la ciudad. Una de las intervenciones que se realizan con motivo de la Expo2015 es el traslado de La Fiera Campionaria a su actual localización, cercana a la propia expo; la cual impulsa a su vez el concurso para la regeneración del área que queda vacía. El proyecto ganador de este concurso es el Master Plan City Life que se ejecuta sobre el suelo público que ha dejado libre el traslado de la *Fiera* y debido a la amplitud del proyecto, consigue atraer capital internacional.

EL PROYECTO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA REGENERACIÓN DE LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA.

EL CASO DE MILÁN.

Autora: por Rosalía Simón de Lama

Tutor: por Juan Luis de las Rivas Sanz

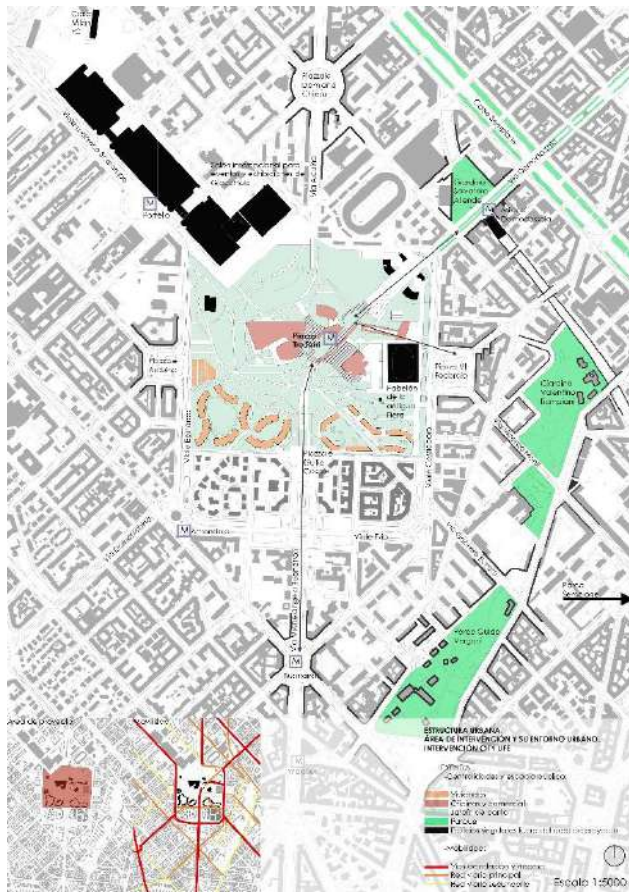


Ilustración 27. Plano general del entorno urbano del proyecto de City Life. Fuente: Elaboración propia. Ver en Anexo I

La otra intervención, situada en el entorno de *Porta Nuova*, se realiza por medio de inversiones nacionales y tienen como proyecto principal la *Piazza Gae Aulenti*, ya realizada en 2012; aunque otras partes de la intervención no se terminasen hasta 2019.

La zona en torno a la Estación *Porta Garibaldi* es un área recurrente para intervenciones de regeneración urbana, principalmente de patrocinio público, aunque suelen atraer capital nacional. De hecho, actualmente, entre el paso superior *Bacula* y la *Via Farina*, se está planeando una intervención que pretende continuar con esta renovación urbana a lo largo de las vías para evitar que estas formen una barrera en el tejido urbano.

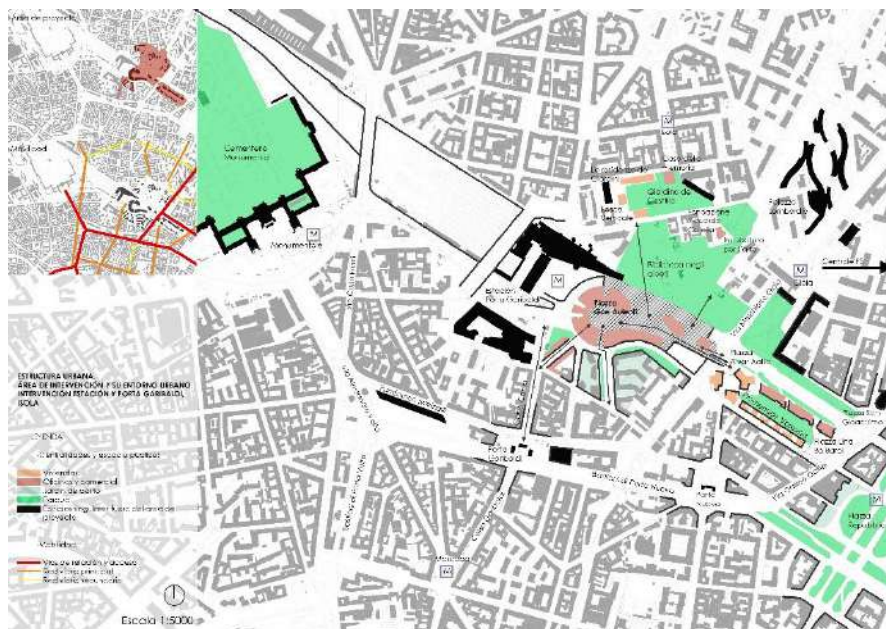


Ilustración 28. Plano general del entorno urbano del proyecto de regeneración de Isola. Fuente: Elaboración propia. Ver en Anexo I

EL PROYECTO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA REGENERACIÓN DE LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA. EL CASO DE MILÁN.

Autora: por Rosalía Simón de Lama
Tutor: por Juan Luis de las Rivas Sanz

4.1 City Life: un proyecto internacional sobre suelo público

El lugar de la *Fiera Campionaria*

A principios del s. XX, en abril de 1920, tuvo lugar la primera *Fiera Campionaria* de Milán; situada al noroeste de la ciudad en la antigua periferia. El recinto de forma cuadrada donde se encontraban los pabellones permaneció invariable mientras continuó celebrándose la feria, manteniendo la estructura del tejido urbano que lo rodea.

La ubicación de la feria en este punto generó un nuevo polo en la ciudad; a su alrededor se comenzó a crear un sistema de residencias y equipamientos colectivos de interés por su morfología de villas urbanas y palacios de apartamentos de clase media burguesa. Se creó un tejido urbano basado en una malla viaria regular, al igual que la mayoría de expansiones de la ciudad tras el *Plan Beruto*; y se consiguió mantener una buena relación con el trazado existente, aunque contaba con una tipología de casas aisladas, de baja densidad; diseñada principalmente en el Plan de 1930. En la red de nuevos equipamientos destacan importantes equipamientos deportivos como el Hipódromo del *Galoppo* o el estadio San Siro.



Ilustración 29. Foto aérea Feria de 1963. Fuente: Project. (2019). Consultado en Junio 2019.from <https://www.city-life.it/en/project#&gid=1&pid=1>



Ilustración 30. Foto aérea Feria 2004. Fuente: Project. (2019). Consultado en Junio 2019.from <https://www.city-life.it/en/project#&gid=1&pid=2>

A pesar de su gran importancia, a comienzos del siglo XXI la *Fiera Campionaria* se trasladó a su ubicación actual en Rho, inaugurada en 2005, más alejada del centro de Milán. Ya que debido al gran crecimiento de la ciudad, se encontraba en el segundo anillo metropolitano a apenas 2,5 kilómetros del Duomo, dificultando así su función. Esto tuvo como beneficio para la ciudad la eliminación de los picos de tráfico que se generaban en algunos eventos y la liberación de un área valiosa. De esta forma el espacio anteriormente utilizado por la feria pasó a ser un espacio vacío en el tejido urbano que no tardó mucho en volverse a utilizar.

Master Plan City Life

Tras un breve periodo de abandono, en 2004 el ayuntamiento de Milán decidió recuperar este terreno y para ello lanzó un concurso de alcance internacional con el objetivo de realizar un master plan para su regeneración y recualificación. Se buscaba desarrollar un nuevo uso de la zona de la feria y su reconexión con el tejido existente de Milán. Puesto que se trata de una porción de ciudad que nunca había pertenecido al tejido urbano de la ciudad como tal; antes de ser un espacio de exposiciones había sido una plaza de armas, desvinculada del resto de trazados.



Ilustración 31. Maqueta de proyecto. Fuente: Project. (2019). Consultado en Junio 2019 from <https://www.city-life.it/en/project>

El concurso se cerró en julio del 2004, siendo el ganador el Estudio Libeskind, con la colaboración de Zaha Hadid Architects y Arata Isozaki & Associates; aunque no fue hasta 2016 cuando comenzaron las obras de construcción del proyecto y se contempla su finalización en 2020. El proyecto abarca un área muy amplia, cerca de 350.000 m², su diseño se basa en un conjunto de edificios individuales unidos por el parque que se extiende a sus pies. Consta de tres torres, diseñadas por Zaha Hadid, Daniel Libeskind y Arata Isozaki; un centro comercial, varias viviendas de lujo, un museo y el gran espacio público que conecta todo, incluyendo varias plazas y un gran parque. Para la realización del Master Plan se han tenido que derruir los antiguos pabellones casi en su totalidad; aunque se ha incluido uno de ellos en el parque como edificio restaurado para actividades culturales y de ocio. De esta forma, el proyecto aúna funciones urbanísticas de naturaleza pública y privada para conseguir generar actividad en todos los momentos del día.

"I don't make a distinction between urban planning and architecture. I see them as inseparable protagonists in the memory of the city."(Libeskind D., 2008, p. 214)

Debido a la importancia que esta zona ha tenido y tiene para la ciudad por la *Fiera Campionaria*, se buscaba una propuesta que consiguiera captar su significado y convertirla de nuevo en un foco de interés. El proyecto del Estudio Libeskind busca crear un nuevo hito visible desde gran parte de la ciudad con las tres torres, generando una nueva parte del skyline de Milán. También han buscado modificar la percepción de impenetrabilidad en el lugar, subyacente en la memoria de las personas por su pasado como recinto vallado al exterior, al convertirlo en una zona completamente peatonal permeable casi en su totalidad y cuyos caminos pretenden continuar los trazados de las calles ya existentes.

Además el proyecto busca la realización de un complejo sostenible, para lo que plantea varias estrategias como la fachada curva de la torre Libeskind, que está hecha de vidrio sostenible para reflejar el espacio público hacia la plaza y las vistas a su alrededor o la doble fachada de la torre Generali que cuenta con persianas para protegerse del sol y brindar un control ambiental para un rendimiento energético óptimo.



Ilustración 32. Planta Master Plan City Life. Fuente: Citylife Masterplan - Libeskind. (2019). Consultado en Junio 2019 from <https://libeskind.com/work/citylife-masterplan/>

EL PROYECTO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA REGENERACIÓN DE LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA.
EL CASO DE MILÁN.

Autora: por Rosalía Simón de Lama
Tutor: por Juan Luis de las Rivas Sanz

Inserción en la ciudad

Las comunicaciones de la zona en general son buenas, se encuentra cerca de los aeropuertos, conectado con las autopistas y al sistema de transporte público, el cual es uno de los principales medios de acceso al complejo. La gran plaza principal, donde se ubica la parada de metro *Tre Torri*, se concibe como la verdadera entrada a todo el espacio.



Ilustración 33. Via Casodoro, calle circundante a City Life. Fuente: Google Maps. (2019). Consultado en Septiembre 2019, from <https://www.google.com/maps>

Otras paradas de metro cercanas que se encuentran a una distancia aproximada de 10 minutos, son *Amendola*, *Milano Domodossola* y *Portello*. Las dos últimas son muy frecuentada los días laborables por las personas que trabajan en las torres, mientras que la primera se encuentra más cercana a los nuevos bloques residenciales, al sur de la intervención.

No es común el acceso a pie o en bici, aunque el interior del parque sea completamente peatonal; ya que está demasiado lejos del centro de la ciudad. Tampoco es común el acceso en coche si no eres residente, quienes tienen el beneficio de poder aparcar en el parking subterráneo; ya que es una zona de difícil aparcamiento y las calles adyacentes suelen estar totalmente ocupadas.



Ilustración 34. Sección intervención City Life por la Piazza Tre Torri. Fuente: One Works - CityLife Plaza | The Plan. (2019). Consultado en Julio 2019, from <https://www.theplan.it/eng/award-2016-publicspace/citylife-plaza-1>

El diseño de la intervención pretende crear un conjunto de plazas y recorridos exentos de vehículos; evitando la entrada de ellos al complejo y mediante la realización de los aparcamientos subterráneos y consiguiendo un espacio fluido a través de la integración de recorridos ciclisticos y peatonales.

Las calles interiores del parque continúan los ejes urbanos principales y los introducen dentro del área, integrándose con el tejido preexistente. Aunque haya una clara relación entre las principales calles del tejido urbano que lo rodea, algunos de los caminos del parque generan un recorrido independiente que termina contra un frente de edificios en el límite del parque.

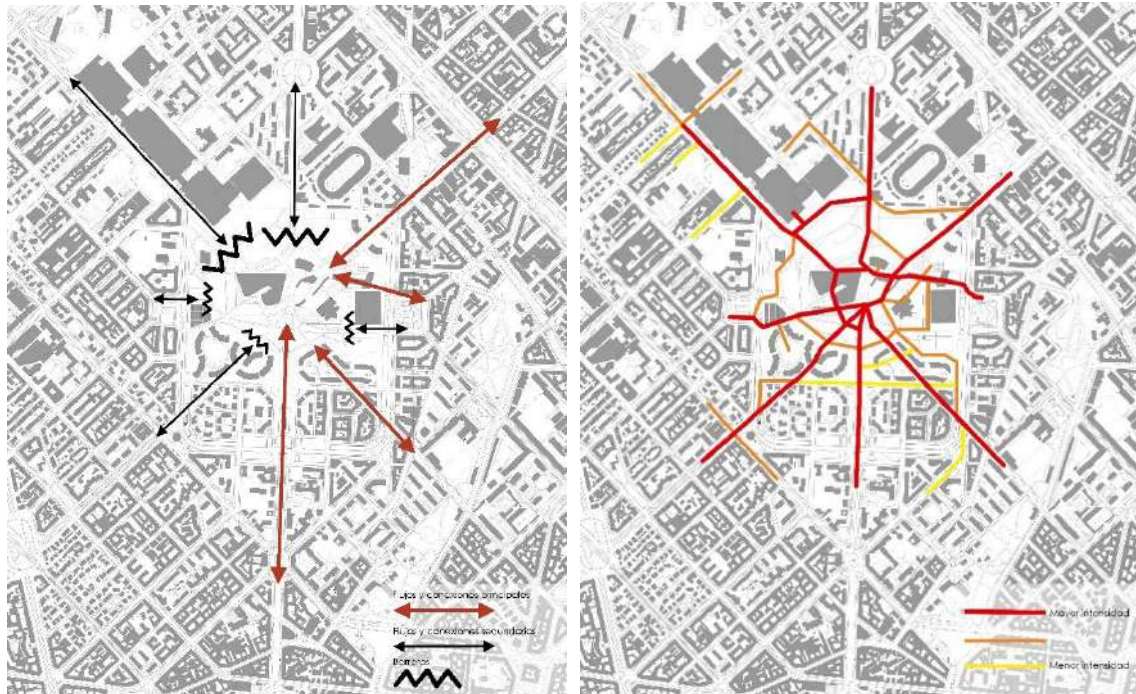


Ilustración 35 y 36. Esquema conexión peatonal con tejido existente (izquierda). Fuente: Elaboración propia.

En los esquemas se aprecian los principales puntos de acceso, en continuación con el tejido urbano, que generan los recorridos frecuentados por un mayor número de personas. Los recorridos principales surgen en parte asociados a las paradas del metro y llega al punto central, la Piazza Tre Torri, donde convergen los flujos de mayor intensidad; siendo las zonas residenciales las partes menos frecuentadas.

Se observan diferencias entre días laborables y no laborables, la principal diferencia es la disminución del tránsito de personas en toda la intervención cuando las torres están cerradas. Mientras que los recorridos de acceso a los bloques de viviendas mantienen un flujo constante; la parte norte, en relación con la parada de metro *Portello*, pierde casi todo el flujo de personas en los días no laborables. En torno a la plaza central y los alrededores de las torres también disminuye en gran medida la cantidad de transeúntes; aunque la parada de metro *Tre Torri*, el centro comercial y esta plaza elevada se mantienen como el punto de mayor tránsito en toda la intervención.

Las tres torres y la plaza elevada Tre Torri: prioridad del uso comercial

La intervención se caracteriza por edificios aislados de bastante altura, entre los que destacan las torres; las cuales generan una imagen muy llamativa y característica pero también fagocitan la vida del espacio. Cada uno de los tres rascacielos presenta un estilo y carácter diferente, que al juntarse representan el punto principal de la intervención. También representan la gran transformación urbana actual, en algunos casos confundida con la realización de grandes edificios llamativos con un gran estudio detrás para regenerar un espacio en desuso de la ciudad, sin prestar atención a consideración específicas del lugar y que muchas veces olvida el uso más cotidiano de los espacios.



Ilustración 37. Imagen render proyecto City Life. Fuente: Libeskind, D. (2008). Counter point: Daniel Libeskind in conversation with Paul Goldberger / [Daniel Libeskind, Paul Goldberger]. Nueva York: Monacelli Press, Cop. (pg 216)

Las torres están destinadas a hospedar preferentemente oficinas u otras funciones terciarias; aunque también acogen centros dedicados a la cultura y al ocio, como el Palacio de la Ciencia, el Museo del diseño y el centro de servicios.

La torre diseñada por Daniel Libeskind ha sido la última en realizarse. Esta torre presenta un perfil curvo, relacionado con el sol y la sombra; y cuenta con un núcleo rígido central, dos arrojamientos laterales de la armadura y una planta de piso estándar a lo largo de toda su altura. La torre Generali, realizada por Zaha Hadid, muestra un giro alrededor de su eje vertical conforme asciende, generando diferentes relaciones entre los pisos inferiores y superiores. Destaca por ser la única que se conecta directamente con la Piazza Tre Torri mediante la utilización de geometrías curvilíneas que nacen del plano del suelo, similares a las que definen los ámbitos de la plaza. Por último, la torre Allianz, diseñada por Andrea Maffei y Arata Isozaki, constituye el punto más alto del complejo.



Ilustración 38. Sección de la Torre de Zaha Hadid. Fuente: City Life: plaza con 3 rascacielos de 3 famosos arquitectos (Milán). (2019). Consultado en Julio 2019 from [https://is-arquitectura.es/2013/02/22/citylife-tres-torres-para-milan/#prettyPhoto\[pp_gal\]/5/](https://is-arquitectura.es/2013/02/22/citylife-tres-torres-para-milan/#prettyPhoto[pp_gal]/5/)

El punto central de la intervención por tanto se genera en la Piazza Tre Torri, ubicada en el espacio delimitado por las tres torres de oficinas de las que recibe su nombre, y se ve ampliada por el museo y el espacio comercial. Esta plaza se encuentra elevada 5 metros sobre el nivel de la calle generando un espacio de dos niveles que permite el acceso a las torres en su zona superior, así como al centro comercial y al parque en la inferior. Es un ambiente resguardado que presenta el espacio contenido de la plaza ampliamente relacionado con el comercio y muy volcado hacia las personas que trabajan en las torres.



Ilustración 39. Vista de la plaza Tre Torri desde el nivel inferior a cota de la calle exterior.
Fuente: Elaboración propia

Además, esta plaza es uno de los principales puntos de entrada al complejo, conteniendo la salida de la parada de metro *Tre Torri*; para lo que se tuvo que realizar una ampliación de la línea de metro M5. De esta forma, justo a la salida del metro te encuentras de frente con la plaza rehundida rodeada por todo el complejo de las tres torres, presentado como un espacio contenido y sotachado por la parte superior de la plaza. En ese momento puedes subir para alcanzar el nivel del resto de la intervención; ya que la plaza está en el nivel superior y una vez has salido de la plaza consigues apreciar la extensión de toda la intervención; o puedes proseguir hacia la salida sur donde sales al amplio espacio abierto del parque que te conduce hacia la *Piazza Giulio Cesare*.

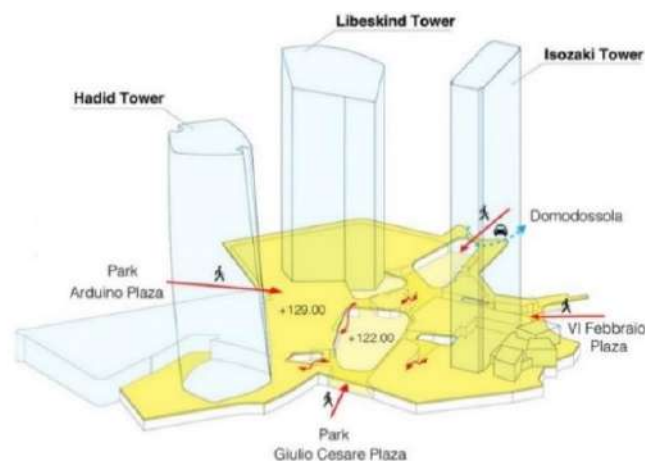


Ilustración 40. Esquema entradas a la plaza Tre Torri. Fuente: One Works - CityLife Plaza | The Plan. (2019). Consultado en Julio 2019, from <https://www.theplan.it/eng/award-2016-publicspace/citylife-plaza-1>

Bajo la *Piazza Tre Torri* se extiende el amplio centro comercial de alto nivel diseñado por Zaha Hadid. Y es a través de la calle comercial que se une a él bajo la *Piazza Tre Torri*, donde se produce uno de los accesos más interesantes al complejo. Se entra al nivel de la calle por *Viale Cassiodoro* desde la *Piazza Vi Febbraio* y tras atravesar parte del centro comercial se sale a la *Piazza Tre Torri* en el nivel inferior rodeado por las tres torres, con una gran vista del parque que se extiende frente a ti. También se puede acceder a la plaza por el norte a través de la entrada que llega desde la estación de *Milán Domodossola*, siendo el acceso más vinculado al tráfico rodado; por el oeste por *Viale Eginardo* desde la *Piazza Arduino*, y por el parque. De esta manera se conforman los cuatro accesos de la plaza al tejido que la rodea, siendo tres de ellos puntos de unión con el tejido existente y la salida al parque la conexión con el exterior de la intervención.



Ilustración 41 y 42. Interior centro comercial. Fuente: Fotografías tomadas por De las Rivas J.

Parque City Life: une y aísla con la ciudad

La oficina de paisajismo P'ARCNOUVEAU fundada por Margherita Brianza y Luca Manzocchi colaboró en el Master Plan con el diseño del parque. Actualmente es el tercero en dimensión de la ciudad de Milán después del *Parco Sempione* y *Giardini Pubblici*. La extensión del parque llega hasta las áreas residenciales y se funde con el tejido urbano ya existente; funcionando como tejido conector de todo el proyecto y generando la base de las comunicaciones mediante grandes paseos, caminos, senderos de menor envergadura y recorridos ciclísticos. El eje *Via Michelangelo Buonarroti* se conecta a la intervención desde el sur y se prolonga por el parque hasta la *Piazza Tre Torri*; así como los dos ejes que llegan a las esquinas del borde sur del parque que se prolongan por la zona residencial, haciendo más permeable el proyecto.

En su interior, el parque presenta unos espacios más dilatados y otros más controlados; lo que unido al cambio en el tipo de la vegetación, en su colocación y la topografía genera diversos ambientes destinados a diferentes usos. Las diferentes zonas permiten áreas de pausa, áreas de juegos para niños, zonas de paseo o espacios estanciales donde sentarse y admirar la ciudad desde lo alto aprovechando que la vegetación y la morfología del terreno crean distintas vistas, como en los grandes parques paisajísticos. En busca de crear la ilusión de un paisaje natural se

han utilizado árboles de diferentes alturas, siendo las especies más comunes en el parque los robles, arces y olmos.



Ilustración 43. Render de la vista aérea del proyecto City Life. Fuente: Citylife Masterplan - Libeskind. (2019). Consultado en Julio 2019. from <https://libeskind.com/work/citylife-masterplan/>

El proyecto está compuesto por una parte boscosa que se caracteriza por la presencia de grandes arbustos situados a modo de corona en torno al parque para preservar la singularidad del lugar y crear un borde natural en el que insertarse. A la zona boscosa le siguen grandes manchas de vegetación perenne y gramínea que se desarrollan también en el corazón del parque. También se articulan distintas áreas de prado de diversas dimensiones que se convierten en la base de donde surgen las torres; así como se van generando zonas más privadas conforme te acercas a los edificios residenciales.



Ilustración 44. Zona ajardinada al pie de la Torre de Zaha Hadid. Fuente: Elaboración propia.

Cabe destacar el estudio de la sombra de las zonas boscosas, principalmente sobre los bloques residenciales y en el área de la *Piazza Tre Torri* y sus alrededores; como el área delimitada al este por el Pabellón Scintille y al oeste por la Torre Isozaki que se encuentra en una posición en sombra para generar un espacio más agradable donde apetezca a los transeúntes parar y disfrutar.

EL PROYECTO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA REGENERACIÓN DE LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA.

EL CASO DE MILÁN.

Autora: por Rosalía Simón de Lama

Tutor: por Juan Luis de las Rivas Sanz

El pavimento de los diferentes caminos del parque indica su importancia y tipo de uso. Mediante la utilización de un pavimento de piedra en las áreas de uso más intensivo se enfatizan los recorridos clave y los accesos a los nuevos edificios residenciales. Mientras que los caminos más secundarios presentan pavimentos más blandos. Por último, el desnivel entre la cota ciudad y la *Piazza Tre Torri* se soluciona dotando de pendiente al prado principal. El parque juega con este cambio en la topografía creando un juego de desniveles que a su vez da lugar a un continuo cambio de vistas.



Ilustración 45. Fotografía de la Piazza Elsa Morante. Fuente: Elaboración propia.

Dentro de la amplia zona de espacio al aire libre alrededor de la base de las tres torres de City Life se encuentra esta fuente rodeada de pavimento peatonal, totalmente apartado del recorrido de los vehículos, como ocurre en todo el área. Se puede observar como el camino peatonal cuenta con arbolado a ambos lados, generando una envolvente verde. Así como la fuente refresca el ambiente (la foto está tomada un día caluroso del mes de septiembre) además de generar un punto de referencia en la perspectiva de las tres torres, que se reflejan en el propio agua de la fuente. Todas estas características generan un espacio confortable que invita a pararse y pasar tiempo en él, como un oasis alejado del ruido y densidad de la ciudad.

Bloques residenciales de Zaha Hadid y Daniel Libeskind

Los diferentes edificios de la intervención se conectan mediante el gran parque público, en cuyos márgenes se disponen cinco áreas residenciales; las cuales se pueden englobar en dos bloques, las diseñadas por Zaha Hadid y las proyectadas por Daniel Libeskind. Ambos bloques se sitúan al sur de la intervención, en continuidad con el tejido urbano y maximizando el espacio del parque.



Ilustración 46. Fotografía de la calle de acceso a los bloques residenciales en el parque. Fuente: Elaboración propia

Las residencias de Libeskind emplean la configuración clásica del patio y los materiales de un histórico barrio milanés, al tiempo que presentan una estratificación asimétrica de la fachada.

Mientras que las de Zaha utilizan materiales similares pero con formas más orgánicas. Todas estas viviendas están pensadas como viviendas de alto nivel; tanto por su diseño, pues al igual que las torres cuentan con sistemas de fachadas para reducir el gasto energético, como por su emplazamiento y vistas, todas ellas cuentan con balcones y terrazas para disfrutar de las vistas al parque.



Ilustración 47 y 48. Planta y sección de los edificios de viviendas de Daniel Libeskind. Fuente: CityLife Milano – ARQA. (2019). Consultado en Julio 2019, from <https://arqa.com/arquitectura/urbanismo/citylife-milano.html>

En el amplio abanico de actividades que pretende abarcar el programa del proyecto se incluyen tanto las exigencias cotidianas de los trabajadores de las torres como las que surjan del tiempo libre de los ciudadanos, empresas y organizaciones. Por ello, además de los edificios residenciales, las torres y el centro comercial; también incluye el Museo del Diseño, proyectado por Libeskind, y el Palacio de la Ciencia, así como locales comerciales de alta calidad, salas multicines, sedes asociativas, oficinas postales, bancos y servicios a las empresas.



Ilustración 49. Fotografía portal de los bloques residenciales. Fuente: Fotografías tomadas por De las Rivas J.

Recorrido



Ilustración 50 y 51. Vistas de los dos niveles de la plaza Tre Torri (izquierda). Fuente: elaboración propia (derecha). Fuente: fotografías tomadas por De las Rivas J.



Ilustración 55. Vista general de la plaza Tre Torri. Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 52 y 53 y 54. Vista de la entrada al centro comercial desde la Plaza Tre Torri y la Torre de Zaha Hadid (izquierda). Fuente: fotografías tomadas por De las Rivas J. Vista de las dos torres construidas en la actualidad, la Torre de Zaha Hadid y la de Arata Isozaki, desde el parque (centro). Fuente: elaboración propia. Edificios residenciales de Daniel Libeskind desde los jardines que los rodean (derecha) Fuente: Elaboración propia.

EL PROYECTO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA REGENERACIÓN DE LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA.

EL CASO DE MILÁN.

Autora: por Rosalía Simón de Lama

Tutor: por Juan Luis de las Rivas Sanz



Ilustración 56 y 57. Torres y edificios residenciales vistos desde Piazzale Giulio Cesare (izquierda). Fuente: fotografías tomadas por De las Rivas J. Calle peatonal de acceso al bloque de edificios residenciales diseñados por Zaha Hadid con la torre de Zaha Hadid de fondo (derecha) Fuente: elaboración propia.



Ilustración 58 y 59. Zona central del parque de City Life (izquierda). Fuente: fotografías tomadas por De las Rivas J. Límite del proyecto de City Life en su unión con el tejido preexiste (derecha) Fuente: Fotografías tomadas por De las Rivas J.

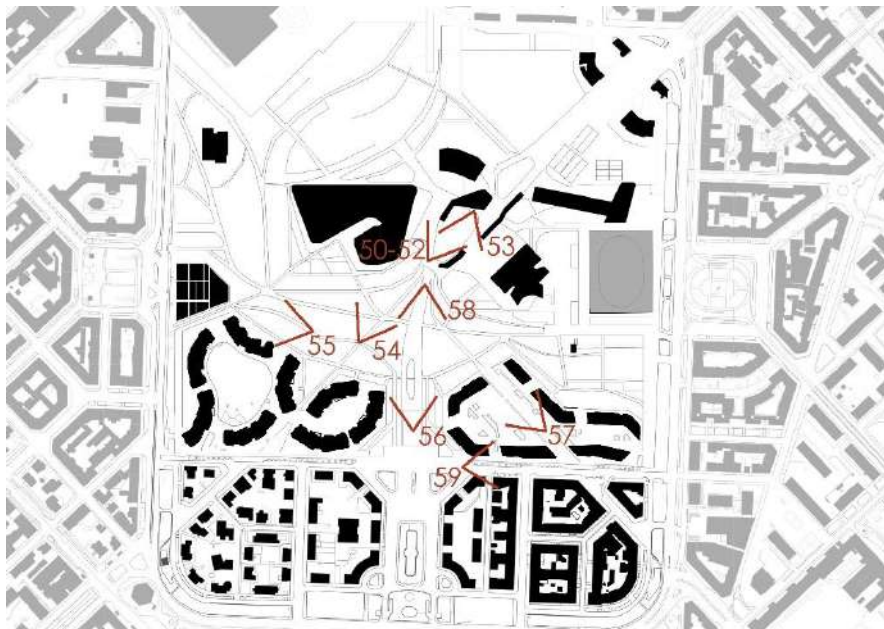


Ilustración 60. Esquema localización de vista. Fuente: Elaboración propia.

EL PROYECTO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA REGENERACIÓN DE LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA.
EL CASO DE MILÁN.

Autora: por Rosalía Simón de Lama

Tutor: por Juan Luis de las Rivas Sanz

4.2 Entre la Estación y la puerta del XIX: la recuperación de *Isola*

Las dos puertas Garibaldi

En el siglo XX se busca crear un nuevo polo de interés situado entre la actual Estación Garibaldi y la Estación Centrale, donde se ubican una serie de programas de transformación urbana aprovechando las áreas disponibles en aquella época. Estos proyectos tienen como objetivo el refuerzo de la línea ferroviaria (como en *Viale della Liberazione*) y generar la presencia de un tejido mixto productivo, artesanal y residencial en la parte abandonada y degradada, que se sitúa entre vías ferroviarias, en el llamado el barrio *Isola*.



Ilustración 61. Vista aérea estado actual Isola. Fuente: Edifici per uffici UniCredit Headquarters - P.I.I. Garibaldi Repubblica - milano che cambia - Ordine degli architetti, P.P.C della provincia di Milano. (2019). Consultado en Junio 2019, from <http://www.ordinearchitetti.mi.it/it/mappe/milanohecambia/edificio/289-edifici-per-uffici-unicredit-headquarters/46-p-i-i-garibaldi-repubblica>

Tras un concurso a mitad de los años cincuenta se comienzan a realizar algunas obras detalladas para la creación de este nuevo polo de la ciudad en los alrededores de *Porta Nuova*, ocupando solo una parte del área destinada para ello en una intervención del plan regulador. Esta regeneración de *Piazza Garibaldi*, *Isola* y *Varesine* tiene en componente urbano muy claro y está fuertemente ligada a la generación de comercio desde el enclave de la nueva plaza hasta su unión con *Corso Como*; en parte debido a la promoción privada que la realiza.

Contexto de *Isola*: un aislamiento histórico

La *Piazza Gae Aulenti* se sitúa al norte de Milán, en la zona conocida como *Isola*. Antes de la realización de la plaza este área se caracterizaba por una mala conexión con sus alrededores, como consecuencia de las barreras generadas por las vías ferroviarias y las calzadas que la rodean.

Este problema de comunicación y difícil acceso tuvo como resultado el desarrollo de viviendas de bajo nivel económico y de un barrio con poca seguridad, que en su mayoría estaba ocupado por edificios residenciales y de actividad artesanal. Por ello, el contexto en que se desarrolla la plaza es muy importante en su diseño; ya que la intervención crea un punto de unión salvando las barreras arquitectónicas del lugar, como son las carreteras, vías del tren y las diferencias de cota.



Ilustración 62. Esquema contexto Isola en la ciudad. Fuente: Elaboración propia.

Debido a esta situación tan excepcionalmente ligada a la red ferroviaria y *passante*, la plaza se debe entender dentro del contexto de las propias vías. Se establece como un nodo relevante en la estructura de la ciudad y es uno de los puntos más importantes de conexión entre el tren, tranvía, metro y pasante en la zona norte; con importancia casi similar a la Estación Central. Por tanto, se conforma como una de las nuevas entradas a Milán, en un cruce entre el centro histórico y los distritos financieros situado en la antigua periferia del s.XIX.

La inserción en la ciudad: acceso y actividad de la regeneración urbana en su entorno

La situación de la zona de intervención en la periferia interior la ubica en una zona de relativamente fácil acceso a pie desde la zona centro de la ciudad. Aunque también destaca la buena conexión mediante transporte público, las numerosas vías que la rodean hacen posible tener paradas de metro, tren y tranvía cercanas. Utiliza lo que antes constituía una barrera como un medio para tener una mayor afluencia de visitantes, creando un nodo en la ciudad aprovechando la confluencia de varias líneas de transporte. El acceso mediante vehículo privado se facilita con un gran número de aparcamientos subterráneos, pero están principalmente enfocados a los residentes y trabajadores de las oficinas de la zona.

Las paradas de metro más próximas son *Gioia*, *Isola* y *Repubblica*, a 10 minutos de la plaza a pie. Aunque el principal punto de acceso mediante transporte público es indudablemente la Estación *Porta Garibaldi*, a menos de 5 minutos de la plaza.

Al salir de la propia Estación *Porta Garibaldi* se encuentra la imponente imagen de la torre Unicredit, que se percibe más alta de lo que es al observarla desde la cota inferior de la salida de la estación, la cual permite a los visitantes localizar inmediatamente la plaza. Los edificios que la

rodean a pesar de no contar con una altura excesiva consiguen erguirse como puntos de referencia para ubicarla en el tejido urbano. Posteriormente, tras cruzar *Viale Luigi Sturzo* se puede subir las escaleras hacia la entrada, y no es hasta alcanzar el nivel de la plaza cuando se consigue ver su espacio interior, oculto hasta ese momento.

Proyecto de *Piazza Gae Aulenti*: el éxito de un nuevo lugar

La *Piazza Gae Aulenti* fue realizada por AECOM arquitectos, cuyo proyecto fue dirigido por el arquitecto César Pelli e inaugurado el 8 de diciembre de 2012. El nombre de la plaza se puso en honor a la famosa arquitecta italiana Gae Aulenti y se ha conformado como uno de los epicentros de la zona más moderna de Milán.

Este proyecto se planea dentro de una intervención mayor que se divide en tres áreas principales: la primera y más grande se ubica entre *Via Melchiorre Gioia*, *Via Pirelli* y *Via de Castilla*; la segunda abarca el área de cobertura del estacionamiento subterráneo en *Piazza Luigi Einaudi*; y la tercera, donde se incluye la *Piazza Gae Aulenti*, discurre a lo largo de la línea recta que recorre *Viale della Liberazione* hasta *Piazza San Gioachimo* y su cementerio.

Es una plaza circular de pequeñas dimensiones, con aproximadamente 80m de diámetro; que está elevada entre 6m y 10m sobre el nivel de suelo, según la calle colindante que se tome de referencia, y cuenta con tres niveles intermedios donde se realiza un enlace con la estación de metro, el estacionamiento de vehículos y la venta minorista.

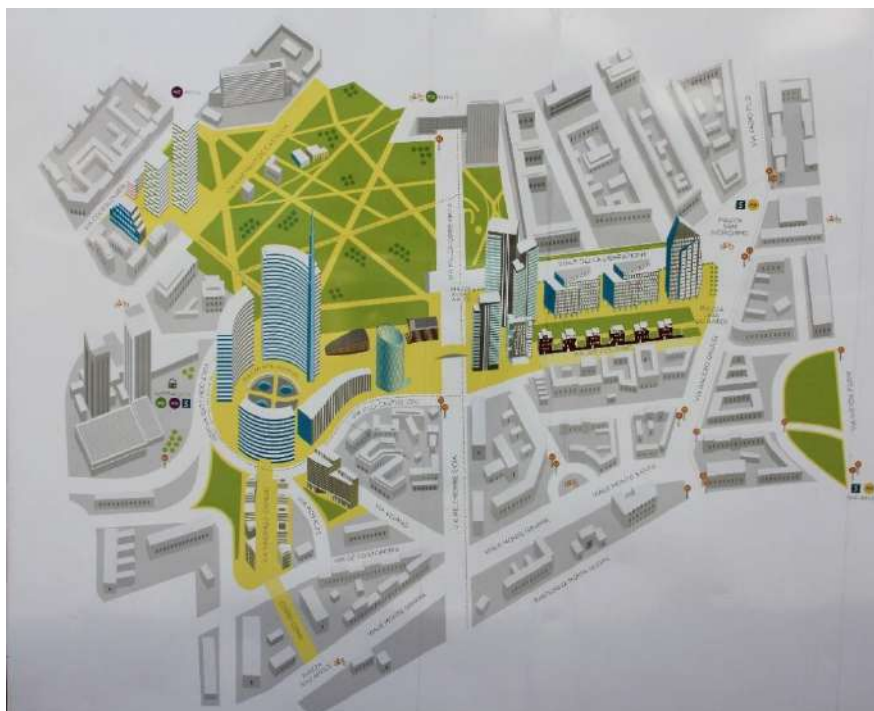


Ilustración 63. Plano intervención de regeneración urbana de la zona en torno a la plaza Gae Aulenti. Fuente: De las Rivas J.

EL PROYECTO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA REGENERACIÓN DE LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA.

EL CASO DE MILÁN.

Autora: por Rosalía Simón de Lama

Tutor: por Juan Luis de las Rivas Sanz

La parte principal de la plaza está protegida por altos edificios de oficinas con bajos comerciales, entre los que destaca la Torre Unicredit, que la separan de las calles colindantes y crean un ambiente controlado y recogido. Estos edificios además de controlar el espacio y crear la atmosfera de la plaza, también se yerguen como hitos perceptibles en la ciudad. Los espacios que separan estos grandes edificios son los que conforman los puntos de acceso, enfocándose hacia las rutas más probables y generando caminos entre el interior de la plaza y los elementos más destacados de su entorno para conectarla con la ciudad.



Ilustración 64. Planta Piazza Gae Aulenti y recorridos. Fuente: Planta baja-(2019). Consultado en Junio 2019, from http://www.arquitectes.cat/framespaisatgefotos_proj9a_BIENNALP10001P10001F1.jpg

El acceso norte se conecta con el gran parque llamado *Biblioteca degli alberi*, aún en construcción, que forma parte del proyecto urbano que transformó la antigua área de *Varesine* y cubre un área de casi diez hectáreas. La arquitecta paisajista Petra Blaisse del Inside Outside Studio fue la encargada del diseño tras ganar el concurso internacional lanzado por la administración municipal en 2004.

El parque consta de un trazado geométrico no ortogonal establecido por las rutas lineares de los caminos que lo atraviesan, partiendo desde las esquinas del propio parque y la *Piazza Gae Aulenti* hasta conectar los puntos más relevantes de su entorno. De esta forma el área verde se establece como enlace entre los espacios públicos, las infraestructuras y la arquitectura de los barrios circundantes. Las principales conexiones que se dan a través del parque son entre la *Piazza Gae Aulenti* con *Isola*, con la carretera elevada en *Via Melchiorre Gioia*, con el paseo de *Varesine* y con el jardín de *Via Gaetano de Castilia*.

El parque se organiza mediante las plataformas circulares de colores rojo y el azul, rodeadas por árboles, que contrastan con la amplia malla irregular de diferentes tonos de verde, generando las áreas deportivas, de relajación, juegos infantiles o parques caninos.

Además, en la zona norte del parque se distribuyen varios espacios expositivos tales como la *Fundación Ricardo Catella* o la Incubadora para el Arte, junto con una cafetería y un restaurante, todos ellos dentro de los confines del propio parque. Mientras, al lado opuesto de *Via Gaetano de Castilla* se encuentra la *Casa de la Memoria* para completar los equipamientos culturales circundantes.



Ilustración 65. Fotografía aérea del parque Biblioteca degli alberi. Fuente: LA BIBLIOTECA DEGLI ALBERI. (2019). Consultado en Junio 2019, from <http://www.pnsc.it/architettura/la-biblioteca-degli-alberi/#>

En torno a este parque cabe destacar el *Bosco Verticale*, situado en *Via Gaetano de Castilla* junto al *Giardino de Castilla*. Está compuesto por dos torres que forman parte de los nuevos edificios residenciales de alto nivel construidos en torno al área de *Porta Nuova*. Estas dos torres residenciales siguen un modelo de edificio sostenible, que busca aumentar la vegetación en la ciudad al introducirla de forma más compacta, en varias alturas en lugar de utilizar una forma extensiva ocupando grandes áreas de suelo urbano. Esto se plasma en la tipología de las terrazas, las cuales constan de una amplia gama de arbustos y plantas florales distribuidos en función de la relación de cada fachada hacia el sol. A pesar del carácter innovador que persigue el edificio, termina por presentar el aspecto de una torre residencial con una vegetación muy profusa en sus terrazas.



Ilustración 66. Fotografía del Bosco Vertical. Fuente: Elaboración propia.

El acceso este a la plaza tiene una mayor envergadura; ya que está enfocado hacia la salida de la Estación *Porta Garibaldi*. Se le dota de una mayor entidad y cuenta con un sistema de ascensores franqueados por una gran escalinata a cada lado, salvando así los 6 metros de desnivel. Está diseñado como la entrada principal a la plaza a consecuencia de la estación y su importancia en la red ferroviaria de toda la ciudad; puesto que es utilizada como entrada a Milán desde un gran número de poblaciones de Lombardía y del área metropolitana.

Otro acceso de gran importancia es la pasarela peatonal que comunica la plaza con el *Corso Como*, una de las calles más concurridas de Milán y con una actividad comercial muy importante. Por ello, la *Via Vincenzo Capelli*, que conforma la pasarela, está llena de tiendas de alto nivel y sirve como conexión entre el nivel elevado de la plaza y la cota cero de la calle.

Por último, la plaza se prolonga en una larga explanada hacia *Via della Liberazione*, pasando al lado del Pabellón de Unicredit, y posteriormente conectándose mediante una pasarela con la *Piazza Alvar Aalto*, también elevada sobre el nivel de las calles. A través de esta plaza se puede continuar el paseo por una zona ajardinada que cubre el desnivel hasta *Piazza Lina Bo Bardi*; este itinerario está franqueado a ambos lados por varios edificios residenciales y de oficinas.

De esta manera se crea una conexión de la plaza con todos los elementos relevantes colindantes a ella. Se genera una conexión únicamente peatonal a una mayor cota entre los espacios ajardinados y las plazas del entorno, independiente del trazado del viario que conecta con el resto de la ciudad; mostrando que está pensada principalmente desde el punto de vista del peatón.

Espacio interior de *Piazza Gae Aulenti*

La cota elevada de la plaza lejos de constituir un problema es un beneficio al ser utilizada para separar, junto a los edificios que la rodean, el ambiente interior del ruido y clima exterior; de esta forma se consigue crear la sensación de oasis en la ciudad. Además, se liga de una forma sutil en



Ilustración 67. Vista de la Plaza Gae Aulenti desde la salida del metro. Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 68. Boceto de la Plaza Gae Aulenti. Fuente: Sketch (2019). Consultado en Junio 2019, <https://www.archdaily.com.br/br/01-124790/piazza-gae-aulenti-slash-aecom>

sus extremos con las calles de cota cero sin dar la impresión de ser una barrera; ya que presenta un frente edificado cuando necesita cubrir el desnivel.

El espacio se percibe como un entorno enfocado al ocio y comercio, en lugar de vincularse excesivamente a los espacios de oficinas que la rodean. Esto se consigue mediante los bajos comerciales que se encuentran a lo largo de todo el espacio que fomentan la actividad y dan vida a la plaza.

A pesar de su espacio reducido se consiguen organizar muy bien diversas funciones, al separar visualmente diferentes zonas. Estas son: una zona situada en el interior, donde se encuentra la fuente, y el espacio de tránsito a su alrededor. La fuente central permite el paso a través de ella por varios recorridos, aunque los más habituales la rodean; contando con tres vacíos que comunican visualmente los tres niveles de la plaza y se encargan de meter luz a los niveles inferiores. Alrededor de la fuente hay un asiento corrido de piedra que va modificando su forma según se indica en la siguiente imagen para optimizar sus posibles usos e indicar el acceso a través de él. También se percibe otra zona de carácter estancial en la parte más externa y cercana a los edificios cubierta por una pérgola, donde se ubican las terrazas o asientos, vinculada a los comercios de planta baja. De esta manera el espacio queda controlado de forma muy clara e intuitiva.

Ilustración 70. Sección principal de la Piazza Gae Aulenti.

Fuente: Edificio per uffici UniCredit Headquarters - P.I.I.

Garibaldi Repubblica - milano che cambia - Ordine degli architetti, P.P.C della provincia di Milano. (2019).

Consultado en Junio 2019, from

<http://www.ordinearchitetti.mi.it/it/mappe/milanohecambia/edificio/289-edifici-per-uffici-unicredit-headquarters/46-p-i-i-garibaldi-repubblica>

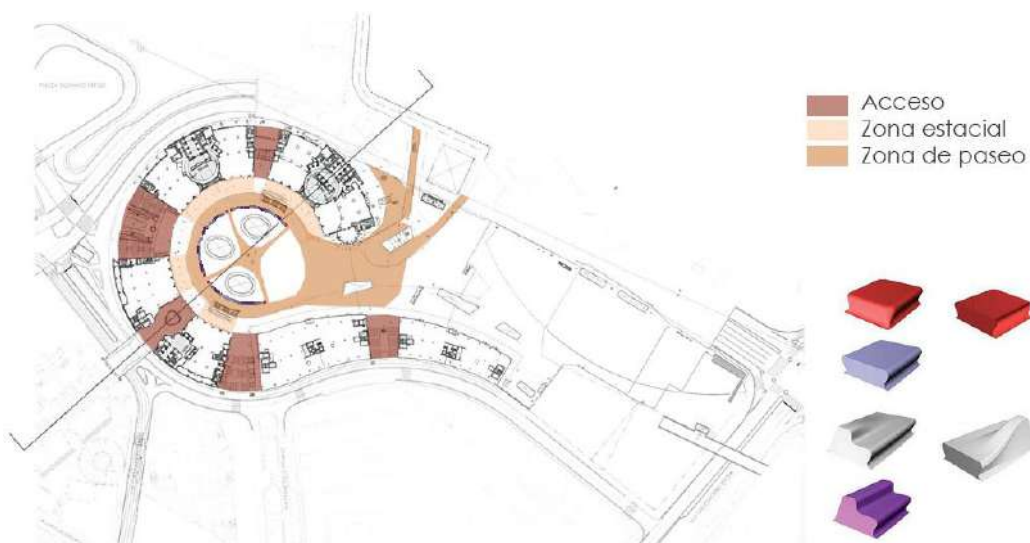
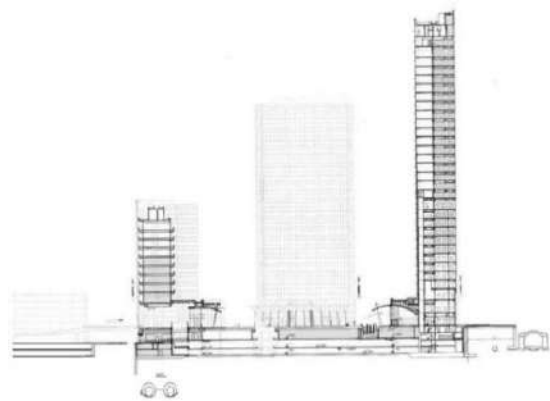


Ilustración 69. Planta Plaza Gae Aulenti, distribución de zonas. Fuente: Elaboración propia

EL PROYECTO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA REGENERACIÓN DE LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA.

EL CASO DE MILÁN.

Autora: por Rosalía Simón de Lama

Tutor: por Juan Luis de las Rivas Sanz

El edificio más bajo de los que rodea la plaza cuenta con una función únicamente comercial y se abre hacia *Via della Liberazione*, indicando la dirección en que se prolonga el espacio mediante la explanada hacia el pabellón UniCredit donde pierde un poco la escala contenida del espacio alrededor de la fuente.



Ilustración 72. Fotografía de la pérgola en la Plaza Gae Aulenti en invierno. Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 71. Fotografía de la pérgola en la Plaza Gae Aulenti en verano. Fuente: Fotografías tomadas por De las Rivas J.



Ilustración 73. Fotografía de la fuente y espacio interior de Piazza Gae Aulenti. Fuente: Elaboración propia



Ilustración 74. Fotografía de la fuente de Piazza Gae Aulenti. Fuente: Fotografías tomadas por De las Rivas J.

La iluminación de la plaza por la noche continua con la idea de crear un pequeño oasis en la ciudad, puesto que se compenetra con el agua de la fuente y se activa el Solar Tree, un sistema de luces led que utiliza la energía solar para iluminar la plaza.

Ilustración 75. Imagen nocturna de la Piazza Gae Aulenti. Fuente: night version. (2019). Consultado en Junio 2019, from <https://www.flickr.com/photos/fotopierino/8407088294/>



EL PROYECTO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA REGENERACIÓN DE LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA.
EL CASO DE MILÁN.

Autora: por Rosalía Simón de Lama
Tutor: por Juan Luis de las Rivas Sanz

Renovación de los edificios residenciales en el entorno de la intervención

Dentro del proceso de regeneración urbana en torno a Porta Nueva, se ha realizado progresivamente la demolición de los antiguos edificios residenciales para dar lugar varias torres de oficinas y residencias de alto nivel. Simultáneamente a este proceso se ha producido una gentrificación derivada de una fuerte tercerización en las actividades de los edificios cercanos, asumiendo una función mucho más comercial.



Ilustración 76. Antiguos edificios residenciales en Via Gaetano de Castilla. Fuente: Google Maps. (2019). Consultado en Junio 2019, from <https://www.google.com/maps>

En torno al parque *Biblioteca degli alberi* aún se mantienen algunos de los antiguos edificios residenciales que antes constituían la mayor parte del tejido urbano de la zona, los cuales se caracterizan por no ostentar una gran calidad de vivienda, tener dos o tres plantas además de la planta baja, y contar con un patio interior. Pero la mayoría de estos antiguos bloques de viviendas han desaparecido dando paso a los nuevos edificios residenciales más altos, de mayor calidad y situados en torno a las nuevas intervenciones urbanas como la *Piazza Alvar Adlto* o la *Piazza Lina Bo Bardi*. Los edificios situados en torno a la primera, son altas torres residenciales mientras que en a ambos lados del jardín público de *Promenade Varesine*, se encuentran varias viviendas adosadas de alto nivel y baja densidad; que se presentan aisladas sin relación con el tejido urbano que les rodea.

Recorrido



Ilustración 77 y 78. Vista lateral de la Estación Porta Garibaldi (izquierda-mia). Vista frontal de la Estación Porta Garibaldi desde el acceso a la Plaza Gae Aulenti (derecha). Fuente: Fotografías tomadas por De las Rivas J.



Ilustración 79 y 80. Entrada principal al nivel elevado de la Plaza Gae Aulenti (izquierda). Imagen de llegada a la Plaza Gae Aulenti por la entrada de la Estación Porta Garibaldi (derecha). Fuente: Fotografías tomadas por De las Rivas J.



Ilustración 81, 82 y 83. Vista interior de la fuente central de la plaza delimitada por los edificios de oficinas que la rodean y al fondo se pueden apreciar los edificios del Bosco Verticale (izquierda). Vista del Pabellón Unicredit (centro). Vista de la calle peatonal Via Vincenzo Capelli, que sale de la plaza hacia Corso Como (derecha). Fuente: Fotografías tomadas por De las Rivas J.

EL PROYECTO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA REGENERACIÓN DE LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA.

EL CASO DE MILÁN.

Autora: por Rosalía Simón de Lama

Tutor: por Juan Luis de las Rivas Sanz



Ilustración 84 y 85. Vista interior de la plaza hacia el edificio completamente comercial que la cierra hacia el sureste (izquierda). Imagen desde la Plaza Alvar Aalto en la esquina sureste de la intervención hacia el acceso al parque (derecha). Fuente: Fotografías tomadas por De las Rivas J.



Ilustración 87 y 88. Via Francesco Viganò (izquierda). Vista del jardín público entre la Plaza Alvar Aalto y Plaza Lina Bo Bardi franqueada por edificios residenciales a los que se vincula (derecha). Fuente: Fotografías tomadas por De las Rivas J



Ilustración 86. Esquema localización de vista. Fuente: Elaboración propia.

EL PROYECTO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA REGENERACIÓN DE LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA.
EL CASO DE MILÁN.

Autora: por Rosalía Simón de Lama
Tutor: por Juan Luis de las Rivas Sanz

4.3 Un estudio comparado: forma y función en el espacio público, frente a cosmética y gentrificación

4.3.1 Carácter mercantil-público frente a lo puramente comercial

Milán es la mayor área metropolitana de Italia, por ello se presenta como la capital económica e industrial del país. Además, el comercio siempre se ha considerado un sector importante en su economía, a pesar de que su papel estratégico en parte de las transformaciones urbanas recientes se ha tenido poco en cuenta. En los últimos años se ha vuelto a dar una mayor importancia a este sector con el auge en la construcción de las grandes superficies y centros comerciales, principalmente en la periferia.

Tradicionalmente la actividad comercial y sector terciario tenían una gran relación con la ciudad donde se realizaban; puesto que se basaba en pequeños establecimientos propios de cada lugar. Mientras que ahora hay un predominio de las grandes cadenas, implantadas sin apenas variaciones en cualquier entorno y cuyo funcionamiento es independiente de su ubicación; debido al constante contacto comercial a nivel internacional. Desde el punto de vista urbano esto se traduce en la aparición de edificios corporativos con una seña de identidad de la cadena. En el caso de las marcas más potentes la arquitectura de sus edificios suele manifestar su éxito y gran capacidad económica; mientras que en las cadenas menos elitistas se limitan a la repetición de un modelo básico de edificio con algún elemento fácilmente reconocible.

Cuando hablamos del término mercantil nos referimos a la ciudad como centro de producción y creación de valor cultural, relacionado con el diseño y las marcas. Se produce una relación entre la percepción de la marca y la ciudad, mostrando que el lugar de implantación está vinculado a la imagen que el negocio presenta a sus consumidores. Esto sucede con la localización de su primera sede, con las que se mantiene una mayor relación; mientras que cuando se expanden a otras ciudades lo pierden y se centran solo en el aspecto comercial. En estos casos son aquellas marcas que forman parte de la identidad de la ciudad, como ocurre con el caso de Renault en Valladolid o Inditex en Galicia.

Por otro lado, lo comercial está mayormente ligado al aspecto monetario, no tanto al espíritu de la ciudad en la que se produce. Las grandes multinacionales son quienes lo ocasionan como consecuencia de sus múltiples sedes a lo largo de todo el mundo; ya que estas construyen espacios genéricos que no tienen relación con el contexto urbano donde se implantan.

1. Comercial

La actividad comercial es una realidad históricamente muy importante para la ciudad, el sistema comercial milanés ha demostrado gran consistencia incluso en su segmento menos moderno, en los comercios de barrio; y la presencia, a pesar de todas las recientes transformaciones, aun relativamente moderada de los grandes almacenes, que ha aumentado rápidamente en los

últimos años. Se ubica principalmente en los ejes comerciales desarrollados históricamente, algunos en torno a los radios de la ciudad histórica y la periferia, con una distribución espacial de la actividad bastante estable; donde destacan las zonas de más alta calidad y especialización, como el *quadriletero della moda*, y la centralidad del segundo nivel en la periferia histórica.

Hasta la mitad de los años 80 únicamente existían unos pocos centros comerciales y grandes superficies en Milán; la mayoría de ellos se localizaban en la periferia y en el área metropolitana, mayoritariamente a lo largo de rondas y vías de acceso principales. Fue a partir de entonces cuando se comenzaron a reutilizar las zonas ferroviarias o industriales en desuso, posibilitando la realización de varios proyectos de transformación, que incluían grandes centros comerciales. Aunque no todos estos proyectos tuvieron un buen resultado desde el punto de vista del diseño urbano o supusieron una mejora con su implantación desde el punto de vista del impacto comercial, fueron el comienzo de la lenta implantación de este nuevo modelo con un carácter más privado y alejado de los espacios públicos tradicionales donde solían ubicarse los pequeños negocios.

El verdadero auge en la construcción de las grandes superficies comerciales privadas se ha dado en los últimos años y comienza con la realización del Piazza Lodi en 2002 y la ampliación comercial de *Portello* en 2005. El efecto más evidente de este proceso, desde el punto de vista territorial, es la concentración de grandes superficies y centros comerciales en la primera corona metropolitana; así como termina por apoderarse de casi todo el suelo libre disponible en las *aree dismesse*, en especial a lo largo del eje históricamente industrial del norte de la ciudad, donde se localizaban las grandes industrias siderúrgicas y mecánicas.

Tras la realización de proyectos como *Alfa Romeo al Portello*, *Santa Giulia a Rogoredo-Montecity*, el área central de *Garibaldi-Repubblica* con el proyecto de *Porta Nuova* y la transformación de la antigua Fiera con el proyecto *City Life*, se van terminando la disponibilidad de espacios para realizar grandes intervenciones complejas en el primer y segundo anillo de la ciudad; cabe destacar que todos estos proyectos cuentan con la presencia de grandes superficies comerciales.

Poco a poco tanto en el centro histórico como en la periferia se van sustituyendo los comercios de pequeña y media escala por estas intervenciones de gran escala ligadas a las grandes cadenas internacionales; aunque no ha sido hasta las décadas más recientes cuando se han comenzado a construir sistemáticamente grandes superficies comerciales en los programas de recualificación urbana en áreas semicentrales o de la primera periferia.

Mercantil-público: Otros lugares públicos en la periferia: las fundaciones y el Milán elitista

El carácter mercantil de Milán se lleva desarrollando desde el siglo XIX, cuando la burguesía comenzó a ganar poder como grupo social y decidió construir la *Galleria Vittorio Emanuele II* como símbolo de su fortuna. Esta edificación muestra la arquitectura de tono público y mercantil típico de la arquitectura de la ciudad.

Dentro del sector terciario, es una de las cuatro ciudades más importantes en el mundo de la moda, junto con Nueva York, París y Londres; constituyendo los pilares de este sector y de su industria en todo el mundo. En el último siglo la moda se ha vinculado cada vez en mayor medida a los museos y al arte, al introducir en estos inicialmente la exposición de colecciones de indumentaria, piezas de época o históricas. Posteriormente, se han llegado a realizar exposiciones de moda fuera del museo, o incluso fuera de la exposición; propiciando así la aparición de museos y fundaciones dedicados a un creador o a una marca. Debido a la gran vinculación de la ciudad con la moda, hay varias marcas nacidas en la propia ciudad que han ligado su imagen a ella en gran medida. Actualmente, la *Galleria Vittorio Emanuele II* sigue manteniéndose como símbolo mercantil; de hecho en ella se encuentran tiendas de las principales firmas de moda del mundo, entre las que se



Ilustración 90. Fotografía actual de la Galleria Vittorio Emanuele II. Fuente: Fotografías tomadas por De las Rivas



Ilustración 89. Interior del el Osservatorio de la Fondazione Prada. Fuente: Elaboración propia.

encuentra Louis Vuitton, Gucci y por supuesto Prada. En concreto el grupo Prada cuenta con una gran representación; ya que tiene cinco espacios, cuatro de ellos de carácter comercial y el *Osservatorio de la Fondazione Prada* como nuevo espacio de exposiciones desde 2016, situado en la planta quinta y sexta de uno de los edificios principales de las galerías.

Por todo ello, las galerías siguen siendo uno de los espacios públicos más importantes de la ciudad en la actualidad, conservando su carácter mercantil. Aunque en el tejido histórico de Milán las galerías deben entenderse en su situación única; ya que se sitúan entre otros dos puntos singulares; generando un gran espacio de encuentro desde la *Piazza de Duomo*, pasando por la *Galleria Vittorio Emmanuele II* hasta la *Piazza alla Scala*. En este recorrido se aprecian tres espacios con características muy diferentes, todos ellos muy vinculados con la vida urbana de la ciudad.

Desde la antigüedad la arquitectura ha sido utilizada como símbolo de autoridad, dinero y riqueza, estableciéndose una relación de intereses entre arquitectura y poder. Siguiendo esta tendencia, en los últimos años ha proliferado la creación de las fundaciones como un símbolo de la marca que las construye y como publicidad de la misma; ya que dentro de sus estrategias para ganar prestigio internacional está la construcción de estas sedes, donde se busca crear un espacio monumental que le atribuya una imagen propia, icónica, exclusiva e innovadora. Estas iniciativas solo las llevan a cabo las grandes firmas por el gran capital económico necesario para afrontar proyectos de esta magnitud, que requieren una gran inversión económica.



Ilustración 91. Fotografía del barrio de Brera durante la semana de la moda 2018. Fuente: Elaboración propia.

Las grandes firmas, sobre todo del mundo de la moda, escogen ciudades ligadas a su imagen por algo más que lo simplemente comercial para construir su fundación. En Milán hay varias marcas con un carácter mercantil unido al espíritu de la ciudad que han decidido realizar sus fundaciones, como la *Fondazione Armani Silos* o la *Fondazione Feltrinelli*; aunque la primera en utilizar esta estrategia fue la *Fondazione Prada*. Pero este nuevo tipo de museos no se da solo en Italia, sino que es un fenómeno global; como prueba la aparición de la *Fondation Pierre Bergé Yves Saint Laurent* abierta en 2004 en París o el Museo Balenciaga en Guetaria.



Ilustración 92. Render de proyecto de la Fundación Feltrinelli. Fuente: HOME - HERZOG & DE MEURON. (2019). Consultado en septiembre 2019, from <https://www.herzogdemeuron.com/index.html>

Estas edificaciones son espacios expositivos, donde se exponen sus propios diseños de moda, las colecciones de arte que poseen sus dueños y otras colecciones temporales. Esto las presenta como una ventana cultural, debido al interés que despiertan por el impacto en su entorno y su alcance internacional. A causa de su objetivo publicitario, la arquitectura utilizada por las fundaciones va de la mano de grandes estudios internacionales, que realizan diseños innovadores y singulares, para conseguir la creación un nuevo foco en la ciudad y de escenarios conmovedores donde exponer arte, como estrategias de comunicación de su éxito. El carácter corporativo se

expresa en un diseño común entre las diferentes sedes o intervenciones de las grandes firmas que las financian. Por ejemplo, todas las intervenciones del grupo Prada comparten el ajedrez blanco y negro del suelo, y las escaleras monumentales como elementos comunes.

Prada fue la primera marca que comenzó a realizar este tipo de intervenciones, es conocida por sus exclusivos y experimentales proyectos dentro del mundo de la moda; así como por haber trascendido en estos proyectos a otras disciplinas como el arte y la arquitectura, creando espacios icónicos y extravagantes. Esta marca está muy ligada al carácter de Milán al haber sido creada por Mario Prada en la *Gallería de Vittorio Emanuele II* en 1913. Comenzó como una exclusiva tienda de venta de maletas, accesorios y artículos de lujo; pero en poco tiempo pasó a ser la firma favorita de la aristocracia y los miembros más distinguidos de la élite Europea, hasta llegar a ser una de las industrias de la moda más importantes del mundo. En 1993 se creó la primera *Fondazione Prada*, iniciando una nueva etapa como coleccionistas de arte que desembocó en la realización de un extenso programa de exposiciones. En este momento también se comienza a separar las funciones de cada una de sus sedes entre aquellas dedicadas puramente al comercio cotidiano, las oficinas, espacios expositivos y aquellos con finalidades publicitarias y de promoción de la marca.

Aunque no fue hasta el año 2000 cuando la firma comenzó sus proyectos más ligados al mundo del arte y la arquitectura junto con el estudio OMA y *Herzog y De Meuron*, que contribuyen a crear una imagen única y exclusiva. Entre estas intervenciones se encuentran los *Epicenters*, varias tiendas de enfoque creativo que se desarrollaron de forma paralela en distintas ciudades del mundo y combinan el concepto de compras y lujo con la tecnología, productos de diseño y la arquitectura. También se comienza la creación de una nueva serie de sedes, entre ellas destacan la situada en el *Palacio Ca'Corner della Regina*, restaurado por la firma en Venecia en 2011 y la nueva *Fondazione Prada* realizada en Milán por el estudio OMA.

Esta nueva sede de la fundación se situó en el complejo industrial Largo Isargo 2, un antiguo área industrial en desuso al sur de Milán. Este gran proyecto de la marca para reconvertir la antigua destilería de 1910 en un museo comenzó a realizarse en 2015 y se completó finalmente en 2018. El complejo consta de: edificio Bar Luce-Biblioteca, Edificio venta de billetes, Galería Sur, depósito, cisterna, cinema, Galería Norte, pódium, Haunted House y la torre. El Bar Luce ha sido diseñado inspirado en la antigua *Galleria Vittorio Emanuele II*, reproduciendo la típica atmósfera de un restaurante milanés del s.XIX.



Ilustración 93. Fotografía de la fachada del edificio de entrada al interior de la Fundación Prada. Fuente: Elaboración propia.

EL PROYECTO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA REGENERACIÓN DE LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA.

EL CASO DE MILÁN.

Autora: por Rosalía Simón de Lama

Tutor: por Juan Luis de las Rivas Sanz



Ilustración 94. Espacio interior semi-público de la Fundación Prada. Fuente: Elaboración propia.

La idea de restaurar una antigua zona industrial de la ciudad busca unir el proyecto con la propia ciudad, creando un nuevo foco de interés en la periferia interior; puesto que la rehabilitación del patrimonio industrial es un tema de gran importancia actualmente en Milán. De hecho, esta acción de rehabilitación sigue el enfoque y localización de las políticas de regeneración de las *aree dismesse*.

En el proyecto se ha tomado la decisión de derribar los cuerpos centrales del complejo, los más grandes y difíciles de reaprovechar, conservando casi intactas las naves industriales perimetrales; permitiéndoles así la construcción de nuevos edificios singulares en el centro de la intervención. La diferenciación entre lo nuevo y lo antiguo se realiza mediante el uso de diferentes materiales, con una rehabilitación de lo preexistente que iguala su aspecto exterior, para después crear situaciones diferenciadas en su interior; con la excepción del edificio de entrada principal al complejo que se restaura con un revestimiento dorado, dándole un carácter protagonista. Se crea un escenario interior, donde el área conformado por el espacio entre los edificios que componen la intervención actúa como espacio semipúblico; a pesar de ser realmente una zona privada. Incluso se generan varios espacios de diferente carácter, alguno de ellos cuentan con asientos como zona estancial. Las naves industriales restauradas quedan relegadas a un segundo plano, sin menospreciar su valor, convirtiéndose en la fachada de fondo en las nuevas plazas y edificios, permitiendo a estos destacar.

La intervención tiene en cuenta tanto la imagen que se percibe de ella desde el interior, como desde el exterior. Por ello cuenta con la construcción de una torre de 60m de altura, que permite su localización desde la estación de metro Lodi, el punto de llegada en transporte público de la gran mayoría de los visitantes a la fundación. De esta manera, desde la salida de la parada de metro ya se anuncia la presencia de la *Fondazione Prada*, estableciéndola como hito de interés turístico y foco cultural. Ha habido una mejora progresiva en torno a *Porta Romana* con la creación de nuevas viviendas, como el Symbiosis Master Plan actualmente en construcción, como consecuencia de la aparición de turismo y actividades que generan un motivo para acercarse a una zona periférica y deteriorada como esta que rodea el edificio. Se logra dar vida de nuevo a calles cercanas a las



Ilustración 95. Entrada al espacio interior semi-público de la Fundación Prada. Fuente: Elaboración propia

vías que hasta hace poco tenían poca actividad y otorga al mismo tiempo un espacio semipúblico nuevo a la ciudad, que permite la reunión de la gente y el paseo. Tanto esta fundación en concreto como el resto de las realizadas en otros puntos de la ciudad, producen un efecto regenerador notable en su entorno.

Son proyectos que buscan lo iconográfico y singular, pero crean espacios que se comunican con su contexto urbano y generan un valor en el paisaje; aportando a ser posible espacio semipúblicos a la ciudad, que haga interesante la visita aún sin entrar en sus espacios interiores. A pesar de ello, originan una privatización del espacio; puesto que no es realmente público aun teniendo espacio urbano a su alrededor destinado a los habitantes del barrio.



Ilustración 96. Espacio interior semi-público de la Fundación Prada. Fuente: Elaboración propia.

4.3.2 Comparación de los dos casos de estudio: City Life y Piazza Gae Aulenti.

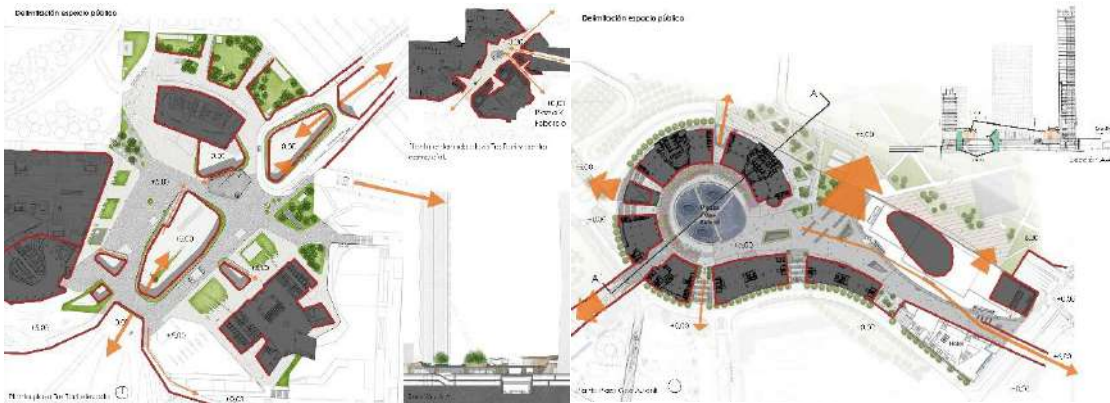


Ilustración 97. Plano ampliado de la Piazza Tre Torri, Ilustración 98. Plano ampliado de la Piazza Gae Aulenti, proyecto de City Life. Fuente: Elaboración propia. Ver en Anexo I

Entorno y emplazamiento

EL PROYECTO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA REGENERACIÓN DE LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA.

EL CASO DE MILÁN.

Autora: por Rosalía Simón de Lama

Tutor: por Juan Luis de las Rivas Sanz

Los procesos de regeneración urbana suelen originar a su vez una gentrificación progresiva en el área de la intervención; ya que al mejorar las condiciones de las viviendas adyacentes o crear un polo de interés, aumenta el atractivo de la zona y con ella el precio de los inmuebles en ella situados, desplazando así a los habitantes iniciales del barrio. La ubicación de la *Piazza Gae Aulenti* y del resto de la intervención en *Isola* se sitúa en la primera periferia de la ciudad, por lo que es un lugar donde ya se ha producido una primera gentrificación⁵. Mientras que en el área del proyecto *City Life*, situado en la segunda periferia, aún no ha tenido lugar este proceso. Debido al gran interés que el proyecto ha despertado en toda la ciudad como uno de los grandes parques para disfrutar del tiempo libre y de su expresiva arquitectura, que se alza como uno de los hitos modernos de la ciudad, es esperable que en un futuro se pueda producir una gentrificación en la zona que rodea al proyecto; puesto que se ha dotado a esta de un nuevo valor. Como en toda ciudad de cierto tamaño, es necesario para su correcto funcionamiento la creación de diversos polos en las periferias que ayuden a generar vida urbana a lo largo de toda la expansión de la ciudad, evitando una concentración excesiva en el centro histórico de las áreas de centralidad. Pero al generar un polo de gran influencia como es *City Life*, muy vinculado a viviendas de alto nivel y con un carácter internacional, se adelanta la posible gentrificación de la zona.

El proyecto de *City Life* se sitúa en un borde residencial con un entorno donde predominan los bloques de viviendas, con un trazado regular y repetitivo propio de la periferia de la ciudad,



Ilustración 101. Imagen urbana de la intervención *City Life*. Fuente: Fotografías tomadas por De las Rivas J.



Ilustración 100. Galleria Anna Castelli Ferrieri. Fuente: Google Maps. (2019). from <https://www.google.com/maps>



Ilustración 99. Fotografía entrada a *City Life* por Piazza *Vi Febbraio*. Fuente: Google Maps. (2019). from <https://www.google.com/maps>

⁵ A finales del s. XX Milán había alcanzado tal dimensión que las zonas del primer anillo de expansión fuera de la antigua muralla española, con alguna excepción, sufren un proceso de gentrificación como consecuencia de su cercanía al centro histórico de la ciudad y también a causa de varias intervenciones de regeneración y restauración urbana ligada a las vías del tren y antiguas zonas industriales abandonadas situadas en ella.

no del centro. El proyecto pretende rellenar el espacio vacío dejado por la antigua *Fiera* y crear una unión con el tejido preexistente, pero se sigue percibiendo como una parte externa a su entorno; si bien continúa alguna de las calles principales no lo hace con todos los grandes ejes, y mantiene los límites claramente diferenciados acerca de dónde empieza y termina la intervención. El recuadro percibido en el tejido urbano está delimitado por *Viale Eginardo*, *Viale Enzo* y *Viale Cassiodoro*. Además del proyecto de City Life en él se ubica un conjunto de viviendas preexistentes de alto nivel que enlazan los apartamentos de lujo al sur de la intervención con las residencias nobles que se encuentran a ambos lados de la *Via Michelangelo Buonarroti*, una de las calles más costosas de Milán, hasta *Corso Vercelli*, donde continúan los bloques residenciales de gran nivel económico. Por otro lado, en la zona situada al norte del proyecto están emplazados conjuntos residenciales más modestos. De esta forma se establece una clara división entre estas dos áreas residenciales que pasa por el proyecto de City Life; el cual se asocia en mayor medida a la zona sur que a la norte, poniendo de manifiesto su vinculación con un ámbito de alto nivel y comercio. Mientras que la *Via Michelangelo Buonarroti* se prolonga como el eje principal del parque hasta la *Piazza Tre Torri*; la *Via Alcuino*, el gran eje norte que llega al parque, se encuentra con una interrupción al no prolongarse en el diseño del master plan, al igual que se niega una conexión con el Salón internacional para eventos y exhibiciones de *Giocattolo* como edificio singular al norte del proyecto.

Otro acceso muy importante es aquel realizado a través de un paseo abierto al exterior de carácter comercial, por la *Galleria Anna Castelli Ferrieri* a cota de calle, que enlaza el proyecto con la *Piazza VI Febbraio*, una de las dos plazas principales situadas a los lados de la intervención. La plaza está rodeada de edificios residenciales con una pequeña zona ajardinada en su parte central, que está separada de las aceras por el tráfico, tanto de vehículos rodados como de tranvías de transporte público. Este acceso secundario genera una entrada que desemboca directamente a la parte inferior de la *Piazza Tre Torri*, esquivando al pabellón de la antigua feria que se ha mantenido como referencia al pasado y se alza como un elemento macizo sin conexión hacia el exterior; ya que su única entrada se produce a través de un área vinculada a la zona de las torres. Este paseo aparentemente separado del centro comercial, vinculado a la torre de Zaha Hadid, se une con él en la cota inferior de la plaza.

Es importante destacar que se utiliza el parque, donde se sitúan los puntos estanciales más agradables de la intervención, como elemento conector; siendo el encargado de enlazar las diferentes partes del proyecto entre sí y con el entorno. De esta forma se consigue generar un gran área verde tan necesaria en este cuadrante del segundo anillo de la periferia. Aunque el parque también puede percibirse como una barrera, que separa a la vez que une el tejido urbano; ya que termina por generar varias edificaciones aisladas unidas únicamente por él, recordando a la ciudad jardín ya criticada por Jane Jacobs⁶.

⁶ Jane Jacobs critica la ciudad jardín por su imposibilidad de crear realmente espacios de encuentro derivados de la experiencia real, al generar espacios normalmente inseguros de transitar por la noche. Ella defiende que un espacio verde tiene sentido si la gente le da vida, sino termina por convertirse en un espacio vacío que finalmente se degradará

La zona de *Isola*, como ya se ha mencionado anteriormente, estaba fuertemente aislada del resto de la ciudad; tanto por las vías del tren como por las importantes vías rodadas con gran afluencia de tráfico, características de la primera periferia fuertemente vinculada en un inicio a la industria y al ferrocarril. Esto dificultaba en gran medida su inserción y dista mucho de los claros ejes, propios de un desarrollo urbano posterior, que definen el área de City Life. Por ello es interesante que la conexión con el tejido preexistente sea más clara en *Isola* que en City Life, puesto que no se genera una relación tan limpia con todas sus calles principales en este segundo.



Ilustración 102. Imagen urbana de la Piazza Gae Aulenti.
Fuente: Fotografías tomadas por De las Rivas J.

Para generar esta conexión con el tejido adyacente la intervención juega con las comunicaciones en diferentes niveles, generando pasarelas peatonales elevadas sobre el nivel de calle que pasan sobre las vías rodadas y crean un soterramiento en *Viale della Liberazione* desde su cruce con *Via Melchiorre Gioia* hasta la Estación *Porta Garibaldi*. Este soterramiento permite crear una conexión directa desde la *Piazza Gae Aulenti* con el Parque *Biblioteca degli Alberi*. Hay dos de las pasarelas peatonales que son especialmente importantes en la conexión de esta área por enlazarla con las calles más frecuentadas y que más vida urbana tienen en su entorno. Una de ellas es la pasarela que cruza sobre *Via Fratelli Castiglioni*, creando un pasaje comercial entre la *Piazza Gae Aulenti* y el *Corso Como*, como paseo singular, alrededor de la cual se generan varias viviendas sobre los bajos comerciales. Y la otra extiende el paseo peatonal desde la plaza hacia las nuevas áreas residenciales de *Solea*, *Le ville di Porta Nuova*, y *Aria* y *Solaria*, hasta *Via Galileo Galilei*. De esta forma el espacio anteriormente delimitado por vías rodadas queda unido por todas direcciones al tejido urbano adyacente.

Forma, usos y función: vida urbana

En los últimos años hay una tendencia a tratar el espacio público prestando especial atención a la forma, al igual que ocurre con los edificios; lo que lleva a realizar diseños con ambición innovadora y creativa, a menudo de mano de las grandes firmas de arquitectura para darle un

por estar en desuso. En este caso, durante el día se produce una gran afluencia de personas, mientras que una vez cerrado su uso se reserva únicamente a los residentes de los nuevos apartamentos al sur de la intervención.

mayor prestigio a la intervención, pero indiferente a cuestiones sociales de los habitantes del lugar tanto como del entorno donde se implanta, al no tener en cuenta el contexto morfológico.

En el proyecto de City Life la forma cobra gran importancia, es uno de los elementos definidores del espacio con un diseño unitario para toda la intervención a excepción de las tres torres, las cuales como hitos de la intervención mantienen cierta independencia. El diseño general del parque da lugar a las líneas y formas que originan el resto de elementos y su posición; como se puede observar en los alrededores de las viviendas. Cada uno de los dos grandes bloques de apartamentos cuenta con un área del parque contigua, en la cual el diseño general se adapta para adoptar el estilo específico de cada uno.



Ilustración 103. Foto aérea de la Piazza Tre Torri. Fuente: CityLife, PwC Tower - Libeskind. (2019). Consultado en Agosto 2019, from <https://libeskind.com/work/central-tower-c/>

En el espacio de la *Piazza Tre Torri* se muestra claramente el impacto de la forma, al ser esta quien define los vacíos que conectan los dos niveles de la plaza de manera independiente al contorno de las torres o edificaciones circundantes. Estas formas curvas tienen una mayor relación con el estilo de la Torre de Zaha Hadid que con el del parque de Daniel Libeskind. La ubicación de los vacíos y la forma en que surgen las torres en la plaza se debe al diseño del proyecto, pero si obviamos la forma no se entendería la relación que mantienen entre sí; puesto que no está arraigada en la arquitectura y en ocasiones obedece más a la estética que a la verdadera funcionalidad. Esto queda patente en la forma orgánica de los vacíos de la plaza que no facilitan la mejor utilización de la parte superior de ella, ni el recorrido más allá de dar acceso a las propias torres; de hecho genera una pérdida de parte del espacio útil. También se observa una desproporción entre la altura de las torres y la extensión de la plaza; ya que la escala apropiada para apreciarlas requiere una mayor perspectiva, que se da desde un punto del parque más alejado.

A pesar de lo frecuentada que resuelta la plaza, una de las zonas donde suele encontrarse un mayor número de personas descansando o disfrutando es en el área verde de la bajada desde la *Piazza Tre Torri* hasta *Piazzale Giulio Cesare*. De esta forma el punto de mayor vida urbana queda ligado a un ámbito menos influenciado por las oficinas y el centro comercial; aunque no sea el

punto que inicialmente se diseñó como espacio estancial. Y la plaza superior queda relegada más a una función de paso o destinada a aquellos empleados de las torres o usuarios del centro comercial; a pesar del carácter protagonista que se le intenta dar en el proyecto. Demostrando que no necesariamente es el lugar más atractivo aquel con un mayor diseño, sino donde las personas se sienten más cómodas.

Este proyecto aún funciones residenciales, de oficinas, ocio y comercial; la función claramente predominante en el espacio, sobre todo en la plaza, es la de las oficinas y el centro comercial; ya que son las torres las que ocupan el punto más destacado de la intervención junto con el propio centro comercial que rodea a la plaza como supuesto espacio principal del diseño, en última instancia son los usuarios de estas quienes más la utilizan. Su parte hundida tiene un mayor interés por tener un gran acceso directo al parque, en lugar de los accesos laterales a través de escaleras o rampas con los que se une el espacio superior al mismo.

En el caso de la *Piazza Gae Aulenti* son los propios edificios quienes definen el contorno y forma de la plaza, en parte debido a su limitada dimensión, generando así un espacio más confinado y contenido que no se podría entender sin el contorno de los edificios como guía en el itinerario. La posición de los edificios abre o cierra el espacio, como se observa en la forma circular de los bloques de oficinas a excepción del edificio comercial de menor altura, que varía su posición y curvatura para abrir el espacio hacia el parque *Biblioteca degli Alberi* y al paseo que se prolonga hacia la *Promenade Varesina*. Al analizar la sección de la plaza, se observa una altura contenida de la única torre que la rodea, mientras que la altura del resto de edificios plantea una relación más acorde con la extensión de la misma y las plantas inferiores de esta. La forma predominante es aquella del espacio central en la plaza, que tiene su eco en la forma de la fuente y de los vacíos.

En este caso, en el proyecto se presentan varias funciones como la residencial, situada en las zonas ceras a la *Piazza Gae Aulenti*; el ocio, ubicado en su mayoría en torno al parque; las oficinas en la parte superior de los edificios de la plaza y en uno de los laterales de la *Promenade Varesina*; y lo comercial. Siendo esta última la más destacada, al ser el uso predominante en planta baja y lo que percibes a cota de calle, encargándose de dar vida a la plaza y su entorno; ya tengan encima viviendas u oficinas. Esta mayor vinculación al comercio hace que los recorridos principales sean aquellos franqueados por bajos comerciales.

En ambas intervenciones se consigue atraer un gran número de personas, convirtiéndose en un foco de vida urbana en el entorno que muestra su éxito como espacio público.

Carácter simbólico del espacio público

La intervención de City Life contiene un gran componente representativo en su diseño; ya que busca crear un nuevo hito en la ciudad. Este distrito encarna uno de los mayores proyectos de

reurbanización de Europa y se pretende mostrar en el panorama internacional como un nuevo foco de modernidad; símbolo de la transformación, diseño y economía que forma parte de la expresión del Milán elitista. El arquitecto Daniel Libeskind suele mostrar un enfoque multidisciplinar tanto en sus obras de arquitectura como de diseño urbano, con planteamientos innovadores que prestan mucha atención a la funcionalidad y geometría. Se observa en sus obras que ha conseguido crear una imagen propia y estilo característico, como se ve en el proyecto para la *Postdamer Platz* en Berlín de 1991; el proyecto urbano *Landsberger Allee/Rhinstrasse* en Berlín de 1995 o más recientemente, el *World Trade Center Master Plan* en Nueva York de 2003. El conjunto de arquitectos de fama internacional que intervienen en el proyecto le dotan de varios edificios, cada uno de ellos con un estilo propio de cada uno, que se aúnan generando un punto de arquitectura moderna singular. Este se establece como reclamo tanto por el diseño monumental de los edificios, como por la publicidad generada al utilizar el nombre de arquitectos de renombre internacional y por su estilo innovador.

Su característico diseño se establece como seña de identidad que ayuda a identificarlo como foco no solo en la ciudad, sino con un alcance internacional. Esto se debe a que el objetivo de la intervención no es solo crear un espacio de disfrute para los habitantes del barrio, o incluso de la ciudad, sino la creación de un lugar que llame la atención turística y atraiga tanto visitantes locales como internacionales; convirtiéndose así en un punto de parada obligatoria en la visita turística de Milán. Por ello desde el inicio el proyecto se plantea con un alcance más amplio, tanto por el concurso como por el capital involucrado.

La *Piazza Gae Aulenti* en cambio no busca un aspecto utópico o monumental con su arquitectura; si bien cuenta con edificios con un carácter emblemático su alcance pretende ser mucho más local. Fue realizada por Cesar Pelli, quien en décadas anteriores realizó otras intervenciones urbanas como los *Urban Nucleus*, en Santa Mónica Mountains, California; el cual es un proyecto de un conjunto de viviendas distribuidas a lo largo de la ladera de una colina. En este proyecto al igual que en nuestro caso de estudio se utilizan formas blandas que no cambian la apariencia o escala del entorno; ya que se adaptan a él, sea el paisaje natural de las colinas de California o el entorno urbano del tejido preexiste en torno a *Porta Nuova* de Milán. Se utiliza el contexto de la tradición arquitectónica del lugar para conseguir un mayor carácter en el proyecto, no solo examinando la imagen circundante sino buscando como salvar las dificultades y restricciones que se encuentra en el proceso de diseño; lo cual consigue de manera notable a pesar de la difícil implantación.



Ilustración 104. Fotografía de la Torre Unicredit en Piazza Gae Aulenti. Fuente: Fotografías tomadas por De las Rivas J.

Se consigue crear un hito en la ciudad percibido de forma local, que no se centra en ser un punto turístico o llegar a ser conocido fuera de ella de manera excepcional. El verdadero simbolismo del proyecto está ligado al lugar de implantación, donde supone un cambio radical en el barrio. Desde

su inicio se percibe como una intervención innovadora que forma parte del Milán moderno y se centra en solucionar el problema del barrio, mejorándolo para sus habitantes, y funcionando dentro de los flujos y actividades del mismo. Se establece como usuarios principales a los propios habitantes, a pesar del gran impacto que tiene posteriormente en la ciudad y la gran cantidad de visitantes que acuden a la plaza y el resto de espacios públicos de la intervención.

Impacto en su entorno

En el Master Plan de City Life se busca el mayor aprovechamiento del espacio público desde el punto de vista funcional, distribuyendo a cada zona un uso predominante y organizando los edificios en función de ella. Este diseño de edificios aislados unidos por el parque sigue una organización pragmática, pero presenta una imagen de elementos aislados sin una conexión directa entre ellos más allá del recorrido por el parque que se extiende a sus pies como elemento conector. En consecuencia, se observa una organización similar a las urbanizaciones de la periferia, con pisos aislados y gran cantidad de áreas verdes en torno a ellas, tanto de propiedad individual como pública, teniendo como principales usuarios a los habitantes del barrio; normalmente este tipo de viviendas se asocian con un alto estatus económico.

Introduciendo esta clase de diseño en un área urbana de la ciudad se permite un disfrute y aprovechamiento del parque por un mayor número de personas. Pero a pesar de su gran extensión, en última instancia los principales beneficiarios de él son los habitantes de las áreas residenciales de la propia intervención. Debido tanto a la cercanía, como por el hecho de que cuando las oficinas y el centro comercial están cerradas, el parque únicamente da acceso a las viviendas; no funciona como una calle que comunique el tejido urbano o funcione como ruta habitual en los recorridos peatonales de los habitantes. Esto se debe a la inexistencia de un camino con entidad que una el gran eje al sur de la intervención, *Via Michelangelo Buonarroti*, con el norte, *Via Alcuino*; ni entre las dos plazas al este y oeste de la intervención, *Piazza VI Febbraio* y *Piazza Arduino* respectivamente. Mientras que la disposición de los edificios sigue un criterio más práctico, los recorridos del parque buscan una función más enfocada al ocio.

Por otro lado, la *Piazza Tre Torri* presenta un espacio superior de gran protagonismo pero que está excesivamente vinculado a las torres; puesto que únicamente sirve como acceso a ellas y al centro comercial. Esto da una sensación de *privatización* de este área de espacio público y tiene como resultado que sea la parte inferior de la misma quien consiga atraer más interés, en parte por su acceso al parque. La excesiva vinculación de esta zona a los edificios define el tránsito de personas por ella, incluso los usuarios del centro comercial son mayoritariamente trabajadores de las oficinas. Esto es debido a que su posición en la ciudad no



Ilustración 105. Áreas verdes del Parque City Life frente a bloques residenciales. Fuente: Elaboración propia.

permite la visita del centro comercial de forma casual, sino que se debe ir expresamente para ello; al igual que sucede con el parque.

En consecuencia, la intervención termina por presentarse en la ciudad como un hito moderno, más relacionado con un ocio turístico de gran alcance e interés internacional, que a nivel de barrio; por lo que su influencia en la zona donde se inserta está más reducida a la obtención de una gran área de verde cercana y la mejora del interés cultural de la zona.

En la intervención de *Porta Nuova* el mayor impacto en la ciudad se debe a la mejora en las comunicaciones de todo el área, principalmente a nivel peatonal. Esta eliminación de las barreras es la base de la mejora del barrio, que también incluye una renovación de la mayoría de viviendas del entorno; las cuales han pasado de bloques de baja altura a edificaciones variadas (torres, pisos adosados o bloques de más de dos alturas) con una mayor calidad arquitectónica, que influye en una mejora del nivel de vida de sus habitantes.

La relación con la ciudad se realiza con un tejido propio de un área céntrica, aunque no se localice propiamente en el centro histórico de la misma. Las vías férreas son un ejemplo clásico de frontera social, en este punto no nos importan tanto las connotaciones sociales de las áreas limitadas por las fronteras, sino los efectos físicos y funcionales que conllevan. Las barreras arquitectónicas que presentaba el entorno asociadas a las vías del tren, además del ruido y hollín de la maquinaria, creaban un ambiente indeseable que ejercía una influencia activa en su mala calidad urbanística. Por ello es tan importante la creación de pasos entre las diferentes manzanas, que también incluyen una relación visual; como ocurre entre *Piazza Gae Aulenti* y *Piazza Alvar Aalto*, al encontrarse a la misma cota. El problema a raíz de las fronteras es que pueden formar callejones sin salida para la mayoría de los usuarios en las calles de la ciudad. Al eliminar los callejones sin salida y generar nuevas circulaciones separadas por estar a diferente nivel, se mejora la calidad de la circulación de vehículos, transporte público y peatonal; así como la seguridad para los peatones en dichos recorridos.

Al eliminar estas barreras se ha conseguido crear un espacio acogedor para vivir, bien conectado con su entorno y que se percibe como un área comercial agradable para el ocio; ya no se entiende como un área de exclusión. También hay que destacar el auge del comercio en la zona; así como la introducción de elementos culturales en el barrio para generar un foco de interés para sus habitantes que antes era impensable. Además se ha conseguido un mayor grado de confort mediante pequeñas áreas verdes distribuidas en varios puntos de la intervención como *Promenade Varesina* o el *Giardino de Castilla*, además del gran parque principal en el que se disponen varios elementos de interés cultural para dotarlo de la posibilidad de acoger varios tipos de actividades, no solo pasear por él.

De esta forma la intervención genera una gran mejora en la calidad del barrio que repercute directamente en sus propios habitantes.



Vista de la base de torre de Zaha Hadid desde el parque. Fuente: Elaboración propia

5 CONCLUSIONES

EL PROYECTO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA REGENERACIÓN DE LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA.

EL CASO DE MILÁN.

Autora: por Rosalía Simón de Lama

Tutor: por Juan Luis de las Rivas Sanz

EL PROYECTO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA REGENERACIÓN DE LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA.

EL CASO DE MILÁN.

Autora: por Rosalía Simón de Lama

Tutor: por Juan Luis de las Rivas Sanz

A lo largo de estas primeras décadas del s. XXI se han producido grandes intervenciones de regeneración urbana en Milán, mayormente sobre áreas en desuso de la antigua periferia del s.XIX. En ellas queda patente el espíritu mercantil de la ciudad; ya que donde se crean los nuevos focos suele haber un predominio de elementos comerciales que dotan de valor cultural y de diseño a la intervención. Tras el análisis realizado sobre las dos intervenciones podemos constatar como se genera una gran vida urbana en ambas áreas, consiguiendo atraer un gran número de personas a ellas, aunque tengan enfoques muy diferentes. Si bien estos espacios cuentan con una arquitectura singular como seña de identidad, la percepción del espacio varía tanto por la escala como por el carácter de los mismos.

Presentan una inserción en la ciudad mediante dos estrategias diferentes. En City Life se le confía al parque la función de conexión con el entorno; lo que es un problema porque une y separa al mismo tiempo. Los recorridos se generan casi todos a través del propio parque, independientes del contexto urbano que los rodea y terminan cuando se llega al límite de la intervención, en vez de prolongarse por las calles adyacentes. Mientras que en la *Piazza Gae Aulenti* se crean varias pasarelas a diferentes alturas como medio de conexión con la trama urbana y se consiguen generar recorridos a partir de la plaza, que se prolongan hasta el centro y otros lugares de interés de la ciudad.

Por ello, es destacable que a pesar de la clara red viaria donde se ubica City Life y el complicado contexto de la *Piazza Gae Aulenti*, sea esta segunda quien cuente con una mejor comunicación con su entorno y esté mejor insertada en la ciudad.

El diseño general del Master Plan City Life presenta una distribución funcional, pero es en la plaza donde el espacio se comprime por la posición de las torres y con la utilización de un diseño más aleatorio de formas orgánica se generan unas relaciones que únicamente responden a las necesidades de las oficinas y centro comercial. El gran parque abierto permite la apreciación de toda la extensión del proyecto, generando una sensación de amplitud; aunque también provoca que los edificios se perciban flotando en el área verde del parque. Por otro lado, la forma compacta de la *Piazza Gae Aulenti*, insertada en el tejido urbano de forma muy estudiada, crea un espacio más controlado con un mayor significado a nivel local. Se destaca la creación de comunicaciones con todo su entorno, cada una de las cuales presenta un carácter asociado con la zona a la que llegan dichos recorridos y la continuidad de locales comerciales en planta baja para dotar de vida a la calle.

De esta forma, City Life consigue crear un espacio de ocio y paseo aislado del ruido pero independiente de su entorno; lo que acentúa lo comercial convencional y las oficinas. Mientras que *Piazza Gae Aulenti* se inserta en la ciudad generando calles con calidad y gran vida urbana. Este es un espacio más milanés, tanto por la plaza como la relación con el *Bosco verticale* y el resto de edificios que lo rodean.

City Life se presenta con una imagen de centro comercial, con un mayor espíritu de comercio internacional independiente de su localización concreta. Si bien se intenta disolver el límite entre el ámbito comercial público y privado mediante la colocación de tiendas y servicios públicos particulares en la base de cada torre, el resultado termina siendo la *privatización* en el uso de ese espacio. Las torres, con su gran altura, no están pensadas para percibir las desde tan cerca, sino para ser un hito en el skyline de la ciudad observable desde lejos. Mientras que el carácter de la *Piazza Gae Aulenti* como intervención sigue siendo de centro urbano, donde se utiliza el entorno para dotar de mayor significado al proyecto y se genera una relación directa entre el proyecto y el lugar donde se implanta. Se consigue generar un hito, que se yergue como elemento simbólico en la zona y que mejora la calidad del barrio.

La intervención en *Isola* es percibida en mayor medida como suya por los habitantes de Milán, tanto por su forma, como por lo simbólico del lugar, que se liga a su contexto. City Life es un proyecto más genérico, que a pesar de tener una gran calidad se podría haber realizado en cualquier otro lugar.

	Proyecto City Life	Piazza Gae Aulenti
Función-uso	Comercial	Vida pública
Forma	Diseño	Funcional
Símbolo	Hito internacional	Hito local

Los dos proyectos son espacios que se entienden de forma diferente en la ciudad, en ambos se produce una transformación dirigida desde la economía que termina afectando al barrio; aunque su influencia no sea la misma. Progresivamente, tras la realización de estas intervenciones de mejora urbana, se producen cambios en las áreas de intervención que perjudican en muchos casos a los habitantes originales del barrio y terminan por afectar a todos los usuarios del espacio, entre los que se encuentra la gentrificación. Por ello, a pesar de las mejoras que se producen en el barrio, estos cambios en el espacio público están generados por motivos económicos que no buscan una verdadera mejora del mismo, sino lucrarse con la intervención. Y por tanto, tienen en cuenta el espacio público solo como aquellas zonas accesibles, no ayudando a apropiarse de él.

El espacio público en la ciudad contemporánea tiene un gran potencial para dotar de calidad ambiental y de calidad de vida a barrios periféricos, pero el efecto regenerador que provocan en las áreas de intervención tiene como contrapartida un acusado efecto de gentrificación.

EL PROYECTO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA REGENERACIÓN DE LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA.

EL CASO DE MILÁN.

Autora: por Rosalía Simón de Lama

Tutor: por Juan Luis de las Rivas Sanz



Vista de la base de torre de Isozaki desde la Piazza Tre Torri. Fuente: Elaboración propia

6 BIBLIOGRAFÍA

Libros y artículos:

1. BELLINI, M. Y LAMPUGNANI, V.M. (1989). *Milano. Architetture per la città. 1980-1990*. Milano: Editoriale Domus
2. BOLOCAN GOLDSTEIN, M., & BONFANTINI, B. (2007). *Milano incompiuta*. Milano: F. Angeli.
3. BORIANI, M., MORANDI C., ROSSARI A. (1986). *Milano Contemporanea. Itinerari di architettura e urbanistica*. Torino: Designers Reuniti Editori
4. BRIANZA, M. (invierno 2018). *Parque CityLife, Milán. Otra forma de hacer ciudad*. Planur-e, (12)
5. CAMPOS VENUTI, G., BOATTI, A., CANEVARI, A.P., ERBA, V. Y OLIVIA, F. (1986) *Un secolo di urbanística a milano*. Milano: cooperativa libreria universitaria del politecnico di Milano
6. CULLEN, G. (1977). *The Concise Townscape*. London: Architectural Press
7. DELGADO M. (Mayo 2013) *El espacio público como representación. Espacio urbano y espacio social en Henri Lefebvre*. Conferencia en la Ordem dos Arquitectos de Oporto.
8. GAMBI, L. Y GOZZOLI, M. (1982). *Le città nella storia d'Italia. MILANO*. Roma-Bari: Editori Laterza
9. GEHL, J. Y SVARR, B. (2013). *How to Study Public Life*. Washington: Islandpress.
10. JACOBS, J. (1968). *The Death and Life of Great American Cities*. Madrid: Capitán Swing Libros, S.L.
11. LEFEBVRE, H. (2017). *Le droit à la ville*. (Martínez Lorea, I. y González-Pueyo, J., trad.) Madrid: Capitán Swing Libros, S.L. (Obra original publicada en 1961).
12. LIBESKIND, D. (2008). *Counter point : Daniel Libeskind in conversation with Paul Goldberger / [Daniel Libeskind, Paul Goldberger]*. Nueva York: Monacelli Press, Cop. (p. 214-225)
13. LYNCH, K. (1960). *The Image of the City*. Cambridge: The Massachusetts Institute of Technology Press
14. MARIONI, G. (2007) *Milano. Città in evoluzione*. Lotus internacional. (131)
15. *Milano Oltre Milano*. (mayo 2006). Milán: SKIRA Editore
16. MORANDI, C. (2005). *Milano: La grande trasformazione urbana*. Venecia: Marsilio Editori
17. PELLI, C. (1985). *Cesar Pelli*. Tokyo : a + u Publishing (p. 5,85-88)
18. VILADEVALL I GUASCH, M., y CASTRILLO ROMÓN, M. (2012). *Espacio público en la ciudad contemporánea. Perspectivas críticas sobre su gestión, su patrimonialización y su proyecto*. Valladolid: Instituto Universitario de Urbanística. (p. 9-49, 141-171).
19. WHYTE, W. (1980). *The social life of small urban spaces*. Nueva York: Project for Public Spaces Inc.

EL PROYECTO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA REGENERACIÓN DE LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA.
EL CASO DE MILÁN.

Autora: por Rosalía Simón de Lama
Tutor: por Juan Luis de las Rivas Sanz

Revistas

20. *¿El centro en otro lugar? Centralidades urbanas, polaridades territoriales.* Ciudades 16, 2013. PARIS M. *From city centre to centrality places: a methodological proposal.* (p. 47-69) GONZÁLEZ KIRCHNER, B. *Centrality as commodity: exploitation of collective symbolic capital.* (p. 211-220).
21. *Art Factories. Prada, Whitney, Pérez, Long.* Arquitectura Viva, 177. 9-2015. *Arte en los galpones* (p.13), *Cultura destilada*, Fulvio Irace (p. 14-20)
22. *Daniel Libeskind 1987-1996*, El croquis, 80, 1996. *Biography.* (p. 5). *Una conversación entre línea con Daniel Libeskind*, Bates, D. (p. 6-29)
23. *Generadores de Nueva Urbanidad: los espacios comerciales.* Ciudades 10, 2007. MORANDI, C., *Il commercio nei programmi di riqualificazione urbana a Milano.* (p. 159-170), BRUNETTA, C., MORANDI, C. Y TAMINI, L., *Nuovi formati commerciali e polarità interregionali: Lombardia, Piamonte, Emilia Romagna.* (p. 203-212)
24. *Herzog y de Meuron 2013-2017*, Arquitectura Viva Monografías, 191-192, 2017. *Edificio Feltrinelli Porta Volta. 2008-2016, Milán (Italia)* (p.106-113)
25. *Industrial Heritage. Reinventing Europe: from Portugal to Poland*, Arquitectura Viva 182, 3- 2016. *Un futuro para el pasado*, ÁLVREZ ARECES, M.A. (p. 13-19)
26. *Rem Koolhaas. OMA/Amo 2000-2015.* Arquitectura Viva Monografía 178-179,2015. *Fundación Prada, 2008-2015, Milán (Italia)*, (p. 158-168)

Artículos online:

27. (2019) *Un'oasi, un mega parco e la Circle Line: ecco il futuro degli scali ferroviari di Milano.* From <http://www.milanotoday.it/politica/progetti-scali-ferroviari.html>
28. Mammarella, P. (2019). *Milano, da sette scali ferroviari dismessi prenderà vita la Circle Line.* from https://www.edilportale.com/news/2017/06/ambiente/milano-da-sette-scali-ferroviari-dismessi-prenderà-vita-la-circle-line_58746_52.html
29. Urfeig, V. (2019) *City Life, la transformación urbana de Milán.* from https://www.clarin.com/arq/arquitectura/city-life-transformacion-urbana-milan_0_S1M7dZ81m.html

Fuentes electrónicas:

30. CityLife Milano - proyecto de riqualificazione FieraMilanoCity. (2019). from <https://www.city-life.it/>
31. LA SCUOLA AUIC PER MILANO - RI-FORMARE MILANO _ RI-FORMARE PERIFERIE. (2019). from <http://www.riformaremilano.polimi.it>

EL PROYECTO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA REGENERACIÓN DE LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA.
EL CASO DE MILÁN.

Autora: por Rosalía Simón de Lama
Tutor: por Juan Luis de las Rivas Sanz

32. Pagina di Redirect al Geoportale del Comune di Milano. (2019). from <https://geoportale.comune.milano.it>
33. Residenze Porta Nuova. (2019). from <http://www.residenzeportanuova.com/it>
34. Scali Milano. (2019). from <http://www.scalimilano.vision>
35. Studio Libeskind | Architecture | Design. (2019). from <https://libeskind.com>
36. The New Urban Agenda - Habitat III. (2019). from <http://habitat3.org/the-new-urban-agenda>



Viale Juigi Sturzo, entre la Estación Porta Garibaldi y la Piazza Gae Aulenti. Fuente: Elaboración propia

7 ANEXO I

EL PROYECTO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA REGENERACIÓN DE LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA.

EL CASO DE MILÁN.

Autora: por Rosalía Simón de Lama

Tutor: por Juan Luis de las Rivas Sanz



Casa
Milán
FC

Piazzale
Damiano
Chiesa

Salón internacional para
eventos y exhibiciones de
Giocattolo

Giardino
Salvatore
Allende

Milano
Domodossola

Piazza
Tre Torri

Pabelón
de la
antigua
Fiera

Piazzale
Arduino

Piazza VI
Febbraio

Giardino
Valentino
Bompiani

Piazzale
Guilio
Cesare

Viale Eginardo

Viale Cassiodoro

Via Domenichino

M Amendola

Viale Ezio

Via Gabriele
Rosejti

Parco
Sempione

Via Michelangelo
Buonarroti

M Buonarroti

Parco Guido
Vergani

Área de proyecto

Movilidad

**ESTRUCTURA URBANA.
ÁREA DE INTERVENCIÓN Y SU ENTORNO URBANO.
INTERVENCIÓN CITY LIFE**

LEYENDA

-Centralidades y espacio público:

- Viviendas
- Oficinas y comercial
- Jardín de barrio
- Parque
- Edificios singulares fuera del área de proyecto

-Movilidad:

- Vías de relación y acceso
- Red viaria principal
- Red viaria secundaria



Escala 1:5000

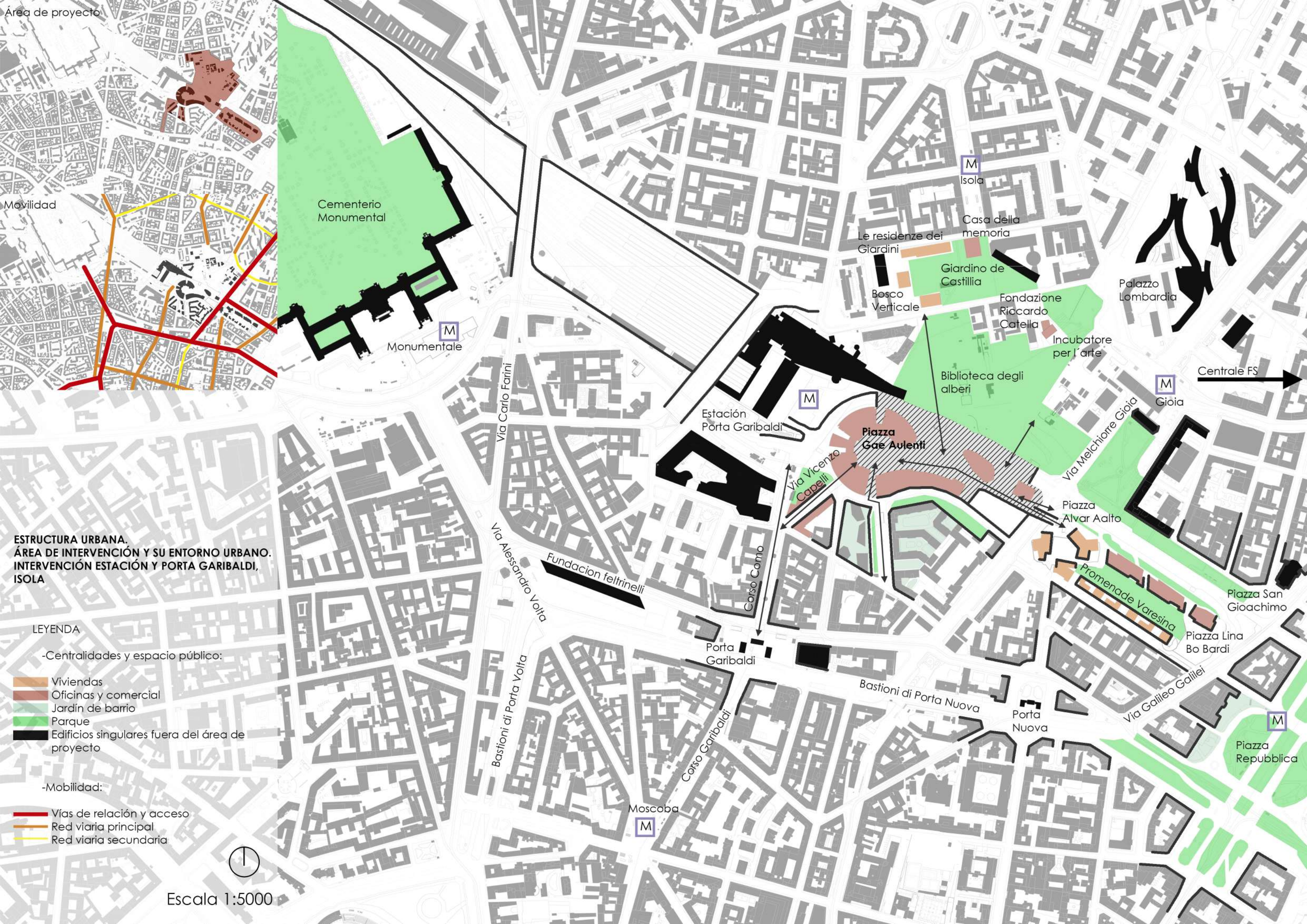
Delimitación espacio público



Planta enterrada plaza Tre Torri y centro comercial.

Sección A-A'

Planta plaza Tre Torri elevada



Área de proyecto

Movilidad

Cementerio Monumental

Monumentale

M Isola

Le residenze dei Giardini

Casa della memoria

Bosco Verticale

Giardino de Castilla

Fondazione Riccardo Catella

Incubatore per l'arte

Palazzo Lombardia

Biblioteca degli alberi

Centrale FS

M Gioia

Estación Porta Garibaldi

M

Piazza Gae Aulenti

Via Vincenzo Capelli

Via Melchiorre Gioia

Piazza Alvar Aalto

Promenade Varesina

Piazza San Gioachimo

Piazza Lina Bo Bardi

ESTRUCTURA URBANA. ÁREA DE INTERVENCIÓN Y SU ENTORNO URBANO. INTERVENCIÓN ESTACIÓN Y PORTA GARIBALDI, ISOLA

LEYENDA

-Centralidades y espacio público:

- Viviendas
- Oficinas y comercial
- Jardín de barrio
- Parque
- Edificios singulares fuera del área de proyecto

-Movilidad:

- Vías de relación y acceso
- Red viaria principal
- Red viaria secundaria



Escala 1:5000

Via Carlo Farini

Via Alessandro Volta

Bastioni di Porta Volta

Fundacion feltrinelli

Corso Como

Porta Garibaldi

Corso Garibaldi

Moscoba

M

Bastioni di Porta Nuova

Porta Nuova

Via Galileo Galilei

Piazza Repubblica

M

Delimitación espacio público

