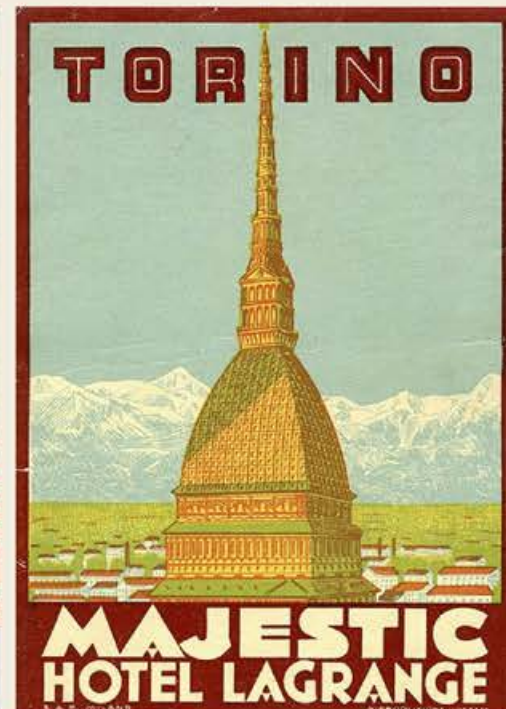
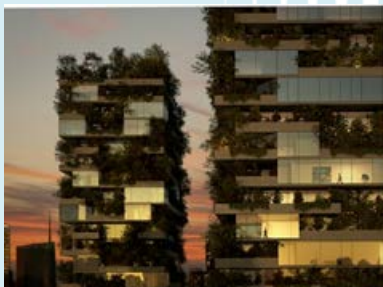


viaje AVNAU 2016

MILÁN - TORÍN



18-22 de mayo



MIÉRCOLES 18 MAYO

- 08:00-11:40** **Vuelo Loiu-Milán(MXP)** con 1 escala en Barcelona (BCN).
- 12:10** Salida en autobús desde el punto de encuentro P1 en el aeropuerto.
(P1-Aeropuerto Milán Malpensa)
- 13:00** Llegada en autobús al punto de encuentro P2 en Milán.
(P2-Hotel Starhotels Ritz Milan, Milán)
- 15:30** Salida en autobús desde el punto de encuentro P2 en Milán.
(P2-Hotel Starhotels Ritz Milan, Milán)
- 15:30-19:30** Tour de medio día por Milán*, **Milano Contemporánea: Porta Nuova District** (Pelli Clarke Pelli Architects; Kohn Pedersen Fox; Boeri Studio; + Arch, Arquitectonica; M2P Associati; Inside/Outside), **City Life** (Zaha Hadid, Arata Isozaki, Daniel Libeskind), y **Portello District** (Studio Valle Architetti Associati; Cino Zucchi Architetti; Canali Associati; Charles Jencks / Land).
- 19:30** Llegada en autobús al punto de encuentro P2 en Milán.
(P2-Hotel Starhotels Ritz Milan, Milán)
- Noche en Milán (Hotel Starhotels Ritz Milan-4*, incl. desayuno).

JUEVES 19 MAYO

- 9:00** Salida en bus hacia Bérgamo desde el punto de encuentro P2 en Milán.
(P2-Hotel Starhotels Ritz Milan, Milán)
- 9:30-15:45** **Bérgamo.** Visita **Città Alta** y **Città Bassa**. Bus a nuestra disponibilidad, para trasladarnos por la ciudad.
Salida en bus hacia Milán desde el punto de encuentro P3 en Bérgamo.
- 15:45** (P3, Bérgamo)
Llegado al punto de encuentro P2 en Milán.
- 16:15** (P2-Hotel Starhotels Ritz Milan, Milán)
Tarde libre en Milán. Posibles visitas: Duomo, galerías Vittorio Emanuele, Torre Velasca, Palazzo Sforza...
- Noche en Milán (Hotel Starhotels Ritz Milan-4*, incl. desayuno).

VIERNES 20 MAYO

- 8:30** Salida en autobús desde el punto de encuentro P2 en Milán hacia Turín.
(P2-Hotel Starhotels Ritz Milan, Milán)
- 8:30-10:30** Traslado en autobus de Milán a **Turín**.
- 10:30-14:30** Tour por las obras de **Pier Luigi Nervi***: **Palazzo del Lavoro, Turin Motor Show, Maintenance Garage of the**





Municipal Tramway.

14:30 Llegada en autobús al punto de encuentro P4 en Turín. Check in.
(P4-Hotel Best Western Plus Executive, Turín)

Tarde libre en Turín. Visitas recomendadas: Museo Egipcio, Museo del Cinema, Ciudad Barroca...

Noche en Turín (Hotel Best Western Plus Executive-4*, incl. desayuno).

SABADO 21 MAYO

9.00 Punto de encuentro P4 en Turín (P4- Hotel Best Western Plus Executive).

9:00-17:00 Visita guiada **Turín Contemporáneo***: **Dora Park** (Latz und partner), **Santo Volto** (Mario Botta), **Casazera**, **Cineporto** (Bailetto, Battiato, Bianco), **Einaudi Campus** (Norman Foster), **Intesa San Paolo skyscraper** (Rpbw), **Porta Susa railway station** (Arep, Silvio D'Ascia, Sports Hall (Arata Isozaki), **General Markets** (Camerana & Partners, Steidle, Diener & Diener), el **Arco** (Hugh Dutton Associates), **Oval** (Hok), **Lingotto** (Giacomo Matté Trucco), **Pinacoteca Gianni and Marella Agnelli** (Renzo Piano, 2002), **National Automobile Museum** (Cino Zucchi).

Tarde libre en Turín.

Noche en Turín (Hotel Best Western Plus Executive-4*, incl. desayuno).

DOMINGO 22 MAYO

9:00 Punto de encuentro P4 en Turín.

(P4- Hotel Best Western Plus Executive, Turín)

9:00-10:30 Traslado de Turín al aeropuerto de Milán Malpensa.

11:50-14:00 **Vuelo Milán (MXP)-Loiu.**

Notas sobre el programa:

- En aras a cumplir con el programa, la organización se ceñirá al horario fijado para salidas de autobús y a los puntos de encuentro indicados en cada ciudad, etc.
- Las visitas con guía local son las reflejadas con asterisco (*). El idioma será el inglés.
- La comida será libre.
- Las indicaciones sobre transporte aéreo y alojamiento son sólo para la MODALIDAD 2.

Además de los hoteles y los sitios a visitar podéis consultar otras obras y/o lugares de interés en el siguiente mapa creado por la AVNAU:

<https://goo.gl/vFRTg9>



MILÁN





VOCACIÓN URBANA: EL CASO DE MILÁN COMO CENTRO ECONÓMICO (COMERCIAL, INDUSTRIAL Y FINANCIERO)

José Antonio Blasco Abad

<http://urban-networks.blogspot.com.es/2014/02/vocacion-urbana-el-caso-de-milan-como.html>

La vocación urbana es un tema arduo porque la complejidad de la ciudad hace que, en muchas ocasiones, sea difícil determinar unas aptitudes tan nítidas como para orientar su evolución. No obstante, hay ciudades que han conseguido descubrir sus valores, sus fortalezas, aquellos componentes propios que pueden ser considerados excelentes y que les han permitido basar en ellos el rumbo hacia su porvenir.

Milán es uno de estos casos. Desde muy temprano destacó como enclave comercial aprovechando la posición estratégica que ocupa. A partir de esa potencialidad, **Milán fue consolidándose como un centro económico de primer nivel** incorporando una poderosa industria en la que destacan sectores muy sofisticados (como la moda o las editoriales). Actualmente Milán es uno de los principales nodos financieros de Europa (cuenta con la principal bolsa de valores italiana, lo que la convierte en la "capital financiera" del país). Además, esta base le ha servido para atraer las sedes administrativas de muchas empresas multinacionales, para contar con una extraordinaria oferta universitaria y para convertirse en una de las ciudades líderes del continente.

En este artículo **nos acercaremos a la vocación comercial de Milán y sus repercusiones urbanas.**

Milán cuenta actualmente con el **mayor centro expositivo de Europa (Fiera di Milano)**, donde se celebran algunas de las muestras más importantes del panorama internacional (sobresaliendo, por ejemplo, el Salón de Mueble, *Salone Internazionale del Mobile*, del que celebrará en abril próximo la 53ª edición). A esto hay que añadir que Milán se convertirá el año que viene en el referente expositivo mundial, ya que será la sede de la Exposición Universal de 2015 que se celebrará entre mayo y octubre.

La vocación de las ciudades

El futuro de las ciudades con aspiraciones de competitividad, debe proyectarse a partir de una **vocación**, que se convierte en una visión-aspiración hacia la que tender, un modelo físico o conceptual que indica el rumbo hacia el futuro.

Si pensamos en la noción de vocación personal, más allá de consideraciones religiosas, podríamos definirla como la inclinación preferencial para adoptar un determinado modelo de vida. La vocación de los individuos inspira la tendencia vivencial que les sirve para ordenar sus acciones, encaminándolas para conseguir ese escenario vital deseado. Debe sustentarse en aptitudes ciertas, dado que de no ser así se convierte en fuente de frustraciones al no alcanzar las expectativas creadas. Consolidar el estado definido por la vocación también requiere actitud y por lo tanto voluntad de conseguirla.

Trasladando el concepto al ámbito de lo urbano, **la vocación de una ciudad sería el horizonte hacia el que tender y que orientaría las intervenciones futuras en pos de un fin determinado.** Este fin se concreta en un escenario físico idóneo para albergar las actividades humanas pero con determinadas particularidades que lo singularizan y lo diferencian, lo hacen atractivo y competitivo.

Pero la vocación debe sustentarse en **aptitudes** urbanas reales. En la ciudad, esas aptitudes están

definidas por sus señas de identidad, sus rasgos propios identificativos, las fortalezas de su condición urbana, las componentes que tienden a la excelencia, y como tal deben sugerir y dar soporte conceptual a las acciones que se realicen.

Por lo tanto, la vocación debe orientar las **estrategias** de actuación de la ciudad que, a la postre, serán las que dirigirán las intervenciones concretas. Las estrategias urbanas indican la voluntad de acción, la actitud positiva para alcanzar la vocación manifestada. Las estrategias son líneas de actuación que marcan rutas, es decir fijan objetivos parciales en coherencia con la visión general determinada por la vocación. Se concretan en diferentes proyectos y operaciones sintonizados con los objetivos de cada estrategia específica. Solo así, las acciones urbanas específicas encajarán con el modelo general que se pretende alcanzar.

Algunas ciudades tienen una vocación definida que han conseguido precisar a partir del análisis de sus fortalezas. **Es el caso de Milán y su vocación como centro de actividad económica.** La concreción de esa visión, que comenzó siendo comercial, fue potenciándose con la incorporación de una pujante y sofisticada industria, hasta convertir a la ciudad en una de las referencias financieras del continente.

Milán comercial: galerías, ferias y exposiciones.

Para destacar como enclave comercial es fundamental la posición que la ciudad ocupa y las facilidades para la comunicación que ofrezca el territorio. Históricamente, muchas ciudades han adquirido ese estatus privilegiado y han logrado conservarlo en este siglo XXI. Milán lo consiguió, a pesar de no contar con puerto de mar y carecer también de un río que facilitara el tráfico, pero su ubicación, en medio de la llanura padana, convirtió a la ciudad en una encrucijada de tránsitos terrestres.

Milán fue denominada “*Mediolanum*” por los romanos, expresando la característica principal de la localización de aquel asentamiento iniciado por los celtas hacia el año 600 a.C. (que lo habían bautizado de la misma forma, *Médelhan*). Aquel núcleo se encontraba realmente en la «tierra del medio», entre los Alpes y los Apeninos, en el centro de la llanura de Lombardía, y equidistante de los ríos *Tesino* y *Adda*, dos de los principales afluentes del río Po (aunque Milán cuenta con un pequeño río que la cruza parcialmente, el *Olona*, que hoy se encuentra canalizado y subterráneo).

Esa situación, atravesada por las principales arterias de comunicación del valle del Po, favoreció el desarrollo económico de Milán. Pero también permitió el paso de pueblos invasores que fueron tomando la ciudad (hérulos, ostrogodos, bizantinos, lombardos y en tiempos más recientes españoles, austriacos y franceses). A pesar de todas estas idas y venidas, durante el final de la Edad Media y el Renacimiento, Milán se convertiría en una ciudad pujante y próspera bajo el dominio de la familia Visconti y más tarde con el control de los Sforza. La ciudad antigua había crecido hasta entonces formando círculos concéntricos pero, en 1358, los Visconti construyeron un pequeño castillo en su extremo norte que modificaría su desarrollo. Este edificio sería ampliado por los Sforza (1450) y en 1550, los españoles lo destinaron a ciudadela militar y lo reforzaron fuertemente al rodearlo con bastiones. Este castillo (conocido actualmente como **Castello Sforcesco**) fue determinante para la evolución de la estructura urbana de Milán (aunque esta es otra historia), y el entorno del mismo sería fundamental, como veremos más adelante, para los futuros espacios comerciales y expositivos de la ciudad.

Tras el dominio de los españoles, Lombardía y el Véneto acabarían siendo integrados dentro del Imperio austriaco. Este estado perduró hasta la invasión de los franceses, que llegaron bajo el mando de Napoleón.



El Valle del Po, con la posición de Milán.



Plano de Milán en 1832, con la gran Plaza de Armas al noroeste del Castello Sforzesco y la Arena Civica a su lado.

En 1800, Napoleón ordenó el derribo de las fortificaciones “españolas” del castillo, llegando a demoler también alguna parte del mismo. La destrucción de los bastiones habilitó el espacio necesario para la creación, al norte de la fortaleza, de una gran Plaza de Armas y en el lateral oriental de este gran espacio militar, se levantó, en 1806, un gran anfiteatro, la *Arena Civica*, proyectado por el arquitecto neoclásico Luigi Canonica.

Con la caída de Napoleón, Milán retornó a la órbita austriaca, quienes crearon en la región un estado títere al que denominaron Reino de Lombardía-Venecia. Ya en el siglo XIX, tras la liberación del dominio austriaco (ocurrida en 1859, gracias a la intervención francesa y de sus vecinos piemonteses) y, sobre todo, después de la unificación de Italia (1870), Milán despuntó como el gran centro económico del nuevo país. En esa segunda mitad del siglo XIX, la ciudad comenzó a dotarse de espacios innovadores para el comercio, como la *Galería Vittorio Emanuele II*, y fue consolidándose como lugar de ferias de muestras y exposiciones (especialmente a partir de albergar la Exposición Universal de 1906).

La historia antigua de Milán es convulsa, aunque su posición estratégica, que convertía a la ciudad en un preciado tesoro para los “conquistadores”, permitió un desarrollo que asentó su liderazgo, inicialmente sobre el norte peninsular y finalmente sobre todo el país.

La Galería Vittorio Emanuele II

Una de las tipologías urbanas de mayor éxito en las grandes ciudades europeas del siglo XIX fue la calle comercial cubierta.

La propuesta pionera fue la conocida *Burlington Arcade* de Londres, diseñada por el arquitecto Samuel Ware y abierta en 1819. En este modelo se inspirarían otras realizaciones similares como la *Galería Saint-Hubert* en Bruselas (1847), “El Pasaje” en San Petersburgo (1848) o la ***Galleria Vittorio Emanuele II*** en Milán. Otras capitales seguirían el ejemplo, destacando el caso de París y sus numerosos pasajes comerciales, más modestos pero muy habituales en los trazados del Barón Haussmann, o también la magnífica *Galleria Umberto I* de Nápoles, abierta en 1890.

La *Galleria Vittorio Emanuele II* fue una de las más espectaculares realizaciones entre las calles comerciales cubiertas, por su tamaño, que supera a las experiencias precedentes y por su suntuosidad. Este espacio, reconocido como uno de los más claros precedentes de los Centros Comerciales actuales, supuso un revulsivo para la marcada vocación económica de la ciudad.

La galería es un espacio cruciforme, cuyo brazo mayor, conecta la *Piazza del Duomo* con la *Piazza della Scala*, donde se encuentra el teatro de la ópera de Milán. Fue proyectada por Giuseppe Mengoni, ganador del concurso internacional que se convocó para la ordenación de la *Piazza del Duomo* en 1861. Finalmente, tras una serie de contingencias se construyó entre 1865 y 1877 (conllevando numerosos derribos).

La Feria de Milán

En 1884, el ingeniero Cesare Beruto redactó el primer plano regulador de Milán, que tendría su versión definitiva en 1889, fecha en la que fue aprobado.

Uno de los problemas a los que se enfrentó el Plan Beruto fue el papel que debían tener el *Castello Sforzesco* y su entorno en la estructura de la ciudad. La primera versión recogía la creación de una nueva Plaza de Armas en el límite noroeste de la ciudad y proponía colmatar la antigua con edificaciones

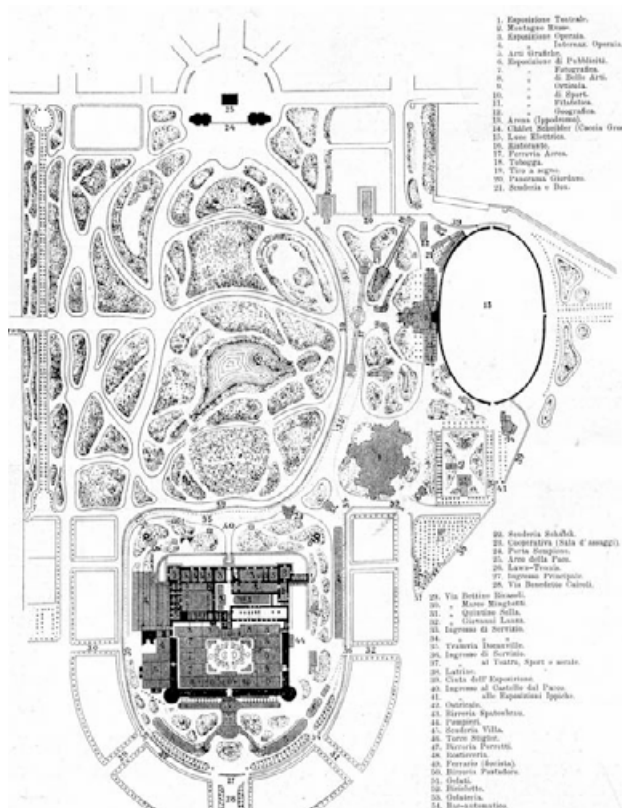


Galería Vittorio Emanuele II en una fotografía de 1880.

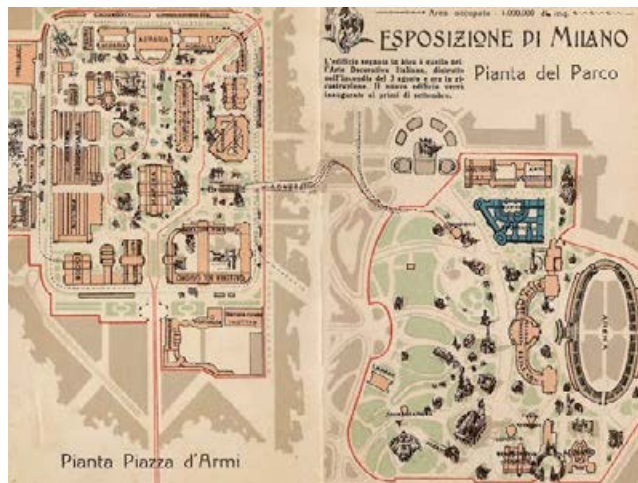
residenciales, debido a la necesidad de vivienda y a las presiones especulativas del momento. Pero la versión final aprobada comprendía el valor monumental del edificio y el de su entorno y mantenía el espacio libre entre el Arco della Pace y el Castello, proponiendo un el diseño de un parque. Este parque, que fue diseñado por Emilio Alemagna siguiendo el estilo inglés, se realizó entre 1890 y 1893.



Plano de Milán en 1904 con la Nueva Plaza de Armas (el gran cuadrado blanco) que se convertiría durante muchos años en la sede de la Feria de Milán y el parque que se realizó sobre la antigua Plaza de Armas. Ambos lugares albergaron la Expo 1906.



Planta de la Esposizioni Riunite de 1884 que marcó el parque que se había realizado sobre la antigua plaza de Armas, como un lugar ideal para celebrar exposiciones.



Planta de las dos ubicaciones complementarias de la Exposición Universal de 1906

No obstante se mantendrían algunas viviendas, ya que el castillo quedó circunvalado por el sureste con una pastilla de edificaciones en forma de "herradura" que "reflejaba" el trazado residencial circular propuesto al norte del Arco della Pace. Este juego de simetrías generaba un inmenso espacio circoagonal en cuyo centro se situaba el parque, y que actuaba como una gigantesca homotecia de la contigua Arena Civica.

En esos años, Milán prosperaba y emergía en el nuevo contexto europeo. Para confirmar su vocación comercial en el ámbito internacional, la ciudad realizó una primera manifestación expositiva con la **Esposizioni riunite** que se celebró en 1894. Realmente, en 1881, ya se había celebrado una exposición industrial y artística pero tuvo un carácter meramente nacional (**l'Esposizione Nazionale**). Para acoger las instalaciones de 1881 se seleccionaron los *Giardini Pubblici* de Porta Venezia (el primer parque público milanés actualmente denominado Giardini pubblici Indro Montanelli) pero para albergar la muestra de 1894, la *Esposizioni riunite*, mucho más ambiciosa, se escogió el nuevo parque que se acababa de construir sobre la antigua Plaza de Armas del *Castello Sforzesco*. Es entonces, con este evento, cuando se sientan las bases para la auténtica feria de muestras sectorial que surgiría en el futuro.

Años después, Milán es seleccionada para acoger la **Exposición Universal celebrada en 1906**, que se desarrollaría bajo el lema del "Transporte", en homenaje a la construcción del *Traforo del Sempione*, el túnel ferroviario que comunicaba Italia con Suiza bajo los Alpes.

La magnitud de la Expo 1906 desbordó las posibilidades del parque del *Castello* y se desarrolló en dos zonas cercanas entre sí. La primera era el propio parque (que ya había alojado nueve años atrás la *Esposizioni riunite*) y la segunda era la nueva Plaza de Armas dispuesta en el *Piano Beruto* a poco más de un kilómetro al oeste de la anterior. Y aunque los dos recintos se encontraban separados por un amplio espacio de carga ferroviaria, fueron conectados por un tren eléctrico que trasladaba con comodidad a los visitantes de una zona a otra.

Tras la Expo 1906, el parque se consolidaría como un extraordinario parque urbano público y recibiría el nombre del túnel homenajeado en la muestra: *Parco Sempione*.

Desde la celebración de la Expo 1906 fue tomando cuerpo la idea de celebrar una feria de muestras anual, de contenido agrícola e industrial, siguiendo el modelo de las que comenzaban a realizarse en otros lugares principales de Europa. En 1916, en el contexto de la Cámara de Comercio se crea la sociedad que regiría la nueva Feria de Milán y que se materializaría en la primera muestra que se celebraría en 1920 en los *Giardini Pubblici*. Tres años más tarde, en 1923, se decide **trasladar el recinto de la Fiera Campionaria** (Feria de Muestras, como se llamaba entonces) a la Nueva Plaza de Armas que acogió a la Expo 1906. Ese lugar sería la sede de la feria durante décadas.

En 1986, la fábrica que tenía Alfa Romeo en Portello, el barrio contiguo a la Feria milanese, cierra sus instalaciones. La extensa superficie que ocupaba acabaría siendo cedida al municipio que emprendió varias intervenciones. La primera fue acometer la ampliación de la Feria, que tenía muchos problemas de capacidad. El crecimiento del recinto se concretó en 1997, cuando se **inauguraron los nuevos pabellones** que conformaban un eje en dirección noroeste, siguiendo el *Viale Lodovico Scarampo* hacia el barrio de Portello (a ellos se incorporaría en 2002 el **MiCo**, *Milano Congressi*, que con la ampliación de 2005 se convertiría en el mayor centro de congresos de Europa). El proyecto de la ampliación de la Feria (incluido el MiCo) fue realizado por un equipo encabezado por el arquitecto milanés Mario Bellini. El resto de la superficie de la fábrica Alfa Romeo en Portello daría lugar en 2005 a un nuevo barrio residencial y terciario proyectado por el *Studio Valle Architetti*, que incluye un parque urbano de 65.000 m2 (*Parco di Portello*)



La Feria de Milán en la década de 1920.



Ortofoto indicando la ubicación del Proyecto CityLife (amarillo), la Fieramilanocity (verde) y el nuevo barrio de Portello (rojo)

diseñado por Charles Jencks (que a finales de 2012 fue inaugurado parcialmente, aproximadamente en sus dos terceras partes, tras siete años desde el inicio de las obras).

Pero el éxito de la Feria, volvió a plantear la necesidad de crecimiento, así como la de modernizar las instalaciones y de dotarla de mejor accesibilidad. Por estas razones, **en 2005 la Feria se trasladó a un nuevo recinto**, con mayor extensión y mejores comunicaciones. La nueva Feria se localiza en el noroeste de la ciudad, próxima a las autovías A4 y A8 y acercándose al aeropuerto de Malpensa, en una gran parcela situada entre los municipios de Rho y Pero. El proyecto del nuevo espacio expositivo (que ha sido bautizado como **Fieramilano Rho/Pero**) fue realizado por el arquitecto Massimiliano Fuksas y alcanza los 345.000 m² de superficie cubierta y 60.000 m² exteriores con aparcamiento para 14.000 vehículos.

La antigua feria sería demolida entre 2007 y 2008 y en ese lugar se está levantando El Proyecto *CityLife*. No obstante, **todavía permanece en esa ubicación central una zona expositiva** (la ampliación que se construyó en 1997) en la que se siguen celebrando muestras. Para distinguirla de la principal, es conocida como **Fieramilanocity**.



Imagen de la nueva Fieramilano Rho/Pero, diseñada por Massimiliano Fuksas.

El Proyecto *CityLife*

El Proyecto *CityLife* es una propuesta de recualificación urbana del lugar que ocupaba la antigua Feria de Milán en el centro de la ciudad. En el área liberada, en torno a 255.000 m² de superficie, se está construyendo un ambicioso proyecto multiuso (residencial, comercial, terciario, dotacional) con gran protagonismo del espacio urbano. La operación incluye tres rascacielos, que modificarán la imagen de la capital lombarda, y un gran parque urbano (de 168.000 m²) dentro de la que será la mayor área peatonalizada de la ciudad.

Los tres rascacielos, que han sido proyectados por reconocidos arquitectos del panorama internacional, constituyen un auténtico distrito de negocios de unos 130.000 m², previendo unas nueve o diez mil personas trabajando en ellos. El primero diseñado por Arata Isozaki y Andrea Mafei es conocido como *il Dritto* (el Recto) dado que es el único que mantiene la verticalidad canónica, con sus 202 metros en 50 plantas. Está prevista su finalización para 2015. El segundo rascacielos tiene como responsable del diseño



Planta-Esquema del Proyecto CityLife.

a Zaha Hadid. Esta torre, conocida como *lo Storto* (el Torcido) dada la torsión que presenta su directriz vertical, alcanzará los 175 metros para sus 40 plantas. Se espera que la *Torre Hadid* esté concluida para 2016. El tercer gran edificio está diseñado por Daniel Libeskind y alcanzará 150 metros de altura con sus 34 plantas. Su sobrenombre es *il Curvo* (el Curvo) por su peculiar concepción como parte de una esfera que se proyecta hacia el centro de la plaza que se conforma entre los tres rascacielos. Su terminación se ha programado para 2017.

El parque se realizará siguiendo la propuesta vencedora del concurso celebrado en 2010 y que fue presentada por *Gustafson Porter* en colaboración con *Melk*, *One Works* y *Ove Arup*, evocando los paisajes de Lombardía.

Además de las torres, se están construyendo varios complejos de viviendas por parte de los mismos arquitectos (1.300 apartamentos para unas 4.500 personas). Las *Residenze Hadid* son un conjunto de siete edificios de entre cinco y trece plantas. Las *Residenze Libeskind* son ocho bloques que van desde las cuatro plantas hasta las trece. Los dos conjuntos habitacionales se ubican al sur del complejo y ofertan viviendas avanzadas, tanto por su arquitectura como por sus instalaciones domóticas y su clasificación energética A.

El Proyecto *CityLife* contará también con un Museo de Arte Contemporáneo (diseñado por Libeskind) y rehabilitará para usos múltiples, el Pabellón 3 de la Feria (antiguo Palacio de los Deportes), uno de los más antiguos, levantado en 1923. El complejo también contará con una gran área comercial de 20.000 m² estructurada en niveles que juegan con el espacio público de la plaza central y que estará conectada con la nueva parada de metro de la línea M5 (denominada *Tre Torri*), así como con el aparcamiento subterráneo con una capacidad para unos 7.000 vehículos.

La operación comenzó en 2007 con los derribos y excavaciones, para iniciar las construcciones en 2009. La promoción corre a cargo de la empresa *CityLife SpA*, compañía vinculada a *Generali Group* y a *Allianz Group*. La inversión en marcha supera los 500 millones de euros. Los plazos varían en función de cada edificio y zona, pero se espera que el conjunto esté completado totalmente en el año 2023.



Perspectiva infográfica del Proyecto CityLife que se encuentra en fase de realización.



ARQUITECTURA CONTEMPORÁNEA MILÁN (4 h)

18 de mayo, de 15:30h a 19:30h

Guía: Carlo Berizzi (+39 347 484 5729)

www.ga-milano.it/

Milán, la principal ciudad del norte de Italia y una de las áreas metropolitanas más pobladas de Europa, es el laboratorio más importante de arquitectura moderna y contemporánea en Italia.

Los desarrollos urbanos contemporáneos, un renacer para Milán

Milán está experimentando un período de grandes transformaciones que están cambiando por completo la imagen de la ciudad de la Expo 2015. En los últimos diez años, las principales áreas industriales y productivas se han transformado en nuevos barrios, en lugar de viejos edificios industriales ahora hay viviendas, oficinas, universidades y parques públicos. Arquitectos internacionales y los más famosos arquitectos italianos han trabajado en los últimos años o están trabajando hoy en Milán, con nuevas ideas para cambiar la imagen de la ciudad, trabajando tanto en la calidad de vida como en arquitectónica.

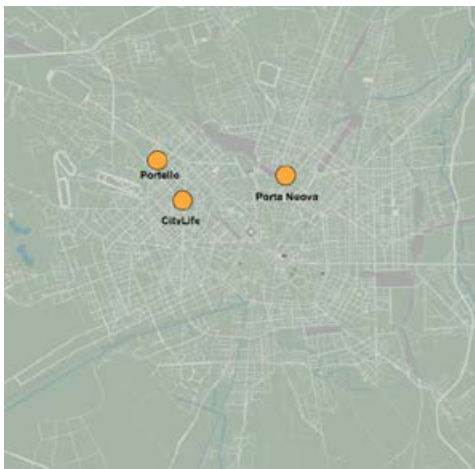
Programa

15.30 Encuentro en el StarHotels Ritz Milan, Via Spallanzani 40.

15.50 Portello district (2004-2015)

La antigua área industrial de Alfa Romeo acoge ahora un nuevo barrio, construido según el proyecto de Studio Valle. Los trabajos comenzaron en 2002 y tres años más tarde se inauguraron el recinto comercial y las primeras viviendas. Concebido como un barrio de estilo Italiano se caracteriza por sus espacios públicos abiertos al vecindario. El nuevo parque conecta el área con el moderno barrio QT8.

Diseñado por: *Studio Valle Architetti Associati; Cino Zucchi Architetti; Canali Associati; Charles Jencks / Land.*



Residential Towers, Cino Zucchi



Parco Portello, LAND



Parco Vittoria, Guido Canali



16.30 City Life district (2005-2023)

En un parque de 160.000 metros cuadrados está creciendo el proyecto City Life diseñado por Zaha Hadid, Arata Isozaki y Daniel Libeskind. El área, en el lugar en el que estaba la feria, se caracterizará por la presencia de tres rascacielos, un museo, bloques residenciales diseñados para una nueva forma de vivir en la ciudad; la torre Isozaki es el rascacielos más alto en Italia.

La conexión con las autopistas y las líneas de metro, el gran parque, la alta calidad de los edificios, transformarán este área en uno de los barrios más atractivos de Milán.

Proyectos por: *Zaha Hadid, Arata Isozaki, Daniel Libeskind.*



Libeskind complex Daniel Libeskind



Allianz Tower, Arata Isozaki



Hadid Complex, Zaha Hadid



17.30 Porta Nuova district (2007-2016)

El área de Porta Nuova, abandonada durante 50 años, es ahora uno de los mayores emplazamientos a construir en Europa y está completando el histórico barrio de negocios de Milán con nuevos edificios terciarios, viviendas de lujo, espacios comerciales y culturales , para una superficie total de unos 350.000 metros cuadrados. El proyecto desarrollado por Hines se divide en tres grandes áreas (Garibaldi, Varesine e Isola) que se conectan mediante un gran parque público central llamado La Biblioteca de los Árboles.

Proyectos: *Pelli Clarke Pelli Architects; Kohn Pedersen Fox; Boeri Studio; + Arch, Arquitectonica; M2P Associati; Inside/Outside.*



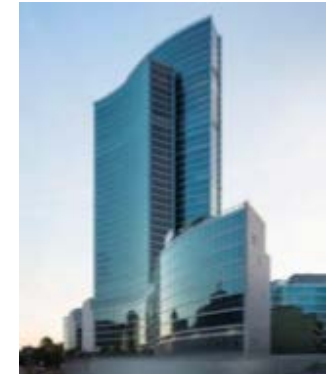
The Diamond KPF



Bosco Verticale, Boeri Studio



Unicredit Tower Cesar Pelli



Region Lombardy Pei, Coob, Freed

BÉRGAÑO



QUÉ VER Y HACER EN UNA ESCAPADA A LA BELLA BÉRGAMO

Sele

<http://www.elrincondesele.com/ideas-consejos-escapada-bergamo-que-ver-que-hacer/#sthash.Otz5Nivl.dpuf>

Con los últimos recodos de los Alpes a sus espaldas, la italiana **Bérgamo** renace una y otra vez desde su colina fortificada. La **città alta**, uno de los **conjuntos medievales mejor preservados** y más sorprendentes de la **Lombardía**, observa bajo sus poblados hombros cómo la **città bassa** ha cometido el pecado de evolucionar en el tiempo. Dentro de las **murallas venecianas** surge en la cúspide de la colina un entramado de **calles encantadoras** que, con las **Vías Gombiño y Colleoni** a la cabeza, transfieren sangre y alma a **Piazza Vecchia**, el corazón de todos los bergamascos de semblante alegre y amantes de la buena vida.

Durante una **escapada de fin de semana** en pleno invierno tuvimos la suerte y el placer de **recorrer Bérgamo en profundidad** y empaparnos de sus historias y maneras medievales que nos regalaron una vivencia sublime. Para que no quede todo en este viaje ni en el fondo de una maleta de mano, me gustaría compartir una serie de **ideas y consejos** sobre **qué ver y hacer en una escapada a esa Bérgamo** que enamora a primera vista.

Bérgamo, una historia de idas y venidas

Mientras las tímidas estribaciones alpinas llaman a su puertas, a tan sólo 40 kilómetros de Milán y muy cerca de la zona de los grandes lagos, Bérgamo se explica desde lo alto de una colina repleta de vida e historia. Fue celta antes que romana, aunque las huellas del imperio fueran aplastadas sin contemplaciones por las huestes de Atila. Siglos después renació para formar parte de la República de Venecia y ser una brillante urbe medieval tanto en el interior como por fuera de sus murallas. Napoleón la conquistó, los austriacos la anexionaron a su imperio y Garibaldi la recuperó para una Italia por fin unificada.

Fue un ejemplo práctico de la historia de Lombardía que actualmente se erige como uno de los destinos turísticos mejor considerados de Italia por contar con un aeropuerto low cost como Orio al Serio (con una muy destacable presencia de Ryanair) junto a la ciudad. Mucha gente viaja hasta aquí para visitar Milán y recorrer sus alrededores, pero por sí sola justifica una escapada de forma específica. No cabe duda que a Bérgamo hay que conocerla porque mucho antes de que te des cuenta te habrá conquistado para siempre como hizo con nosotros.

La ciudad alta, corazón medieval

La conocida como città alta es el centro de todas las miradas. Expuesta en la cima de un cerro arañado por los siglos, vive rodeada de gruesas murallas de los tiempos en que fue sometida por el poder del león de San Marco. La Serenisíma República de Venecia fue dueña y señora de un emplazamiento estratégico esencial en territorio lombardo. Un dominio convertido en alianza beneficiosa para el pueblo bergamasco, que vio crecer su poder y su economía tal y como atestiguan las grandes construcciones realizadas en la ciudad, con imponentes torres medievales, señal de prestigio de los señores, iglesias profusamente decoradas y majestuosos palacetes. Incluso fuera de los muros fueron creciendo los burgos, como por ejemplo el de Via Pignolo, que dio cobijo a familias acaudaladas que por primera vez no tenían que ver con la aristocracia o el alto clero.



Para acceder a la ciudad alta siempre fue necesario entrar a pie (o a caballo) por alguna de las grandes puertas que se abrían en sus muros. Hasta que a finales del Siglo XIX el progreso industrial trajo el funicular a la actual Viale Vittorio Emanuele II, el cual se sigue ocupando de salvar las distancias y las cuestas hasta dejar al viajero que viene de la ciudad baja en plena Piazza Mercato delle scarpe (Plaza del mercado de calzado). Es un traslado agradecido, con mucha tradición y tan barato como un billete de autobús urbano (poco más de 2€ ida y vuelta), que te lleva a intramuros.

Qué ver en la città alta de Bérgamo

El casco histórico bergamesco es algo así como una almendra amurallada con vías empedradas casi siempre en cuesta donde es difícil perderse. Siguiendo el modelo romano cuenta con su propio cardo y decumano, calles principales que se juntan perpendicularmente en la torre del Gombito, levantada en el siglo XII y con 52 metros considerada la más alta de la ciudad (precisamente es ahí donde actualmente se encuentra la oficina de turismo, aunque en primavera, verano y otoño se puede subir a la parte superior).

El eje Gombito – Colleoni

Mientras que el cardo máximo (eje norte-sur) correspondería a Via San Lorenzo con Vía Mario Lupo, el decumano máximo (eje este-oeste) estaría constituido por las Vías Gombito y Colleoni, ambas separadas por Piazza Vecchia (Plaza vieja) y consideradas las arterias más importantes de la ciudad alta. Teniendo claro este sencillo esquema nos habremos tatuado en la mente un mapa que nos servirá mucho para orientarnos por la vieja Bérgamo.

Del Mercato delle Scarpe nace Via Gombito con sus pastelerías, cafés y buenos restaurantes. Es un recorrido de apenas cinco minutos que pueden convertirse en horas si nos detenemos en la pastelería Nessi para probar los deliciosos polenta e osei, los dulces más típicos de Bérgamo que son algo así como bizcochos rellenos con pasta de avellanas, mantequilla, chocolate blanco y ron.

Aunque de Nessi no sólo vive Gombito, ya que son muchos los escaparates que muestran lo mejor de la gastronomía local como, por ejemplo, la pastelería Cavour, con mucha influencia veneciana por los muchos años en que Bérgamo estuvo a las órdenes del león de San Marcos. En Al Donizzetti, situada en el número 17º, podemos sentarnos tranquilamente (si es que hay mesas libres) para probar no sólo los polenta sino más tipos de pasteles, acompañados de sus famosas tazas de chocolate caliente que son todo un reclamo en la ciudad (sobre todo en sus fríos inviernos).

Para comer o cenar en esta calle se lleva la palma el restaurante Agnello d'oro, bien conocido en Bérgamo por su cuidado de la gastronomía local más tradicional y la maestría con la que preparan los risottos, aunque el precio de los platos sea un tanto elevado.

La ya citada torre del Gombito, que da nombre a la calle, nos sirve de referencia para no confundir esta vía con su hermana al otro lado de Piazza Vecchia (adonde nos trasladaremos en un instante), la grandilocuente Vía Colleoni, que se refiere a Bartolomeo Colleoni, el señor o condotieri que en pleno siglo XV dominó Bérgamo durante su alianza con la ciudad-estado de Venecia. Y quién ordenó levantar junto a la basílica la capilla que lleva su nombre y a la que se la considera la gran joya arquitectónica de Bérgamo.

Vía Bartolomeo Colleoni tiene menor longitud que su hermana Gombito, pero no pierde un ápice de elegancia. Si subimos por ella nos encontraremos en primer lugar a mano izquierda con la entrada al





conocido como Teatro Social, inaugurado en 1808 que se adentra en el Palazzo del Podestà y cuenta con nada menos que 1300 butacas. Si seguimos más adelante, esta vez a mano derecha se halla la que para muchos es el restaurante más bueno y exclusivo de la ciudad alta "Pizzeria da Mimmo". Se pone hasta los topes en los fines de semana pero el cubierto no suele bajar de los 35-40€.

Al igual que con Vía Gombito nos despistamos con los escaparates, no sólo de dulces sino también los pertenecientes a las tiendas de regalos (hay múltiples comercios gastronómicos tipo gourmet). Son establecimientos muy coquetos y sencillos, decorados con muy buen gusto y a los que merece la pena pasar, aunque no se termine comprando nada.

Avanzamos y nos encontramos con una iglesia cuya modesta fachada no parece decir nada pero en el que destaca un interior que no desentona en absoluto con los principales templos religiosos de la ciudad medieval. Su bóveda pintada con predominio de tonos verdes es magnífica y es curioso cómo tan poca gente llega a entrar a verla.

Piazza Lorenzo Mascheroni y la ciudadela

Al final de Vía Colleoni llegamos a la pequeña plaza Lorenzo Mascheroni, desde la cual siguiendo en línea recta y entrando por una antigua puerta bajo un torreón con reloj accederíamos a la antigua ciudadela medieval. En esta plaza hay varios sitios para comer que están bien, donde destaca la Trattoria Bernabò (menú a 23€) y el Ristobar Campanello (algo más económico con pizzas grandes a 8€ y terraza abierta todo el año).

Pasando bajo la torre del reloj nos situaríamos exactamente en la ciudadela, con varios portones medievales y la maravillosa galería abovedada del actual Museo arqueológico de Bérgamo. Estaríamos a punto de abandonar la ciudad alta en la Puerta de San Adalberto y ver de cara los buses que nos nos llevarían a la ciudad baja y al aeropuerto. Si avanzáramos más por otro portón medieval bien señalizado (San Alessandro) terminaríamos encontrando el funicular que sube al Castelo de S. Vigilio. Realmente la città alta se puede hacer de punta a punta en muy poco tiempo, aunque siempre recomiendo detenerse e incluso recorrerlo en distintas ocasiones.

Piazza Vecchia, una de las plazas más bellas de Italia

Comentaba anteriormente que entre Vía Gombito y Vía Colleoni existe un punto intermedio que las separa y que se trata, sin duda, de la mejor parte de la ciudad. Diría de ella el arquitecto suizo Le Corbusier que no debía tocarse jamás una sola piedra de la misma puesto que se trataba para él de la plaza más hermosa de toda Italia. Esta afirmación podría tildarse de exagerada, porque eso es mucho decir, pero no andaba desencaminado porque en cierto modo, sin ser tan conocida como otras lindas piazas en territorio italiano, se trata de un lugar con un embrujo y una atmósfera fabulosamente real que huye del lado más turístico.

Difícilmente veremos aquí circos y o guías de altavoz y paraguas amarillo arrastrando a cientos de turistas a los mismos rincones de siempre. Piazza Vecchia, así como todo Bérgamo, ha sido tocada por la varita de la naturalidad. Es curioso cómo un alto porcentaje de la gente que llega a su aeropuerto lo hace con miras de ir a Milán y muchas veces se desecha la idea de subir siquiera a la ciudad alta. Pero en cierto modo, quienes adoramos esta ciudad, no nos parece mal que así sea. Egoístamente a Bérgamo nos gusta conocerla tal y como es, como la sorpresa lombarda con mayúsculas.



Piazza Vecchia es el corazón renacentista de la ciudad medieval. Tras las calles estrechas por fin aparece un espacio abierto. Nos acercamos a la fuente de los leones y esfinges de piedra de los que mana agua casi congelada y desde ahí hacemos un recorrido visual 360 grados de la plaza que encandiló a Le Corbusier y me atrevería a decir que al 100% de los viajeros que se aproximan a ella. Ni las mejores expectativas que pusiéramos en ella nos hubiesen hecho capaces de imaginarla tan hermosa, tan de verdad.

Frente a nosotros el león de San Marco en el palacio municipal se sumerge sobre un pórtico que nos describe la Venecia política y civil. La figura, que es una copia dado que el original fue destruido por las tropas napoleónicas en 1797, nos recuerda su glorioso pasado antes de dirigir nuestra mirada a la Torre cívica, el símbolo de la ciudad. Recortando el cielo desde el Palazzo del podestà (alcalde) alberga un entramado de grandes campanas que repican con fuerza cada vez que dan las diez de la noche para recordar el antiguo toque de queda cuando las puertas de la ciudad amurallada se cerraban hasta la mañana siguiente. De hecho el conocido como campanone provoca nada menos que 100 toques de campana.

Frente al palacio municipal la fachada blanquecina del Palazzo nuovo diseñado por Vincenzo Scamozzi revela maneras arquitectónicas posteriores. Hoy día se puede acceder a su interior entre arcos para visitar una antigua biblioteca que abre de lunes a sábado por la mañana. En cambio los domingos bajo la galería se abre un pequeño e interesante mercadillo de antigüedades y libros de viejo o de ocasión.

Las opciones para disfrutar de Piazza Vecchia son múltiples. Desde sentarse a contemplar toda la composición a tomarse un capuccino mañanero en Café Tasso. Pero mi favorita, sin duda, es la de subir al campanone (3€) bien por escaleras o utilizando el ascensor, para disfrutar de una de las mejores vistas de la ciudad alta con la preciosa plaza a nuestros pies. Si hay que salir a buscar una buena panorámica, el campanone merece la pena, aunque cada media hora repiquen las campanas sobre nuestra cabeza.

Piazza del Duomo

Los pórticos del palacio municipal (presididos por el león de San Marco) fusionan el poder político con el poder religioso cuando nos adentramos a la Piazza del duomo o plaza de la catedral. Bérgamo, como las más importantes ciudades italianas, cuenta con catedral, basílica y baptisterio en un mismo espacio. Y para más inri hay que añadir la Capilla Colleoni, mandada erigir por el condotieri Bartolomeo para que él y su hija descansaran hasta la eternidad en una adorable extensión de mármol policromado fusionada con la basílica.

Si bien la catedral de Sant' Alessandro es lo bastante hermosa como para no perdérsela, el protagonismo se lo lleva la basílica de Santa Maria Maggiore. Es el templo religioso más destacado de toda la ciudad, con una obra iniciada en el siglo XII y rematada en el XVI. La estructura románica de la fachada no permite adivinar la majestuosidad de un interior donde el horror vacui está presente para no permitir bajo ningún concepto un solo espacio libre. Las bóvedas pintadas y su luminosa cúpula le ponen el color a una de las mayores obras arquitectónicas en tierras lombardas. El compositor bergamesco Gaetano Donizetti, hijo ilustre de la ciudad, está enterrado precisamente en la basílica, de la que es recomendable percatarse en los finos detalles de cualquier elemento, pasando desde el coro hasta el confesionario.

Hay que salir fuera nuevamente para internarse a la Cappella Colleoni y sentir la fuerza del condotieri, quien no tuvo problemas en derribar un ábside de la basílica para construir su propia tumba. El artista



Giovanni Antonio Amadeo aceptó el encargo del hombre más poderoso en aquel momento para en 1472 componer un espacio religioso que rivalizara con cualquier otro elemento de la ciudad. Esta capilla de mármol policromado y su fuerza decorativa justifica por sí sola una visita a Bérgamo.

Separada de basílica y catedral surge un pequeño baptisterio (su lugar original no era el actual) erigido en 1340 en el que destaca su mármol rojo y las pequeñas columnas que cierran un interior octogonal sólo a la vista por una puerta siempre abierta.

A la Piazza del Duomo, con todos sus elementos religiosos, conviene también mirarla desde lo alto del campanone. Como veis, el premio de ascender por la torre cívica es doble por este motivo.





Otras visitas ineludibles en la città alta

A pesar del tamaño reducido del casco viejo empujado por las limitaciones de la propia colina, hay muchas más visitas imprescindibles en la città alta de Bérgamo. Como por ejemplo:

+ La rocca: Antigua fortificación convertida en polvorín desde la cual es posible obtener una vista maravillosa con la silueta bergamesca. En el interior del edificio medieval hay varias salas que forman parte del museo histórico de la ciudad, aunque resulta más interesante pasear por el parque que rodea este viejo castillo en el que hay expuesto armamento de la II Guerra Mundial (incluyendo un tanque) y placas conmemorativas de distintas batallas de la resistencia antifascista.

+ Castillo de San Vigilio: Desde Porta de S. Alessandro surge otro funicular (1'30€ viaje, válido 75 minutos) con el que se sube a otra colina más elevada que contiene los restos de una antigua fortificación militar. Los bergamescos suelen ir a pasear y a comer allí (hay dos buenos restaurantes arriba), pero un buen motivo para tomar el funicular es poder fotografiar en la distancia a la ciudad alta. Por detrás además se advierte una cada vez más creciente cordillera alpina que en invierno puede mostrarse completamente nevada.

+ Ex convento de San Francesco: Se llega desde la Piazza Mercato del fieno al que fuera uno de los complejos religiosos de mayor importancia en la ciudad. En un estado casi ruinoso conserva dos de sus claustros, aunque cuando fuimos ambos estaban en pleno proceso de restauración. Es la sede del Museo histórico de la ciudad y se organizan en él también diversas exposiciones artísticas y fotográficas.

La città bassa de Bérgamo

La ciudad baja es el contrapunto perfecto a la ciudad que se esconde tras las murallas. Es ahí donde aparecen las amplias avenidas y surgen los edificios institucionales de una ciudad moderna que tiene mucho de lo que es el avanzado norte de Italia. La ciudad baja no es la modernidad en el sentido de rascacielos que uno pueda tener sino que se trata de una modernidad más decimonónica, con cuadrícula, museos, grandes fuentes y amplias galerías comerciales. Si bien uno halla monumentalidad y elegancia en Piazza Dante con las sedes de la Banca italiana, la Cámara de Comercio y el Palacio de Justicia, basta con seguir los pasos de Viale Roma hasta convertirse en Viale Vittorio Emanuele II. Ya entonces nos encandilará la posibilidad de subir en funicular hacia el corazón de la ciudad alta.

La estación de tren y autobuses se encuentra en la ciudad baja, así como la mayoría de cadenas hoteleras en las que mucha gente decide hospedarse, ya que en la colina la cantidad de habitaciones es menor de forma significativa. Por tanto, la vida de los bergamescos se desarrolla sobre todo en esta parte. Muchos de los grandes restaurantes y locales de moda donde salir de noche están aquí.

Imprescindibles para visitar no tiene muchos, pero sí que hay alguno del que conviene tomar nota. Como por ejemplo la Academia Carrara (Piazza Giacomo Carrara, 82), que se trata de uno de los mejores museos de arte de toda Italia con una enorme colección pictórica de incalculable valor.

Información práctica de Bérgamo

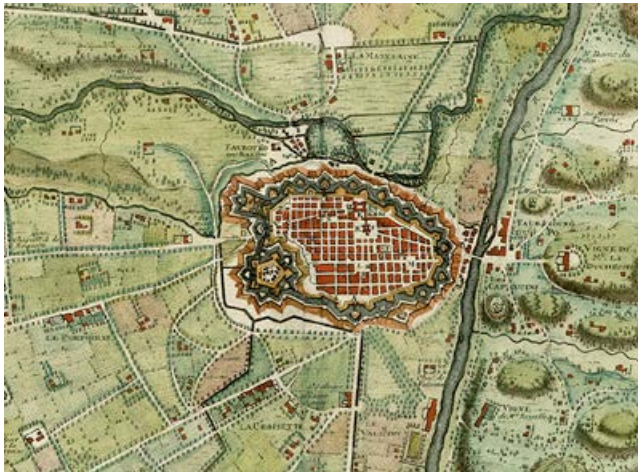
– Los principales monumentos son de carácter gratuito,

FEIRÍN





El Cavallo di Bronzo frente a las iglesias de San Carlos y Santa Cristina en la Piazza San Carlo de Turín. Foto: Wikipedia



Turín y sus alrededores. Mapa de Nicolas de Fer, 1705. Fuente: Rare Maps

TURÍN, UN EJEMPLO DE REPRESENTACIÓN URBANA

Federico garcía Barba

<http://www.garciabarba.com/islasterritorio/turin-un-ejemplo-de-representacion-urbana/>

Hace ya unos cuantos años pasé con unos amigos un par de días en Turín, o *Torino* como los italianos denominan a la capital piamontesa. Recorriendo sus hermosas calles y monumentos nos sorprendió la magnificencia y belleza de unos espacios urbanos que desconocía completamente. Con el tiempo llegaría a saber que aquel conjunto de plazas y calles, tratadas uniformemente desde una perspectiva barroca, responderían a un proyecto urbano unitario que se desarrollaría durante más de siglo y medio.

Recuerdo tomarme uno de esos estupendos helados italianos bajo las arcadas de la extraordinaria plaza de San Carlos, mientras en las cercanías, un grupo de jóvenes gritaba estentóreamente, expresando esa vitalidad de los primeros años de la vida adulta. Mientras, nosotros disfrutábamos de la riqueza de aquel espacio casi solitario y de sus arquitecturas monumentales, refrescándonos en el atardecer cálido de aquel *ferragosto*.

Turín es la capital del Piamonte una región italiana situada hoy próxima a las fronteras de Francia y Suiza. El Piamonte y el valle de Aosta formarían parte del Ducado de Saboya, un pequeño estado que está en los orígenes de Italia y que englobaría extensas zonas de esos otros dos países. En su época de mayor esplendor también alcanzaría al condado de Niza y las islas de Cerdeña y Sicilia.

Históricamente, el estado señorial de Saboya ha sido una región de tránsito que sería devastada con frecuencia por el paso de los ejércitos franceses y españoles en su lucha por la hegemonía en Europa, especialmente en los siglos XVI y siguientes. Manuel Filiberto, Duque de Saboya –uno de los personajes esenciales de la historia de ese pequeño enclave- tendría un papel especialmente importante en la consolidación de Turín como capital del territorio. Después de diversas campañas con el emperador Carlos V, heredaría el Ducado en 1553, organizaría un ejército estable compuesto de soldados locales y pasaría a ser nombrado lugarteniente y comandante supremo de las fuerzas imperiales en los Países Bajos a los que gobernaría durante un tiempo. En 1562, trasladaría la capital del ducado desde Chambéry a la ciudad fortificada de Turín.

Turín en esa época era una pequeña ciudad medieval, caracterizada por el trazado cuadrangular de *Augusta Taurinorum* -el *castrum* romano primitivo- y protegida por una endeble muralla. El Duque asume entonces la renovación de la nueva capital remozando el castillo existente, situado en una posición excéntrica a la ciudad y lindando con el lado este de la muralla. Una actuación posterior incentivaría también la constitución de una ciudadela defensiva pentagonal al poniente de la ciudad, junto con el refuerzo del amurallamiento con objeto de responder mejor a las agresiones de las novedosas armas de artillería. Se generaría así un poderoso y complejo sistema defensivo.

Junto al numeroso cuerpo de ingenieros militares, Ascanio Vitozzi cubre el cargo de arquitecto ducal en estos años preliminares de finales del siglo XVI, dedicados a la transformación de la nueva capital del ducado para que adquiriera un mayor papel representativo. En esas décadas, que van desde 1580 a 1615, Vitozzi establece las ideas básicas para la renovación urbana y una impronta formal unitaria de la arquitectura que la desarrollaría. La primera actuación que propone trata de reconvertir el espacio en torno al castillo, monumentalizado como centro representativo del poder ducal. Es lo que será la

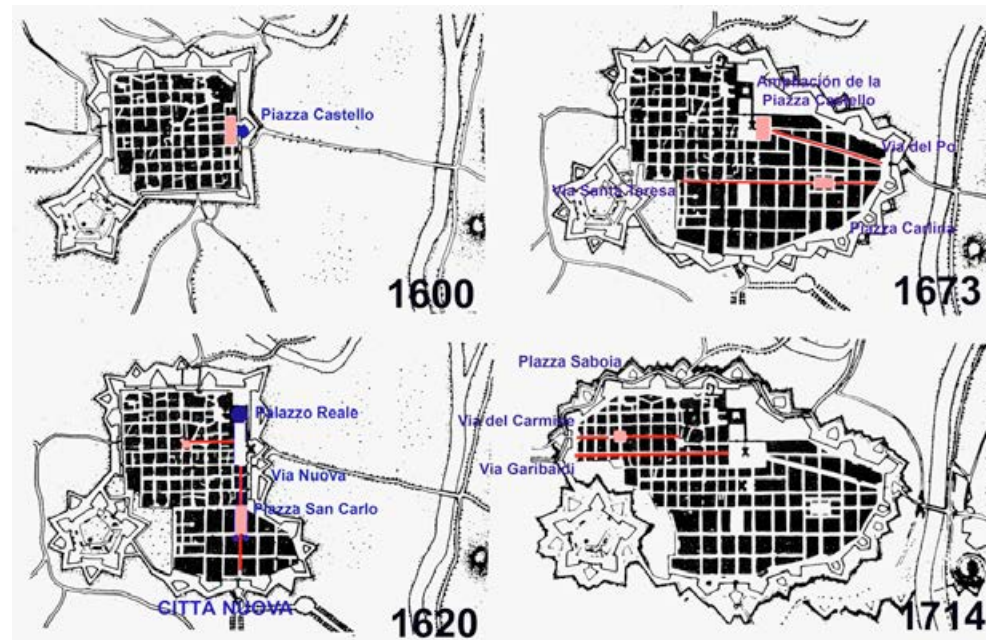


El Cavallo di Bronzo frente a las iglesias de San Carlos y Santa Cristina en la Piazza San Carlo de Turín. Foto: Wikipedia

Piazza Castello, como lugar de comando, cuyas fachadas se someten a un diseño unitario uniformador que utiliza el lenguaje clasicista para generar un decorado arquitectónico superpuesto a las irregulares fábricas medievales.

En ese período, el objetivo ducal es lograr una expansión rápida de la población, que le dé un mayor rango a la pequeña localidad para que alcance un tamaño de 25.000 personas al menos, según explica Leonardo Benévolo en su obra *El arte y la ciudad moderna*. Es el momento en el que surge la necesidad de superar las murallas y generar una ampliación hacia el sur en lo que se conocerá como la *Città Nuova* formada por una decena de manzanas organizadas alrededor de lo que será la rectangular *Piazza San Carlo*, articulada con el centro antiguo por la *Vía Nuova* o de Roma. El arquitecto concibe todos estos nuevos espacios de enlace urbano para que sean tratados de una manera uniforme, de acuerdo a las estrategias ya ensayadas en Francia, en la *Rue Rivoli* y las tradicionales plazas reales parisinas como la exquisita *Vendôme*. La urbanidad formal y unitaria adquiere así un papel esencial para el establecimiento de un carácter representativo de la ciudad como sede del poder del Duque.

También la arquitectura que da soporte a estas ampliaciones de la villa piemontesa tiene una gran similitud a la empleada en la capital francesa, cuya influencia aquí es manifiesta. La fachada unitaria, precisada estilística, geométrica y formalmente, se impone a través de instrumentos ordenancísticos y modelos tipológicos utilizados obligatoriamente en la construcción de las nuevas residencias destinadas a la población. Ésta se estratifica verticalmente en los nuevos edificios: Las plantas bajas para talleres y tiendas; los funcionarios y la nobleza asociada al estado en las primeras plantas; más arriba, los burgueses; y, finalmente, los trabajadores más humildes en los áticos y buhardillas. La idea cartesiana de continuidad urbana espacial y el clasicismo se entienden como cualidades superiores de los nuevos tiempos,



Las diversas fases de ampliación de la ciudad medieval de Turín. Esquema de elaboración propia



El orden formal de las fachadas en la Piazza San Carlo. Foto: Wikipedia



Piazza Vittorio Veneto. Espacio de remate de la Vía Po, proyectada por Amadeo de Castellamonte

relacionados con el racionalismo y la belleza ordenada, frente a la imagen caótica de la anterior ciudad medieval.

Con posterioridad, ya bien entrado el siglo XVII, serán Carlo de Castellamonte y su hijo Amadeo los que asuman la responsabilidad de continuar las tareas de ordenación urbanística del crecimiento de Turín. Carlo di Castellamonte proyectaría en 1637 la Piazza de San Carlo, espacio de enlace de la Città Nuova con el centro histórico y el espacio de comando. La influencia francesa a través de la regente Cristina de Borbón (la llamada Madama Reale, hermana de Luis XIII rey de Francia) sería patente en la conformación del espacio y de la arquitectura de ese recinto esencial de la ciudad.

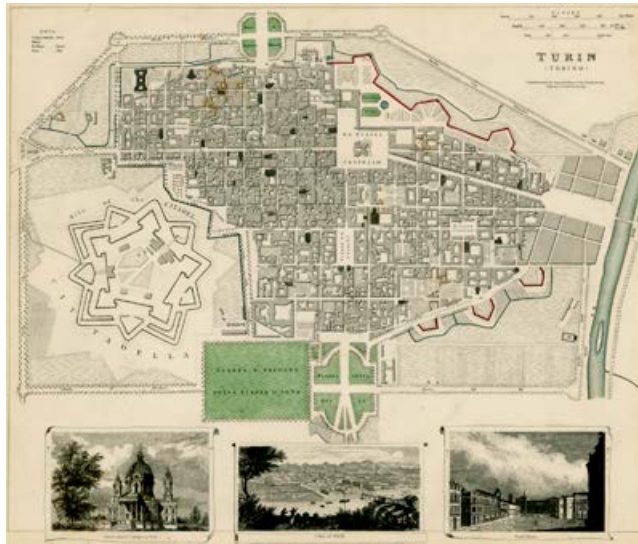
Esa plaza es un espacio rectangular alargado que presenta pórticos en arcada, en sus lados más grandes y en contacto con la superficie. En la embocadura exterior, se sitúan dos iglesias gemelas, San Carlos y Santa Cristina, cuyas fachadas definen el carácter general del lugar y que se diseñarían posteriormente por otro arquitecto fundamental en Turín, Fillippo Juvara. Bernini calificaría a la *Piazza San Carlo* como la *más bella vista que puede disfrutarse en Italia*.

Una segunda gran ampliación de la ciudad se realizaría hacia el naciente por Amadeo de Castellamonte, hijo de Carlo, a lo largo del último tercio del siglo XVII. Con este esfuerzo de desarrollo la ciudad alcanzaría ya los 40,000 habitantes. Para ello, se derribarían las murallas en esta parte, construyéndose previamente bastiones defensivos en una posición más exterior ya en las proximidades del río Po. La estrategia urbana para organizar el crecimiento es similar a la empleada para la estructuración de la *Città Nuova*, dos nuevos ejes principales enlazan la nueva trama con la fábrica urbana existente, las vías Po, que parte de la *Piazza Castello* y la prolongación de la calle de Santa Teresa desde la *Piazza San Carlo*. En el centro del conjunto de manzanas añadidas se instaura un nuevo espacio abierto de mayor dimensión, la *Piazza Carlina*. La unidad de estilo y formal preexistente se trata de mantener en estos nuevos espacios. Así la terminación de la vía del Po se diseña por el propio arquitecto en una exedra frente a un gran espacio abierto junto a la puerta de la ciudad por el Este.

A comienzos del siglo XVIII, un nuevo Duque, Víctor Amadeo II, intenta elevar aun más el carácter y rango de la capital del Principado del Piamonte, mediante una nueva intervención de reordenación urbanística y arquitectónica en su centro urbano. En ese momento, se culminan una serie de patrones urbanísticos y arquitectónicos cuyas determinaciones espaciales se habían ido aceptando durante varios siglos. Y como podemos ver, son aquellos que otorgan ese carácter monumental especial que conocemos hoy en esta ciudad italiana.

Se produciría entonces una tercera y última ampliación barroca de la ciudad hasta alcanzar una población de 70.000 personas. En 1714, dicha operación se la encomendaría el príncipe al arquitecto de origen siciliano Filippo Juvara y Sachetti, al que nombra Superintendente de Obras y Construcciones reales. El arquitecto propondría el establecimiento de una nueva serie de ejes que cruzan, jerarquizan y amplían la estructura cuadrangular romana primitiva. Ahora tomando una dirección alternativa hacia el Oeste.

Con ello, Juvara haría una pequeña adición al manzanario del castrum romano. Utilizaría la llamada Vía de los Panaderos y el pequeño espacio generado por Castellamonte frente al *Palazzo Città* en plena ciudad medieval para apoyar dos nuevos ejes que coserían la ampliación a la estructura urbana preexistente. Son las llamadas en su denominación actual, *Vías del Carmine* y *Garibaldi*. De nuevo, se repiten los patrones y estrategias adoptadas por sus predecesores con la inserción de un nuevo recinto abierto central. *Piazza Savoia* es un espacio cuadrangular, diseñado por Juvara, que jerarquiza el trazado



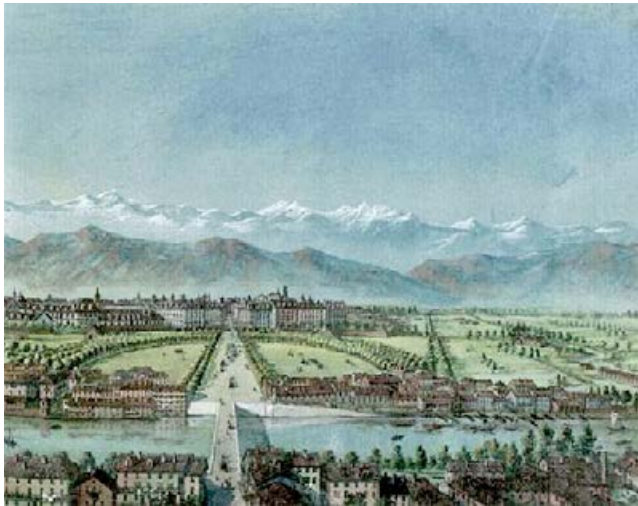
Turín a mediados del siglo XIX en la que se ha proyectado la eliminación de las murallas y sus sustitución por un bulvar anular. Plano de la guía SDUK. Fuente: Rare Maps

romano introduciendo un nuevo subcentro urbano, y que emplea nuevamente los recursos formales del barroco a la manera de las places royales francesas. Sus fachadas tienen una configuración simple y en su vértice se coloca un obelisco que permite la orientación dentro de la cuadrícula general heredada.

También terminaría ese nuevo eje del Carmine con una pequeña construcción doble abierta, los llamados *Quartieri Militari* de 1728. Una estructura en ladrillo que sigue la estrategia de diseño definida anteriormente por Amadeo di Castellamonte para la terminación de la calle del Po frente al río. Esta se plantea como una forma cuadrangular, y que se perfila -como en el caso anterior- a la manera de media plaza abierta al exterior y en las que las fachadas también se diseñan de un modo unitario, siguiendo la tradición francesa. Estas soluciones definen la terminación de la ciudad ante las murallas -en localizaciones divergentes- en una transición entre el contorno macizo construido y el paisaje exterior.

En la segunda mitad del siglo XVIII todavía otro arquitecto, Benedetto Alfieri, se adaptaría a las tácticas y estilo que introduciría Vitozzi siglo y medio antes. Su diseño para la *Piazza* y *Palazzo di Città* recogen entonces actualizados los temas formales elaborados por aquél, manteniendo así una increíble continuidad estilística en el tiempo.

Hoy Turín puede presumir en su casco histórico de una escena urbana inmejorable que fue el fruto de una estrategia unificada que incluía la previsión de acciones coordinadas y sucesivas en las que las diversas aportaciones urbanísticas arquitectónicas tendrían un encaje ordenado. En ese caso, los arquitectos y sus clientes actuaron dentro de un marco formal inteligentemente elaborado y enriquecido por todos los que participaron en su consecución. Toda una lección histórica de urbanística, esa disciplina hoy tan denostada.



Detalle de la vista de Turín (Porta di Po), realizada por Luigi Vacca entre 1818 y 1822. En primer término el río Po y al fondo las estribaciones alpinas que enmarcan la ciudad.

TURÍN Ó CÓMO CONSTRUIR UNA CIUDAD BARROCA (Y DESPUÉS PUBLICITARLA A TODO EL MUNDO)

José Antonio Blasco Abad

<http://urban-networks.blogspot.com.es/2014/04/turin-o-como-construir-una-ciudad.html>

Turín, fundada como ciudad romana, se mantuvo modestamente dentro del recinto definido entonces durante más de mil quinientos años, hasta que el Duque de Saboya, Emanuele Filiberto I, comenzó a potenciarla como nueva capital de su Ducado a partir de 1562.

La prosperidad de la ciudad obligó a plantear su crecimiento y, entre el siglo XVII y principios del XVIII, **Turín realizó tres ampliaciones de aquella Torino Quadrata heredada de los romanos, creando una de las más maravillosas composiciones del urbanismo barroco.** La triple extensión fue realizada en tres momentos y lugares distintos, pero funcionaría como un cuerpo único con la ciudad vieja gracias a la rigurosa planificación, al respeto a las "sugerencias" de lo preexistente y a los juegos de sutura y representación propios del Barroco.

Tras las dos primeras ampliaciones, el Duque Carlo Emanuele II, orgulloso de su capital, quiso mostrar a las cortes europeas el nivel alcanzado (y también para reivindicar la aspiración de Saboya a convertirse en reino, cuestión que acabarían logrando años después). Con ese objetivo, el Duque encargó el atlas conocido como **Theatrum Statuum Sabaudiae**, que reunía una colección de imágenes y comentarios presentando el estado de los territorios saboyanos y particularmente de Turín, la joya del Ducado. El fabuloso atlas, que impresionó a toda Europa se publicó finalmente en 1682.

En poco más de un siglo se había construido una *Ciudad Barroca*. Y Turín, publicitada con una auténtica estrategia de *marketing urbano* adelantada a su tiempo, se convirtió en una ciudad prestigiosa y admirada.

La idea de *Ciudad Barroca* es una noción controvertida. Son muchos los historiadores urbanos que ponen en cuestión su existencia como organismo planificado a partir de criterios propios del Barroco. Una cuestión distinta es la realidad de ciudades que muestran una "atmósfera" barroca generada a partir de la acumulación de arquitecturas de esa época. La discusión sobre esta polémica es muy interesante y será tratada próximamente en un artículo específico.

No obstante, **si hay una ciudad capaz de congrega acuerdos sobre su etiquetación como "barroca"**, tanto por la arquitectura que atesora como por la planificación de sus crecimientos durante ese periodo, esa es Turín.

Turín se enfrentó a tres ampliaciones a lo largo del siglo XVII y principios del XVIII. Las tres se produjeron en lugares diferentes pero siempre en continuidad con la **Torino Quadrata** heredada de los romanos. Todas las ampliaciones siguieron unos criterios comunes, como el respeto hacia las trazas sugeridas por la ciudad vieja (ortogonalidad y orientación de la trama), o la propuesta de una regulación muy específica para la arquitectura y en particular para las fachadas de los edificios residenciales. El objetivo de conformar un cuerpo único y coherente entre la ciudad antigua y sus extensiones llevó a la sutura de todas las partes a través de los mecanismos de planificación preferidos por el barroco: grandes ejes, plazas escenográficas, referencias monumentales y una rigurosa uniformidad estilística que supeditaba la arquitectura



La planta almendrada (mandorla) característica de la Turín barroca. Lámina del Theatrum Statuum Sabaudiae (I.2 Augusta Taurinorum. Pianta). (Giovanni Tommaso Borgonio)



El Ducado de Saboya en 1700 (línea roja, en línea azul el río Po)

a los objetivos urbanos.

El resultado proporcionó a la *Turín barroca* esa característica planta almendrada (oval) hoy desaparecida. La *mandorla* turinesa (*mandorla* en italiano significa *almendra*), que quedó definida con la envolvente de las fortificaciones, presentaba una nueva ciudad que asombró a sus contemporáneos y sigue maravillando a sus visitantes.

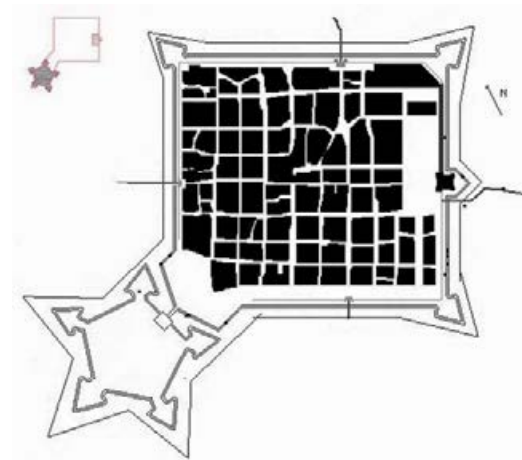
La primera ampliación (1620-1648)

Turín, recuperada de los franceses en 1559, se convirtió en la capital del Ducado tres años después, desplazando a Chambéry. Entonces comenzó un periodo de prosperidad que requirió adaptaciones en la ciudad, pero que finalmente forzó a una ampliación importante de la misma.

Ascanio Vittozzi (1539-1615) fue durante treinta años el arquitecto ducal y desde ese cargo fue supervisando la larga gestación de ese deseado proyecto de ampliación urbana. No obstante, antes de la extensión se fueron realizando diversos ajustes en la ciudad antigua, como la reconversión en plaza civil del entorno del Castillo (que en 1606 se transformaría en sede del poder político y administrativo) siendo el embrión de la futura *piazza Castello*, la apertura de la *via Nuova* (1613, hoy *via Roma*) o la *via Palazzo di Città* (1619).

El fallecimiento de Vittozzi otorgaría la responsabilidad del ensanche de Turín a **Carlo di Castellamonte** (1571-1640), quien trazaría su estructura y comenzaría las obras en 1620. Esta primera de las ampliaciones, conocida como la ***Città Nova***, extendió el recinto de Turín hacia el sur.

El nuevo barrio meridional se realizaría en continuidad física con la ciudad antigua y también en continuidad "espiritual" con la misma, ya que se mantuvo la ortogonalidad y orientación de la trama, aunque con manzanas mayores y calles de superior anchura (que pasaron a tener 11 metros frente a los 7 habituales



Esquema de la Turín renacentista: se mantiene la Torino Quadrata heredada de los romanos, con alguna deformación interior y aparece la gran ciudadela pentagonal en una de sus esquinas.



La primera ampliación de Turín: la Città Nova meridional.

en la ciudad cuadrada). Así pues, la *Città Nova* no fue un apéndice aislado y autónomo sino que se unió orgánicamente a la ciudad central. Se asumieron algunos proyectos anteriores, como la *via Nuova*, que venía desde la *Piazza Castello* y se convertiría en el eje fundamental de esta primera extensión. Esta calle fue prolongada hasta la *Piazza Reale* (hoy *Piazza San Carlo*). La *Piazza San Carlo* es el espacio urbano central, corazón de ese primer ensanche turinés. Proyectada por Castellamonte en 1637, es un espacio de dominante longitudinal atravesada por la *via Nuova* y que cuenta con las dos iglesias "gemelas" de *San Carlo* y *Santa Cristina* flanqueando la entrada desde el exterior.

La construcción de la ampliación se dilataría mucho en el tiempo, pero a pesar del largo plazo de ejecución, no se perdió la unidad del conjunto, gracias a que hubo un proyecto global que dirigió la realización de todas las piezas, independientemente de que tardaran en realizarse.

Un aspecto de particular interés fue la materialización de las reflexiones de Ascanio Vitozzi **sobre la arquitectura residencial. Éstas supusieron una innovación en el "uso de la ciudad" que fue más allá de la arquitectura y tuvo una gran repercusión social.** Vitozzi proponía la creación de tipos arquitectónicos, capaces de ofrecer una "fachada continua" que diera homogeneidad a la calle. La arquitectura quedaba así supeditada al efecto escenográfico deseado para la vía o la plaza.

Pero había más, esos edificios permitirían una convivencia social distinta a la de las ciudades del momento, ya que por medio de una estratificación en altura se lograría la cohabitación de las diferentes clases sociales. Las grandes ciudades europeas mostraban, por lo general, una segmentación social en el espacio (barrios ricos, barrios pobres) que había ido consolidándose a lo largo de la historia y que alimentaba los conflictos entre clases enfrentadas y desconocidas entre sí. La vivienda turinesa iniciaría un modelo habitacional de largo recorrido que tendría gran protagonismo en el siglo XIX.

Pero esa mezcla social no era una amalgama indeterminada, sino fuertemente jerarquizada, en la que la arquitectura expresaba el nivel de sus moradores. La planta noble situada sobre las tiendas estaba habitada por clases altas y propietarios, era de mayor altura, con pisos más amplios, y ofrecía composiciones de fachada mucho más elaboradas y representativas que los pisos superiores. Las plantas altas (en las que vivía la burguesía) eran mucho más moderadas en todo y las buhardillas (ocupadas por las clases bajas y el proletariado urbano), ofrecían las habitaciones más humildes, y casi quedaban ocultas para el viandante.

Las fachadas compuestas con esa gradación en altura mantenían una gran uniformidad en franjas horizontales, desde las tiendas y soportales de la planta baja hasta los diferentes pisos superiores. Las composiciones manifestaban la estratégica ubicación de Turín, entre Francia e Italia, ya que mostraban elementos característicos de ambos países.

La nueva línea de fortificaciones que envolvería esta primera ampliación se levantó entre 1632 y 1638. La parte de la muralla de la *ciudad cuadrada* que quedó en el interior fue demolida y en los terrenos vacíos, Castellamonte proyectó la *via Santa Teresa* como articulación entre la *Torino Quatrata* y la *Città Nova* meridional. Hacia 1648 se fueron terminando los trabajos de unión entre la ciudad nueva y la antigua, sobre todo realizando las nivelaciones pertinentes en las calles que tenían continuidad en ambas.

La segunda ampliación (1673-1683)

La segunda ampliación se enfrentó a una topografía menos favorable que la anterior. Los terrenos próximos al río *Dora* (que desemboca en el *Po* en esa zona) eran desiguales y algo accidentados por lo que



Turín, Via Roma, protagonista de la primera ampliación.

el planteamiento tuvo alguna singularidad.

El plan definitivo será desarrollado por **Amedeo di Castellamonte** (1613-1683), hijo de Carlo que ya había fallecido. El nuevo perímetro amurallado partiría del bastión meridional de Santa Cristina (San Lázaro) desde donde se trazaba un arco elíptico hasta llegar al río. Desde allí una línea ligeramente quebrada iría a unirse al bastión oriental de la ciudad antigua. Las obras comenzarían en 1673.

Las singularidades se mostraron particularmente en la *via Po*, una diagonal insólita en el trazado ortogonal turinés. Esa diagonal era el camino recto que unía el Castillo con el puente sobre el río *Po*. La *via Po* sería una vía porticada con 18 metros de anchura, ampliando la distancia fijada en la *Città Nova* que era de 11 metros.

La *Piazza Castello* quedará definida a partir de una ampliación "simétrica" con la plaza preexistente, creando un espacio más o menos cuadrado en el que el castillo quedará como un edificio aislado en el centro de la misma. Además, la reforma del Palacio Real (Ducal entonces) que había sido reconstruido en 1658, también por Amedeo di Castellamonte, creó una plaza-antesala que se articuló perpendicularmente con la *Piazza Castello* en una disposición netamente barroca.

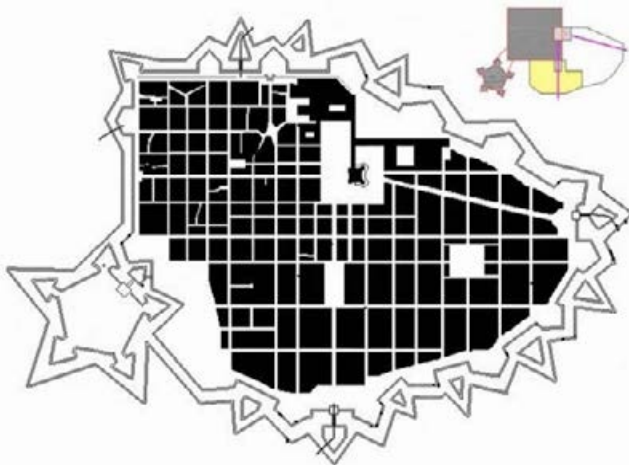
Al trazado se le incorporarían unas estrictas normas de edificación. La regulación tenía el objetivo de uniformizar las construcciones ya que, en su mayoría, iban a ser realizadas por la iniciativa privada. Aunque esta obligación originó controversias y se derogó en alguna zona, en general las fachadas de las vías principales ofrecerían la homogeneidad deseada. El derribo de las antiguas murallas, tras la construcción de las nuevas, liberó un espacio central que fue ofrecido por los soberanos a los nobles para que edificaran, en esos terrenos, sus palacios (que aparecieron como obras singulares poco sujetas a la normativa unificadora).

Castellamonte tendría problemas para la realización fiel de su proyecto inicial. Así la *Piazza Carlina* (*Piazza Carlo Emanuele II*), que debía ser el espacio público principal de la segunda ampliación y se previó como un octógono, sería finalmente un espacio cuadrado de dimensiones algo menores y acabaría acogiendo el mercado del vino.

Además, Turín tendría el privilegio de contar con realizaciones de uno de los grandes arquitectos del barroco: **Guarino Guarini** (1624-1683). Este arquitecto (que era un religioso de la Orden de los Teatinos, filósofo, matemático e influyente teórico de la arquitectura) construiría en Turín la *Iglesia de San Lorenzo* una sorprendente obra con una compleja geometría, la *Capilla del Santo Sudario* en la Catedral, el *Colegio de Nobles* (actual Museo Egipcio) o el *Palacio Carignano*.

La tercera ampliación (1715-1729)

A principios del siglo XVIII, la Guerra de Sucesión española, enfrentó a los Borbones franceses con los Habsburgo austriacos. Saboya se alió con estos últimos que finalmente resultaron victoriosos. El Tratado de Utrecht de 1713, que dio fin a la guerra, fue beneficioso para Saboya ya que recuperó territorios ocupados y recibió en compensación el control sobre el Reino de Sicilia. No obstante, su dominio sobre esta isla fue breve, ya que los Tratados de Londres de 1718, confirmados en 1720 por España, modificaban esa adjudicación entregando Sicilia a Austria (que entonces estaba gobernada por el emperador Carlos VI del Sacro Imperio Romano Germánico que había sido pretendiente al reino español contra el Borbón Felipe V). De todas formas, Saboya no salió perdiendo, ya que le fue entregada a cambio la isla de Cerdeña. Además, el Ducado adquirió, por fin, la categoría de Reino, pasando a denominarse Reino de Cerdeña,



La segunda ampliación de Turín: la ciudad se extiende hacia el este donde se encuentra el río Po.

un nuevo estado que reunía todas las posesiones de los Saboya. El Duque Vittorio Amedeo II (1666-1732), se convertía en rey, y **Turín, en la capital de un reino.**

Durante la contienda, en 1706, Turín había sido asediada por los franceses sufriendo graves daños. La ciudad debía reconstruir lo afectado, pero, sobre todo, debía prepararse para su nuevo futuro. Turín, flamante capital de un reino, afrontaba un nuevo escenario político y territorial. Entonces, se planteó una nueva extensión urbana, la que sería la tercera y última ampliación de la ciudad barroca.

Vittorio Amedeo II había conocido en Sicilia al arquitecto **Filipo Juvara** (1678-1736) y, éste, fue llamado en 1714 a Turín, donde se convertiría en el primer arquitecto de la corte de Saboya. **Juvara, uno de los grandes arquitectos del siglo XVIII, sería el encargado de proyectar la tercera y última ampliación que completaría la ciudad barroca.**

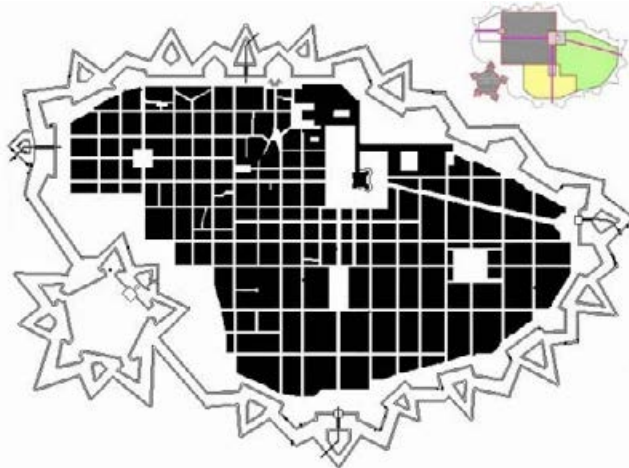
Tras veinte años en Turín, Juvara sería reclamado por el rey de España y se trasladó allí en 1735. En España trabajaría en la fachada del palacio de la Granja de San Ildefonso y llegaría a colaborar en la ampliación del Palacio de Aranjuez, pero sobre todo diseñó las trazas originales del Palacio Real de Madrid (que adaptaría y ejecutaría Giovanni Battista Sacchetti tras la muerte de Juvara y que finalizaría Francesco Sabatini)

El planteamiento para Turín fue extender la ciudad por el noroeste, creando un eje que se dirigiera a la *Porta Susina* (actual via del Carmine) y una plaza vinculada al mismo, *Piazza Susina* (hoy *Piazza Savoia*), que ayudara a articular la ciudad nueva con la antigua. Esta plaza sería el centro gravitacional del nuevo barrio. La calle principal de la extensión sería, a su vez, atravesada por dos vías perpendiculares principales, la que cruzaba en la *Piazza* (hoy *via della Consolata*) y una segunda que apuntaba a la *Porta Milano* (hoy *via Milano*).

Este sector mantuvo la continuidad con la ciudad antigua: la retícula permaneció aunque con matices derivados de la anchura viaria y del carácter de la arquitectura, que se uniformizó siguiendo un modelo establecido, con ordenadas composiciones de fachada y pórticos en las plantas bajas de los espacios principales. Las instrucciones edificatorias fijadas por Juvara (que seguían el espíritu de integración social de Vittozzi) serían fielmente respetadas por los arquitectos que desarrollaron los tipos establecidos.

Filippo Juvara, además de trazar la tercera ampliación turinesa, trabajará en diferentes edificios: el Palacio Real, el *Palazzo Madama*, la fachada de la iglesia de *Santa Cristina*, la Iglesia de *San Felipe Neri*, la de *Santa Croce* o la de la *Madonna del Carmine*. La aportación del gran arquitecto alcanzará cotas elevadísimas en territorios suburbanos, en particular con la basílica y convento de *Superga* y el *Palacio Stupinigi*, dos obras maestras en las proximidades de Turín. Particularmente llamativo resulta el plan de reforma de 1718 para el *Palazzo Madama*, que no llegaría a concluirse, dejando esa curiosa imagen de edificio bifronte, en la que el palacio ofrece la fachada juvariana por un lado y por los otros, su aspecto original.

No obstante el funcionamiento interno de esta ampliación urbana sería modificado cuando se constató que la *Via del Carmine* no era la mejor conexión para “coser” el nuevo barrio a la ciudad antigua. Por eso se apostó por la recuperación del antiguo *decumano*, mucho mejor enlazado con el centro de gobierno. En 1736 siguiendo el proyecto de Benedetto Alfieri (1699 -1767) se prolongaría esa antigua vía romana, se rectificaría (eliminando algunas deformaciones medievales) y se ampliaría su anchura, recobrando entonces su papel perdido como vía principal de la ciudad. Entonces sería renombrada como *Dora Grossa* y hoy la conocemos como **via Garibaldi**. En esta calle se fueron construyendo diferentes edificios representativos de la ciudad (como la Iglesia dei Santi Martiri, el *Palazzo Scaglia di Verrua*, o el *Palazzo Saluzzo di Paesana*), así como otros residenciales para la nobleza y alta burguesía.



La Tercera ampliación de Turín: la ciudad completa por el noroeste la característica forma almendrada que tuvo hasta el siglo XIX.



Lámina del *Theatrum Statuum Sabaudiae* (I.3 Torino. A vista de pájaro). (Giovanni Tommaso Borgonio)



Lámina del *Theatrum Statuum Sabaudiae* (I.7 Torino. Piazza Castello con l' Accademia Militare e la Biblioteca Reale). En ella se aprecia el arranque de via Po, diagonal frente a la retícula ortogonal, la uniformidad de las fachadas o las conexiones del Castello con los edificios circundantes, hoy desaparecidos (Giovanni Tommaso Borgonio)

La campaña de marketing urbano: el *Theatrum Sabaudiae*.

El Duque Carlo Emanuele II (1634-1675) estaba orgulloso de su ciudad. Tras las dos primeras ampliaciones, Turín se mostraba como una de las más perfectas realizaciones barrocas. Entonces, para celebrar el centenario de su designación como capital del Estado de los Saboya, el Duque **concibió la idea de mostrarla al mundo, junto al resto de sus posesiones, para demostrar el alto nivel alcanzado en Saboya**. Carlo Emanuele II también ambicionaba convertir su pequeño estado en un reino, para así codearse de igual a igual con las grandes monarquías europeas (con las que por otra parte estaba emparentado). Esa aspiración sería finalmente lograda por sus herederos cuando, como consecuencia del Tratado de Utrecht que dio fin a la Guerra de Sucesión española y los posteriores Tratados de Londres, Saboya se transformó en 1720 en el Reino de Cerdeña.

Pero en 1663, Saboya todavía era un modesto ducado centroeuropeo. En ese año, Carlo Emanuele II encargó la confección de un compendio de imágenes y textos que expresaran la categoría alcanzada en sus territorios. El resultado fue un fabuloso atlas que reunía láminas y comentarios explicativos en latín, describiendo el estado de Saboya y particularmente de Turín, la joya del ducado. Se dibujaron y grabaron planos de las ciudades y villas, perspectivas, tanto urbanas como paisajísticas, detalles de los espacios y de las principales obras arquitectónicas, como palacios, iglesias, monasterios, etc. hasta un total de 142 láminas grabadas en planchas de cobre.

El atlas sería conocido como el ***Theatrum Statuum Sabaudiae***. Al diseño de tan extensa labor se dedicaron los principales artistas y cartógrafos del momento, destacando Giovanale Boetto, Simone Formento, Federico Guazzo, Carlo Morello y sobre todos, Giovanni Tommaso Borgonio (1620-1683). Los textos corrieron a cargo de Antonio Valsania y Gabriele Piozzo principalmente.

Para la impresión también se contaría con los mejores. La estampación se realizaría en Amsterdam, en los talleres Blaeu, uno de los más prestigiosos de Europa, que había fundado en 1605 Willem Blaeu (1571-1638). Su calidad y precisión eran reconocidas en todo el continente. Uno de los hitos del taller nació en 1635, cuando Willen concibió la idea de editar un nuevo atlas mundial, que actualizara la obra de referencia que Abraham Ortelius publicó en 1570, el *Theatrum Orbis Terrarum*. El trabajo de los Blaeu sería conocido como *Atlas Novus* (su nombre original completo era *Theatrum Orbis Terrarum, sive, Atlas novus*, aunque en ediciones posteriores sería llamado *Atlas Maior*). Willen falleció en 1638 y no pudo concluir su gran obra que sería finalizada por su hijo Joan (1596-1673) quien, junto a su hermano Cornelius, se habían hecho cargo del taller tras la muerte de su padre. La magna obra estaba compuesta por 11 volúmenes y 594 mapas de todo el mundo conocido. La publicación del *Atlas novus* (entre 1662 y 1672) fue un hito en la edición cartográfica de la época. Los Blaeu también habían editado en 1649 un atlas de las villas de Flandes, obra que posiblemente llamó la atención del Duque por lo similar de su propósito.

Y a los talleres Blaeu se dirigió el Duque de Saboya para que editaran su compendio. Los trabajos fueron muy laboriosos y lentos, e incluso sufrieron el incendio que en 1672 destruyó la imprenta (y parte de los grabados del *Theatrum saboyano*). Joan Blaeu fallecería al año siguiente, aunque el negocio familiar continuaría dirigido por sus hijos Joan (1650-1712) y Pieter (1637-1706) quienes finalmente lograrían editar el *Theatrum Statuum Sabaudiae* en 1682 (con la marca *Haeredes Ioannis Blaeu*, Herederos de Joan Blaeu, que se mantendría hasta 1708 fecha en la que la empresa cesó sus actividades).

Pero Carlo Emanuele II no pudo ver concluida su obra ya que había fallecido en 1675. Sería su viuda, Regente en el Ducado, la que continuó su labor hasta ver cumplidos los deseos de su marido, encargándose, además, de la distribución del *Theatrum Sabaudiae* por las cortes europeas.



La Piazza san Carlo, con las dos iglesias "gemelas", San Carlo y Santa Cristina, que flanquean el acceso. En el centro el monumento ecuestre a Emanuele Filiberto I (Carlo Marochetti, 1838). Arriba, lámina del Theatrum Statuum Sabaudiae (I.6). (Giovanni Tommaso Borgonio)

La obra asombró a todo el mundo. Tanto por el esplendor de los lugares presentados como por la magnitud del esfuerzo cartográfico y la calidad del trabajo artístico y de estampación. La primera edición constó de 50 copias en dos volúmenes, 46 normales y 4 especiales que fueron coloreadas. **El éxito de la obra haría que se reeditara en varias ocasiones alcanzando una gran difusión.** El atlas fue reimpresso por los Blaeu en 1693 con textos en holandés. En 1697 se preparó una nueva reimpresión por parte de Adrian Moetijens también en holandés. Este mismo editor publicó una segunda edición del Atlas en 1700 con textos en francés. En 1725 se publicó en La Haya por R.C. Albers una tercera edición actualizada incorporando nuevas láminas y textos en francés y holandés. Y esta misma editorial sacaría en 1726 una última edición igual a la anterior pero con textos en latín.

La magnitud de esta obra editorial y su objeto (presentar el estado de un territorio) no tenía precedentes y supuso una **verdadera estrategia de marketing urbano avant la lettre**. El conjunto podía ser entendido como un manifiesto político reivindicativo del nivel alcanzado por el Piamonte y Saboya para aspirar a convertirse en reino, pero de lo que no cabe duda es que resultó un instrumento de promoción de la ciudad de Turín extraordinario. La ciudad fue admirada y se convirtió en paradigma de las realizaciones urbanas barrocas.

La "campana promocional" logró sus objetivos. Saboya se convertiría en reino y además lideraría, en el siglo XIX, la unificación del reino de Italia, y Turín se incorporó a la categoría de grandes capitales europeas, llegando a ser la primera capital de la Italia unificada (entre 1861 y 1865).



Lámina del Theatrum Statuum Sabaudiae (I.8 Torino. Il Bastion Verde). En ella se muestra el Palacio Real y sus jardines. En primer término el Bastión Verde que se conserva en la actualidad. (Giovanni Tommaso Borgonio)



PIER LUIGI NERVI (4 h)

20 de mayo, de 10:30h a 14:30h

Guía: Cristiana Chiorino (+39 348 316 9465)

www.tourarch.it/?lang=en

Turín , después de Roma , es la ciudad que alberga el mayor número de proyectos del ingeniero romano, Pier Luigi Nervi . Desde el Palazzo del Lavoro (1961 , normalmente cerrado al público y sujeto a un problemático proyecto de transformación y recuperación) , el recorrido lleva al redescubrimiento de la grande y bien conocido bóveda, construida en 1948 para el Salón del Automóvil de Turín, y su posterior expansión en 1950 , llegando al Garaje de Mantenimiento del tranvía Municipal (1954) , diseñado y construido por Nervi con su empresa. El tour, que proporciona la entrada a todos los edificios , se enmarca en el contexto de la historia de la ciudad y de Italia, dentro de la biografía internacional de este diseñador italiano .

Programa

10.30 Torino Esposizioni Complex (Hall B and C) (1948-1950)

Gran nave de exposiciones proyectada por R. Biscaretti y estudiada y ejecutada por Pier Luigi Nervi. Los elementos más importantes son la cubierta de la nave de 75 x 96 m. y la cúpula de 40 m. de diámetro. La cubierta de la nave se resuelve con una bóveda ondulada de elementos prefabricados. La semi-cúpula se concibe como una sistema espacial de rombos, también prefabricados.





12.00 Palazzo del Lavoro (1961)

Il Palazzo del Lavoro fue uno de los edificios erigidos como emblema de la Exposición celebrada en Turín en 1961 con motivo de la celebración del Centenario de la Unidad Italiana. Para tal conmemoración, en 1959 se organizó un concurso restringido de arquitectura con el objeto de encontrar soluciones de calidad para los diferentes pabellones que formalizaban el recinto expositivo. La empresa Nervi & Bartoli S.p.A. fue la ganadora del edificio más representativo del evento por la carga simbólica que debía encarnar: Il Palazzo del Lavoro.

El pabellón debía resolver un espacio polifuncional apto tanto para acoger tanto el proyecto expositivo diseñada por Gíó Ponti para la exposición centenaria, como para transformarse en un centro de formación profesional vinculado a la universidad una vez se clausurase la muestra. El programa expositivo propuesto debía organizarse en 45.000 m² y la ocupación máxima que definía su emplazamiento abarcaba una superficie de 25.000 m².

La solución a estas circunstancias consistió en concebir el pabellón como el espacio cubierto por una estructura singular. Con esta idea se pretendía eliminar las fases de acabados, limitando el proceso constructivo a dos momentos básicos: la estructura y el cerramiento. La consideración del plazo temporal también condicionó el diseño de la tipología portante. Atendiendo a este requisito se rechazó de entrada la idea de cubierta unitaria, sustituyéndola por 16 grandes estructuras fungiformes independientes formadas por cuadrados de 40 mts de lado. Con ello, se conseguía solapar los dos momentos de la obra, pues una vez erigidos los elementos perimetrales, se podía proceder al montaje de los cerramientos de fachada mientras se construían los elementos portantes centrales. Estos elementos independientes se organizaron a través de una cuadrícula dibujada por lucernarios lineales que, aparte de proporcionar luz natural en el corazón del recinto, resolvían las uniones entre cada uno de los elementos portantes a modo de juntas de dilatación. La independencia estática de cada uno de los elementos fungiformes se extendió también al sistema de desagüe





TURÍN CONTEMPORÁNEO: 1990- 2012 (día entero)

21 de mayo, de 9:00h a 17:00h

Guía: Cristiana Chiorino (+39 348 316 9465)

www.tourarch.it/?lang=en

Turín inició un proceso de cambio profundo, en busca de una nueva identidad urbana. Con su enorme transformación, la ciudad al pie de los Alpes se ha convertido en una ciudad-laboratorio para la reconversión de la herencia post-industrial. Las direcciones de cambio son múltiples y están dejando signos importantes en su tejido urbano. Además de su historia industrial, Turín puede sorprender con su arquitectura barroca, que ha llevado a la ciudad a la vanguardia de la popularidad internacional entre los arquitectos, y con algunas obras maestras de la arquitectura moderna italiana, como son las obras de Pier Luigi Nervi y Carlo Mollino.

En bus seguiremos la **Spina Centrale** para ver las principales áreas de transformación del masterplan de Vittorio Gregotti (1995) empezando desde la parte norte de la ciudad, escenario de algunos de los más recientes y significativos cambios urbanos.

Programa

9.00 Dora Park (Latz und partner, 2012)

Paseo por el interior del parque.



10.00 Santo Volto Church (Mario Botta, 2006)

Visita interior.





12.00 Casazera (Matteo Robiglio partner: DE.GA. S.p.A., Golder Associates - Metec e Saggese, T.I., ONLECO srl, DENER - Politecnico di Torino, comfortAre, Habicher srl, 2012)

Casazera es un prototipo construido dentro del antiguo complejo de la fábrica nebbiolo, un ejemplo de arquitectura industrial de principios del siglo veinte. El propósito del diseño era encontrar una respuesta al tema de la regeneración urbana sostenible de suelo anteriormente industrial.



12.30 Cineporto (Baietto, Battiato, Bianco, 2008)

Pausa para comer- Basic Village

14.00 Einaudi Campus (Norman Foster, Bianco, 2012)

Visita interior



14.30 Intesa San Paolo (Rpbw), **Estación Porta Susa** (Arep, Silvio D'Ascia, 2012)

Visita exterior.

15.00 Principales Proyectos olímpicos (2006): **Sports Hall** (Arata Isozaki)



16.00 Área internacional en los antiguos **Mercados Generales** (Camerana & Partners, Steidle, Diener & Diener), el **Arco** (Hugh Dutton Associates) y el **Óvalo** (Hok),

17.00 Visita al complejo **Lingotto** (via Niza) por Giacomo Matté Trucco (1916-1926) y su remodelación, con la pinacoteca Gianni y Marella Agnelli (Renzo Piano, 2002). Entrada incluida

Vista a la rampa original.



Visita al recién renovado **Museo Nacional del Automóvil** (Cino Zucchi, 2011)

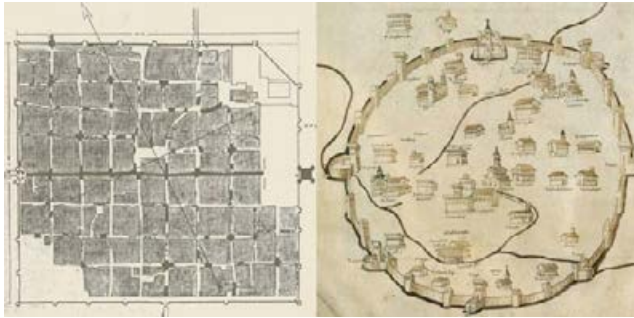
ØFRØS



“TORINO QUADRATA” Y “MILANO ROTONDA”, DIVERGENCIAS EN LA FORMA HISTÓRICA DE TURÍN Y MILÁN

José Antonio Blasco Abad

<http://urban-networks.blogspot.com.es/2014/07/torino-quadrata-y-milano-rotonda.html>



La forma cuadrada de Turín antigua a la izquierda. La forma circular de Milán antigua a la derecha.

La rivalidad urbana es una muestra muy particular de la competencia entre ciudades. Suele aparecer como consecuencia del tradicional antagonismo entre lugares próximos y de similar jerarquía, y se manifiesta con gran emotividad e incluso, en ocasiones, de manera irracional.

Turín y Milán mantienen una gran rivalidad, debido a su cercanía (posicional y de rango) y la expresan con un gran apasionamiento. Aunque en buena parte de la antigüedad, las dos ciudades tuvieron una importancia muy dispar, Turín y Milán llevan tiempo intentando superar una a la otra, esgrimiendo para ello los valores propios que cada ciudad considera excelentes y también las diferencias que las separan. Hay una divergencia entre ambas muy singular, ya que se encuentra en la raíz de su forma urbana. Porque, aunque las dos nacieron como colonias romanas, **Turín se mantuvo como un cuadrado mientras que Milán evolucionó hacia el círculo.**

Estas formas geométricas tan rotundas exponen dos configuraciones urbanas motivadas por estímulos diferentes. El núcleo histórico cuadrado de la capital piemontesa se conoce como **Torino Quadrata y es la expresión de la racionalidad** inquebrantable. En cambio, **Milano Ronda es la manifestación del pragmatismo**, testimoniado en un casco antiguo que se transformó en un círculo como respuesta a las tensiones medievales.

La rivalidad urbana, expresión pasional de las diferencias de identidad.

La competencia entre ciudades, tiene un caso muy particular que surge entre lugares próximos y de similar jerarquía, al que podemos referirnos como “rivalidad” urbana. Suelen ser consecuencia de antagonismos ancestrales que alcanzan cotas casi irracionales y se expresan de forma muy emotiva en cualquiera de los ámbitos en los que se enfrentan. En ocasiones, esta *rivalidad urbana* se sustenta únicamente en el sentimiento de pertenencia de sus ciudadanos a sus respectivos espacios, pero también acostumbran a aflorar las cuestiones identitarias como “armas” de lucha, haciendo hincapié en las diferencias existentes.

Un ejemplo de rivalidad urbana, **la encontramos en el fútbol, quizá una de las manifestaciones más vehementes de la misma.** En general, la pugna de equipos deportivos relacionados (como decimos, por vecindad y/o por disfrutar de un estatus similar) conlleva comportamientos muy pasionales. Es el caso de los derbis que, aunque en origen se refieren a enfrentamientos entre equipos de la misma ciudad (por ejemplo en España, entre el Sevilla y el Betis), también trascienden del municipio para oponer a equipos de una misma región (como es el caso del Athletic de Bilbao y la Real Sociedad de San Sebastián) o de un mismo país (Real Madrid frente a Barcelona). En Italia, la situación es análoga y el enfrentamiento más tenso, el derbi por excelencia, es el denominado “derbi de Italia”, en el que juegan la Juventus de Turín y el Inter de Milán. El choque entre los *bianconeri* y los *nerazzurri* representa un aspecto más de esas divergencias entre las dos ciudades del norte del país, encarnado en la piel de sus respectivos tifosi.

Turín y Milán se encuentran separadas únicamente por 125 kilómetros y, hoy, disfrutan de un rango urbano similar. En la actualidad, Milán es la segunda ciudad del país en población (1,3 millones en la ciudad, alcanzando los 7 millones al sumar todo el área metropolitana) y Turín es la cuarta (900.000 habitantes en la ciudad y 1,7 millones en el área metropolitana). Por eso, las dos ciudades presentan una rivalidad que se



Imagen de un partido de fútbol entre la Juventus de Turín y el Inter de Milán.



Comparación a la misma escala de los recintos romanos iniciales de Augusta Taurinorum (Turín) y Mediolanum (Milán). En su primer trazado Milán era levemente más extensa que Turín (80 hectáreas frente a las poco más de 50 turinesas), pero su desarrollo posterior fue muy superior hasta el siglo XVII, cuando alcanzó una superficie urbana de 730 hectáreas.

manifiesta en múltiples aspectos. El fútbol es un ejemplo de la emotividad que acompaña la relación entre turineses y milaneses, porque las dos ciudades desean superar a la otra en cualquier ámbito, esgrimiendo los valores propios que cada una considera excelentes y magnificando las diferencias entre ambas.

Alguno de los argumentos identitarios clásicos y tópicos entre Turín y Milán, tratan sobre el supuesto carácter aristocrático de la ciudad piemontesa, que además de liderar Saboya (territorio que llegaría a alcanzar el rango de reino), logró ser capital de Italia durante unos años. Frente a ello se opone el también supuesto carácter laborioso de la capital lombarda que pone sobre la mesa su gran éxito industrial que la ha convertido en la capital económica de Italia.

Una las divergencias más curiosas entre Turín y Milán se encuentra en la característica forma urbana de sus respectivos cascos históricos. Ambas ciudades se consolidaron como colonias de Roma: Turín como fundación ex novo (aunque en las proximidades hubo asentamientos celtas), mientras que para Milán, se adaptó radicalmente un poblado celta anterior. Por lo tanto, las dos nacieron con una cuadrícula como base de su trazado urbano.

Pero mientras que Turín mantuvo su forma cuadrada, Milán se transformó, evolucionando hacia el círculo con las calles radiales. La razón se encuentra en la diferente presión que sufrieron durante el Imperio Romano y el Medieval. En aquellas épocas, Turín quedó bastante al margen de los grandes acontecimientos y pudo mantenerse dentro de los límites romanos durante mucho tiempo. Milán, en cambio, estaba más expuesta por su posición en el "centro" de las turbulencias históricas. Las circunstancias le llevaron a modificar radicalmente su trama de base llevando, poco a poco, la forma de su recinto hacia el círculo. La expresión de tal pureza geométrica llegó hasta el periodo renacentista y más allá. El centro histórico circular de Milán (**Milano Rotonda**) mostraba su pragmatismo, su capacidad de adaptación y contrasta con el de Turín, que logró preservar contra viento y marea su característica esencia urbana cuadrada y, por eso, su casco antiguo es conocido como **Torino Quadrata**.

Milano Rotonda: el círculo como forma urbana de la ciudad antigua milanesa.

Aunque Milán nació con el característico trazado reticular ortogonal de las ciudades coloniales romanas, delimitado por un cuadrado/rectángulo (aunque un tanto deformado en el caso milanés), pronto se desfiguraron tanto el recinto como la trama para ir transformándose en un círculo con sus principales arterias radiales. Esa es la forma característica del centro histórico de la ciudad (**Milano Rotonda**) y ha condicionado su crecimiento hasta la actualidad, sucediéndose los recintos circulares. A los dos orbitales históricos (*Cerchia dei Navigli* y *Cerchia dei Bastioni*) debemos sumar otros modernos: el anillo externo del Plano Regulador de Beruto (1889) y la deformada circunferencia de las carreteras de circunvalación actuales. El propio Cesare Beruto justificó su planificación identificando el sistema de crecimiento de Milán con los estratos concéntricos que muestra el corte de un tronco de árbol.

Entre los Alpes y los Apeninos, entre los ríos *Tesino* y el *Adda*, en la "tierra de en medio", hacia el año 600 a.C., los celtas crearon un asentamiento al que denominaron *Midland* o *Médelhan*. Varios siglos después, en 222 a.C., el lugar sería conquistado por los romanos, quienes refundaron la ciudad con el nombre de Mediolanum. Con el tiempo la colonia romana se convertiría en la ciudad de Milán.

La refundación romana transformó radicalmente el trazado del antiguo asentamiento celta, dotándolo de las reglas de las colonias romanas, es decir, un trazado en cuadrícula dentro de un rectángulo, que



El primer recinto de Milán (Muralla Republicana)

en el caso milanés, presentaba un fuerte biselado en su parte occidental. Con un área próxima a las 80 hectáreas y casi 3,5 kilómetros de perímetro, ese primer recinto de *Mediolanum* quedó delimitado por la que se conoce como Muralla Republicana (***Mura repubblicane***) y de la que quedan pocos restos.

El interior estaba marcado por las directrices perpendiculares del cardo máximo (entre *Porta Nuova* por el noreste y *Porta Ticinensis* por el suroeste) y del decumano máximo (entre *Porta Vercellina* por el noroeste y *Porta Romana* por el sureste). Esas cuatro puertas se completaban con la *Porta Giovia* y la *Porta Comacina*, ambas por el norte.

La posición estratégica de Milán, cruce de los principales caminos que recorrían el norte peninsular, la colocó en una posición privilegiada. La decisión del emperador Diocleciano de dividir su Imperio entre Oriente y Occidente, encumbró a Milán a la capitalidad del Imperio Occidental, decretada por el emperador Maximiano (la ciudad lideró el Imperio entre los años 286 y 402, cuando cayó tras la invasión visigoda).

La nueva situación de la ciudad obligó a la ampliación de aquella primera muralla, que recibiría una ampliación por su sector oriental en el siglo III por orden del emperador Maximiano (la ***Mura Massimiane***), que desfiguraba completamente la base inicial, dando comienzo a la transformación formal de la trama urbana. Por la parte occidental se realizó también una discreta ampliación para acoger el Circo milanés.

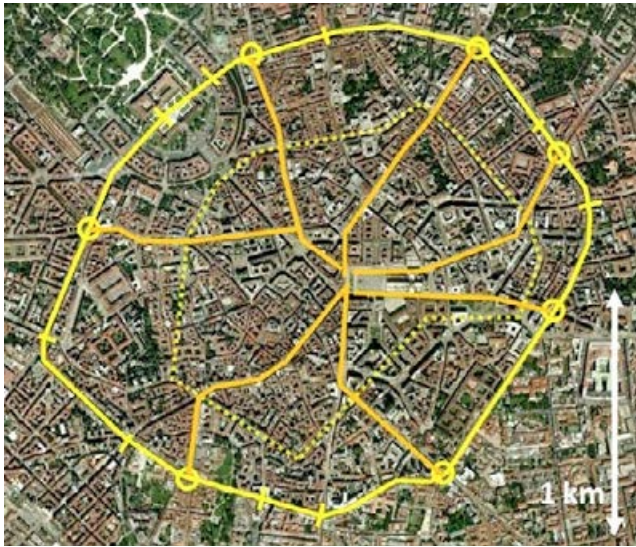
La muralla *Massimiane* determina el recinto romano clásico de Milán, con una extensión que superaba las 116 hectáreas y con un perímetro de unos 4,5 kilómetros (con un recorrido aproximado por las actuales calles *S.Giovanni sul Muro*, *Cusani*, *dell'Orso*, *Monte di Pietà*, *Montenapoleone*, *Durini*, *Verziere*, *delle Ore*, *Pecorari*, *Paolo da Cannobio*, *Disciplini*, *S.Vito*, *Medici*, *Nirone* y *Corso Magenta*). La ampliación supuso la eliminación de la *Porta Nuova* y la aparición de tres nuevas sobre el lienzo ampliado: *Porta Aurea*, *Porta Argentea* (Oriental) y *Porta Herculea* (Tosa). En su nueva condición de ciudad principal, Milán recibiría la construcción de grandes edificios (Circo, Teatro, Anfiteatro, etc.)



El segundo recinto de Milán (Muralla Maximiana)



Esquema de la ciudad romana de Milán



El tercer recinto de Milán (Cerchia dei Navigli)

La caída del Imperio y las sucesivas invasiones complicaron la evolución de la ciudad, pero la ubicación geográfica mantuvo su prosperidad. Por eso se levantó, desde 1156, un nuevo lienzo amurallado, que recogía los arrabales que habían ido creciendo en los exteriores de la ciudad romana. Este tercer recinto fue gravemente dañado por Federico Barbaroja y tuvo que ser remodelado hacia 1171. La muralla sería reconocida como la **Cerchia dei Navigli** dado que, con el tiempo, el foso defensivo con agua que la circunvalaba se convertiría en un canal para las comunicaciones internas de la ciudad. Contaba con seis puertas que continuaban los ejes radiales de la ciudad: *Porta Orientale*, *Porta Romana*, *Porta Ticinese*, *Porta Vercellina*, *Porta Comasina* y *Porta Nuova*, a través de las cuales se accedía a cada uno de los barrios (sestiere) del mismo nombre. Finalmente se abrieron otras dos puertas (*Porta Tosa* y *Porta Giovia*), además de varios portillos (*pusterla*) de menor importancia.

La *Cerchia dei Navigli* es actualmente un anillo viario que discurre por el interior del centro histórico de Milán delimitando lo que fue la capital lombarda, con unas 275 hectáreas y un perímetro de aproximadamente 6 kilómetros. En 1929 el canal sería soterrado convirtiéndose en la vía de circunvalación actual.

A pesar de las turbulencias del contexto histórico, durante el final de la Edad Media y el Renacimiento, Milán se convertiría, bajo el dominio de la familia Visconti y más tarde con el control de los Sforza, en una ciudad pujante y próspera que capitaneaba su territorio como un Ducado. En 1358, los Visconti construyeron un pequeño castillo en su extremo norte. Este edificio sería ampliado por los Sforza (1450) y en 1550, los españoles lo destinaron a ciudadela militar reforzándolo con bastiones. Este castillo (conocido actualmente como **Castello Sforcesco**) fue determinante para la evolución de la estructura urbana de Milán

La contienda hispano-francesa de principios del siglo XVI terminó con la derrota francesa en la batalla de Pavía (ocurrida en 1525), hecho que otorgó la soberanía del Ducado milanés a los Habsburgo españoles. Con el nuevo gobierno, se levantó, entre 1548 y 1562, el último recinto histórico milanés, la "muralla española" o "cerca de los bastiones" (**Cerchia dei Bastioni**). Esta cerca, que delimita el centro histórico tradicional de Milán (*Milano Rotonda*), contaba con una extensión en torno a las 730 hectáreas y un perímetro de unos 11,3 kilómetros. La muralla incluía doce puertas: *Porta Romana*, *Porta Tosa* (Vittoria), *Porta Orientale* (Venezia), *Porta Nuova*, *Porta Comasina* (Garibaldi), *Porta Volta*, *Porta Tenaglia*, *Porta Sempione*, *Porta Vercellina* (Magenta), *Porta Ticinese* (Marengo), *Porta Lodovica* y *Porta Vigentina*.

Con el Tratado de Utrecht de 1713, que daba fin a la Guerra de Sucesión española, Milán pasaría a estar bajo soberanía austriaca. Aunque en 1796, fue conquistada por Napoleón y se convirtió en francesa, pero la caída del emperador la devolvería a la órbita austriaca. En 1859, el Reino de Cerdeña, que había iniciado el proceso de unificación italiana, derrotó (ayudado por sus aliados franceses) a Austria en la Batalla de Solferino lo que supuso la incorporación de Milán al reino de Víctor Manuel II (cuya capital era Turín). La constitución de Italia abrió un nuevo futuro para la ciudad y aquella última muralla (de los españoles) comenzaría a ser demolida parcialmente desde 1884 para permitir las conexiones con las trazas del nuevo Plano Regulador de Cesare Beruto (1884-1889). Las demoliciones continuarían a lo largo del siglo XX, aunque finalmente se han logrado conservar varios tramos de la misma.

Milán se convertía en una ciudad industrial, un gran centro del diseño y de la moda internacional, lo que le proporcionaría un gran poder económico, cuestión por la que es considerada actualmente la capital económica del país (ver *Vocación urbana: el caso de Milán como centro económico* (Comercial, Industrial y Financiero)).



El cuarto y último recinto de Milán (Muralla española o Cerca de los Bastiones)



Plano del Milán del siglo XVII



El recinto romano de Turín con indicación del cardo y decumano máximos asíñ como las puertas de la ciudad (1. Porta Decumana; 2. Porta Praetoria; 3. Porta Principalis Dextera; 4. Porta Principalis sinistra; 5. Porta Pusterla; 6. Porta Nuova; 7. Porta de san Michele; 8. Porta Fibellona). El sombreado rosa indica la posición del Foro romano.

Torino Quadrata: el cuadrado como forma urbana de la ciudad antigua turinesa.

Turín es una ciudad más "joven" que Milán y durante la primera parte de su historia evolucionó lentamente, un tanto alejada del centro neurálgico del norte italiano ocupado por la capital lombarda. Esta posición apartada redujo considerablemente la presión sobre la ciudad, tanto durante el Imperio Romano como durante la Edad Media. En consecuencia, **Turín no necesitó sobrepasar sus primeros límites durante mil quinientos años**. Su momento llegaría en 1562 cuando se puso a la cabeza del entonces Ducado de Saboya. Este hecho inició una transformación sin precedentes que la convertiría en una nueva ciudad, de inspiración barroca, aunque mantuvo las directrices del trazado romano, como ya analizamos en otro artículo de este blog, Turín ó Cómo construir una ciudad barroca (y después publicitarla a todo el mundo).

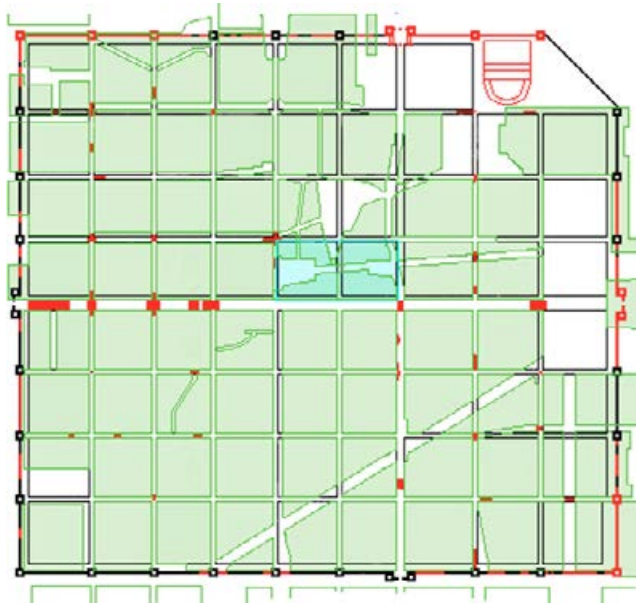
La mencionada capitalidad del Ducado de Saboya, reconvertido en Reino de Cerdeña desde 1720, ubicó en el mapa europeo a Turín. Con la posterior revolución industrial fue ascendiendo hasta llevar a ser una ciudad dinámica que se acercaba al rango de Milán para competir con ella. De hecho, Turín sería durante unos años, entre 1861 y 1865, la primera capital del unificado Reino de Italia.

En la cabecera del valle del río Po, se asentaron los *taurini*, un pueblo celta que ocupó ese territorio durante siglos. La expansión romana, en tiempos de la República, llevó a Julio César a ordenar, en el año 58 a.C., el levantamiento de un campamento militar próximo a la confluencia de los ríos Dora y Po, que recibiría el nombre de *Castra Taurinorum*. Este recinto cuartelario se consolidaría como colonia años después (28 a.C.), siendo rebautizada como *Julia Augusta Taurinorum* en honor al emperador Augusto.

Augusta Taurinorum presentaba el clásico esquema de ciudad colonial romana. El trazado, en retícula ortogonal, se apoyaba en las dos vías principales, el cardo y el decumano máximos y quedaba encerrado en un recinto casi cuadrado (de unos 700 por 750 metros, con un ligero achafianamiento en la esquina nororiental) que albergaría, aproximadamente una superficie de 52 hectáreas con un perímetro de 2,9 kilómetros. El decumano máximo (actual *vía Garibaldi*) conectaba la **Porta Praetoria** en el oeste con la **Porta Decumana** en el este, mientras que el cardo máximo (actuales *vía San Tommaso* y *vía Porta Palatina*) realizaba la conexión entre la **Porta Principalis Dextera** en el norte y la **Porta Principalis Sinistra** en el sur. En el cruce de ambas vías se ubicaba el Foro de la ciudad.

Tras la caída del Imperio Romano, en el inicio del periodo medieval, Turín sería ocupada por diversos grupos invasores hasta que se consolidaron los lombardos, quienes la convirtieron en la capital del territorio del valle alto del río Po en las faldas alpinas (el *Piemonte*). Los lombardos constituirían allí un Ducado que sería conquistado por Carlomagno e instituiría en él una Marca del Imperio Carolingio (la *Marca de Torino*). El devenir histórico haría que, finalmente, el Ducado pasara, desde 1280, a depender de la casa de Saboya (familia que gobernaba sus territorios desde la ciudad de Chambéry, al otro lado de los Alpes).

Además de comenzar a ser conocida como Turín (*Torino*), el periodo medieval implicaría algunos cambios en la estructura urbana de la ciudad. Las cuatro puertas originales romanas cambiaron su nombre (y en un caso, también su ubicación) y se abrieron dos suplementarias (*Porta de San Michele* en el norte y *Porta Nuova* en el sur) que potenciaron un nuevo eje central, norte-sur, en la ciudad medieval (*vía Milano* y *vía San Francesco d' Assisi*). También se abrió una tercera puerta, cercana a la esquina noroccidental del casco, la *Porta Pusterla*. La antigua *Porta Praetoria* pasaría a ser conocida como *Porta Segusina*; la *Porta Decumana*, que se había visto integrada en el interior del *Castello*, daría paso a una nueva contigua que se llamaría *Porta Fibellona*; la *Porta Principalis Dextera* se convertiría primero en la *Porta Doranea* y después en la *Porta Palatina* (conservada en la actualidad); mientras que la *Porta Principalis Sinistra* se rebautizaba *Porta Marmorea*.



Esquema de la ciudad romana de Turín.

La ciudad quedó estructurada en cuatro barrios, prácticamente coincidentes con los cuatro cuadrantes del cuadrado y conocidos por el nombre de una de las puertas (*Quartiere di Porta Pusterla, di Porta Doranea, di Porta Nuova* y el *Quartiere di Porta Marmorea*)

En el siglo XIII se levantaría junto a la *Porta Decumana* una fortaleza que sería el centro político y militar de la ciudad antigua (y que forzó el cambio de ubicación del paso, comentado anteriormente). El *Castello*, que condicionaría el desarrollo urbano de la parte oriental de Turín, acabaría siendo conocido como **Palazzo Madama**, en recuerdo de la regente María Juana Bautista (que encargó la transformación del edificio a Filippo Juvara, aunque las obras fueron interrumpidas en 1721, dejando ese llamativo aspecto "bifronte" que presenta en la actualidad)

El hecho de que Turín no trascendiera sus límites no quiere decir que mantuviera incólume su trazado interior, ya que durante la Edad Media la rígida retícula romana sufrió algunas deformaciones no sustanciales (las más importantes se realizarían siglos después).

Ortofoto con indicación de las principales aperturas y transformaciones de la Torino Quadrata, al margen de las leves deformaciones sucedidas en el periodo medieval (Elaborado por Luisella Pejrani).

Las luchas entre el Imperio francés y el español de principios del siglo XVI tuvieron consecuencias para el Piamonte, ya que su territorio se convirtió en zona de paso y de lucha entre los dos contendientes. Aunque la ciudad reforzó sus murallas y construyó bastiones en las esquinas no pudo evitar que el territorio cayera en manos de los franceses. La expulsión de los mismos y la recuperación en 1559 de la soberanía de la Casa de Saboya daría inicio a un nuevo periodo de la historia turinesa. Entonces, la capital del Ducado se trasladaría desde Chambéry hasta Turín y la ciudad se expandiría definitivamente más allá de la *Torino Quadrata* que definieron los romanos. El primer paso se daría con la Ciudadela que se levantó entre 1564 y 1577 para garantizar la independencia de la capital piamontesa.



Los cuatro barrios de Turín Medieval.



PÁGINAS WEB DE INFORMACIÓN GENERAL

<http://www.italia.it/es/descubre-italia/piamonte.html>

<http://www.turismo.regione.lombardia.it/wps/portal/Turismo/>

Milán

<http://www.turismo.milano.it/wps/portal/tur/es>

<http://www.duomomilano.it/en/>

<http://www.triennale.org/en/>

Bérgamo

<http://www.visitbergamo.net/es/>

Turín

<http://www.turismotorino.org/index.aspx?ln=EN>

<http://www.visitatorino.com/en/index.php>

<http://www.comune.torino.it/>

TRANSPORTE PÚBLICO

Milán

El transporte público en Milán está bien organizado y es frecuente. El servicio lo ofrece la compañía ATM.

Hay 3 líneas de metro, 19 de tranvía y 97 de autobús:

M1 = línea roja (Duomo, San Babila, Castle...)

M2 = línea verde (Station Centrale, Station Garibaldi, San't Ambrogio...)

M3 = línea amarilla (Duomo, Station Centrale, Montenapoleone...)

Además hay otras líneas de tren que van a la periferia.

El metro funciona de 6.00 a 00.30 cada día, el tranvía de 4.30/6.00 a 1.00/2.30 y el autobús de 5.30/5 a 00.30/1.45.

Hay dos buses funcionando durante toda la noche: el 90 y el 91.

Un ticket cuesta 1,50€ y es válido durante 90 minutos. Se puede coger el bus, el metro y/o el tranvía con el mismo ticket.

web: **www.atm.it**.

Turín

La red de Metro de Turín se compone de una única línea, Línea 1. Esta línea discurre desde la estación Fermi (en Collegno) hasta la estación de Lingotto, en una ruta que pasa por el centro de la ciudad a

través de las estaciones de Porta Nuova y Porta Susa.

El metro está abierto de lunes a viernes desde las 05:30 a.m hasta las 23:50 de la noche, el sábado de 05:30 a.m hasta la 01:30 de la madrugada y el domingo de 07:00 a.m hasta las 23:50 de la noche. Con una frecuencia de paso de 2 minutos.

La red de autobuses y tranvías de la ciudad es muy extensa y te permite llegar a cualquier punto de la ciudad. El transporte público en Turín comienza a funcionar a las 05:00 horas y llega hasta las 24:00 horas.

El servicio Nightbuster es un servicio nocturno que funciona, viernes, sábados y vísperas de festivos. Cuenta con 10 líneas que conectan el centro con distintas partes de la ciudad, con una frecuencia cada hora entre las 00:30 y las 04:30 horas, hacia Piazza Vittorio Veneto. Y desde la plaza, entre las 01:00 y las 05:00 horas.

El precio del billetes el mismo para toda la a red urbana de superficie operada por GTT:

- Billeto Sencillo Urbano: 1 €, valido durante 70 minutos desde su validación en toda la red urbana de autobuses, tranvías y metro
- Billeto de 1 día: billete válido durante 1 día dentro de la zona urbana y suburbana en transportes de la GTT. Cuesta 5 €. No transferible.
- Billeto de 2 días, billete válido durante 2 días dentro de la zona urbana y suburbana en transportes de la GTT. Cuesta 7.50 €. No transferible.
- Ticket Shopping, este es un billete válido durante 4 horas para moverse dentro de la zona urbana en a franja horaria desde las 09:00 hasta las 20:00 horas.Cuesta 3 €.

Web: www.gtt.to.it/cms/en/

ARQUITECTURA

<http://www.mimoa.eu/>

<http://www.italia.it/es/ideas-de-viaje/made-in-italy/milan-y-los-grandes-arquitectos.html>

<http://www.urbancenter.to.it/?lang=en>

<https://www.youtube.com/watch?v=ZAThsFfXQg>

ARTÍCULOS/GUÍAS

http://elviajero.elpais.com/elviajero/2015/01/22/actualidad/1421943282_655214.html

http://elviajero.elpais.com/elviajero/2016/04/28/actualidad/1461852873_834173.html

http://elviajero.elpais.com/elviajero/2015/12/30/actualidad/1451471149_457139.html

http://elpais.com/diario/2011/06/11/viajero/1307826488_850215.html

http://elpais.com/diario/2006/02/11/viajero/1139695693_850215.html

http://elpais.com/diario/2004/08/21/viajero/1093122493_850215.html

<http://www.letraslibres.com/revista/letrillas/turin-0>



RETE METROPOLITANA E LINEE FERROVIARIE SUBURBANE

METRO NETWORK AND SUBURBAN RAILWAYS

M1 Metro Linea / Line 1

M2 Metro Linea / Line 2

M3 Metro Linea / Line 3

M5 Metro Linea / Line 5

Stazione accessibile (ascensori)

Step-free station (lifts)

Stazione accessibile (montascale)

Step-free station (stairlifts)

ATM Point: informazioni e punto vendita

ATM Point: information and sales point

Linee ferroviarie regionali

Regional railways

Interscambio con rete ferroviaria

Connection with railway system

Linea 73 per Aeroporto di Linate

Line 73 to Linate Airport

Bus per Aeroporto di Linate, Malpensa e Orio al Serio

Bus service to Linate, Malpensa and Orio al Serio Airports

Malpensa Express

Terminal bus lunga percorrenza

Long distance bus terminal

Parcheggio di corrispondenza ATM

ATM car park

Limite tariffa urbana

Urban fare limit

Linee ferroviarie suburbane

Suburban railways

S1 Saronno - Milano Passante* - Lodi

S2 Mariano Comense - Milano Passante* - Milano Rogoredo

S3 Saronno - Milano Bovisa - Milano Cadorna

S4 Camnago Lentate - Milano Bovisa - Milano Cadorna

S5 Varese - Milano Passante* - Treviglio

S6 Novara - Milano Passante* - Treviglio

S7 Lecco - Molteno - Milano P.ta Garibaldi

S8 Lecco - Carnate - Milano P.ta Garibaldi

S9 Saronno - Milano Greco - Albairate

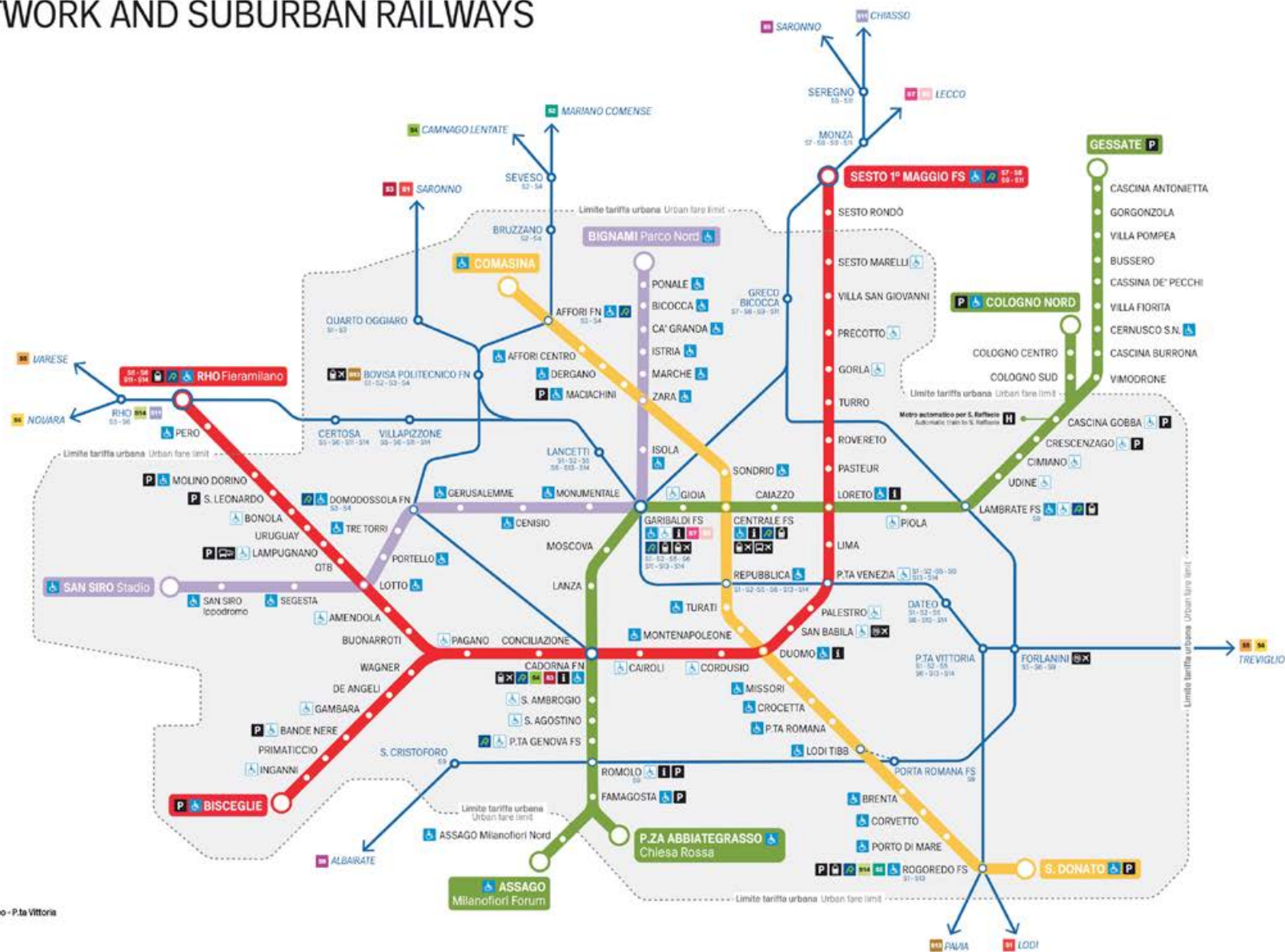
S11 Chiasso - Milano P.ta Garibaldi - Rho

S13 Pavia - Milano Passante* - Milano Bovisa

S14 Rho - Milano Passante* - Milano Rogoredo

*STAZIONI/STATIONS: Lancetti - Garibaldi - Repubblica - P.ta Venezia - Dateo - P.ta Vittoria

© ATM S.p.A.

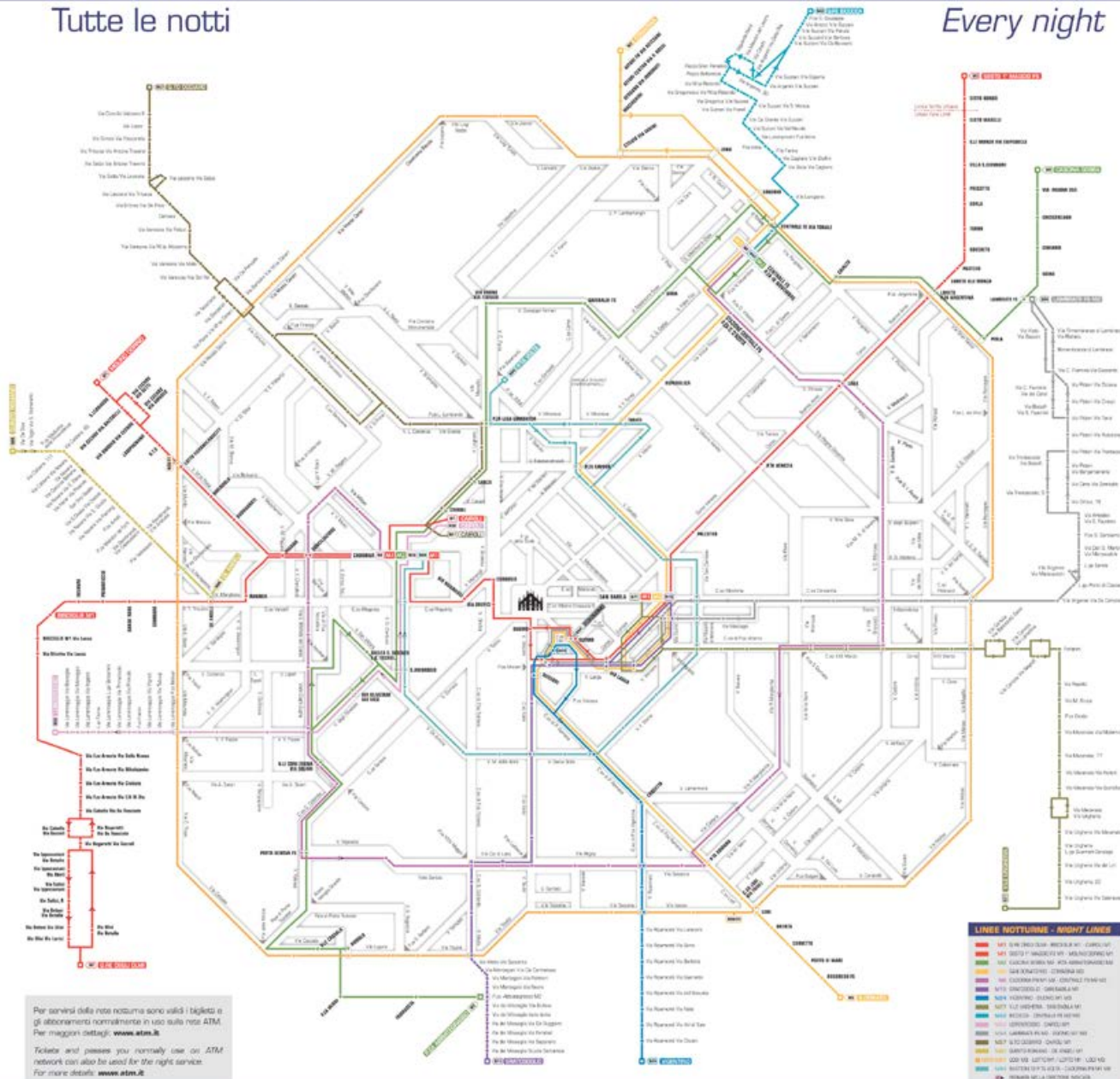


RETE NOTTURNA

Tutte le notti

NIGHT NETWORK

Every night



Per servizi della rete notturna sono validi i biglietti e gli abbonamenti normalmente in uso sulle reti ATM.
Per maggiori dettagli: www.atm.it
Tickets and passes normally in use on ATM network can also be used for the night service.
For more details: www.atm.it







ACERCA LOS VUELOS

Tarjeta de embarque

Se remitirán por correo electrónico los archivos para imprimir las tarjetas de embarque. Si bien la Secretaría-Coordinadora llevará consigo copia en papel, se ruega que cada uno imprima sus billetes.

Equipaje

El precio incluye una maleta facturada, por lo que podéis llevar **equipaje de mano** (peso máximo **10 kg**, y medidas que no superen los **55x40x20 cm**) y/o **maleta facturada** (peso máximo **23kg**), lo que os sea más cómodo, sin coste alguno.

Horarios

DÍA	Salida		Llegada	
	AEROPUERTO	HORA	AEROPUERTO	HORA LLEGADA
18	Loiu (Bilbao)	8:00 h	Malpensa (Milán)	11:40 h
22	Malpensa (Milán)	11:50 h	Loiu (Bilbao)	14:00 h

ACERCA DE LOS HOTELES

Se remitirán por correo electrónico los archivos para imprimir los bonos de estancia. Si bien la Secretaría-Coordinadora llevará consigo copia en papel, se ruega que cada uno imprima sus bonos.

Cada usuario deberá abonar en destino las tasas locales por hospedaje (precio medio 4-5€).

En ambos hoteles el desayuno está incluido.

Starhotels Ritz Milan 4*

Recientemente remodelado, el *Starhotels Ritz Milan* es un hotel de cuatro estrellas situado en una calle silenciosa justo detrás de los cafés y teatros de *Corso Buenos Aires*, y cerca de la *Estación Central*, bien comunicado con el distrito financiero y el corazón histórico de la ciudad.

Internet gratuito vía Wi-Fi.

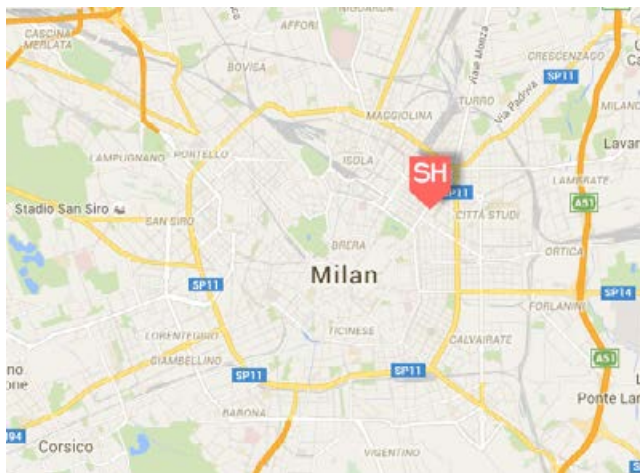
Dirección: Via Lazzaro Spallanzani, 40. 20129 Milano.Italia

Web: <http://www.starhotels.com/en/our-hotels/ritz-milan/>

Email: ritz.mi@starhotels.it

Teléfono: +39 02 20551

Fax: +39 02 29518679





BEST WESTERN PLUS Executive Hotel and Suites Turin Porta Nuova 4*

El BEST WESTERN PLUS Executive Hotel and Suites es un moderno hotel de cuatro estrellas situado en el centro de Turín, cerca de la estación de trenes central "Porta Nuova", de Via Roma (a calle principal), y a pocos pasos de la parada del metro Marconi, que enlaza directamente con el centro de la ciudad y el Centro de Congresos Lingotto (con su respectivo centro comercial, el famoso Food Show Eataly y la sede central del grupo Fiat).

Internet gratuito vía Wi-Fi y cable.

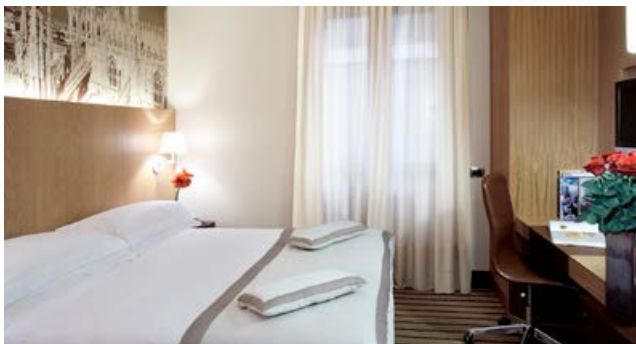
Dirección: Via Nizza, 28. 10123 Torino. Italia

Web: <http://www.hotelexecutivetorino.com/es/home-page.aspx>

Email: executive.to@bestwestern.it

Teléfono: +39 011 6507707

Fax: +39 011 6507700



CONTACTO

Paula Amuchastegui Moreno, Secretaria-Coordinadora AVNAU.

E-mail: p.amuchastegui.moreno@gmail.com

Móvil: 607 36 57 52

Agencia de viajes

Viajes El Corte Inglés

Agente: **Sara Prieto**

Dirección: **C/ Gregorio Ordóñez, 9-11 20011 San Sebastian**

Teléfono: **943 42 55 30**

Fax: **943 420 189**

E-mail: comercialsansebastian@viajeseci.es

Web: www.viajeselcorteingles.es



La **Agrupación Vasco-Navarra de Arquitectos Urbanistas (A.V.N.A.U.)** es una agrupación de arquitectos vinculada al **Colegio Oficial de Arquitectos Vasco-Navarro (C.O.A.V.N.)** cuyos objetivos principales son defender los intereses profesionales de sus miembros y potenciar la práctica del Urbanismo y de la Ordenación del Territorio.

Además de representar al colectivo ante diferentes administraciones mediante la re-formulación de pliegos de concursos, procedimientos de tramitación de trabajos de urbanismo, la elaboración de informes técnicos a nueva legislación y la presencia de sus agrupados en Consejos Asesores de Planeamiento Municipal, la AVNAU organiza cursos de urbanismo, conferencias, exposiciones y viajes técnico-profesionales (todos ellos con descuentos especiales para sus agrupados), y elabora un boletín mensual de noticias vinculadas al urbanismo que remite a sus agrupados.

Para **agruparte** (50€/año):

<http://www.coavn.org/coavn/Avnau/Inscripcion.pdf>

Requisitos (art. 7 del Reglamento):

<http://www.coavn.org/coavn/LibroBlanco/1222.pdf>

Si lo que quieres es recibir información acerca de las actividades que la AVNAU organiza en abierto para cualquier interesado, independientemente del campo profesional al que pertenezca, **suscríbete**:
<http://eepurl.com/bM7b89>

Ante cualquier duda, no obstante, la AVNAU tiene disponible el siguiente **e-mail de contacto**:

avnau@coavn.org

AVNAU

Colegio Oficial de Arquitectos Vasco-Navarro

Alda. Mazarredo, 69-1º.

C.P. 48009. Bilbao (Vizcaya)

Tlfno.: (94) 423 16 36

Fax: (94) 423 83 29

www.coavn.org/

coavn@coavn.org



www.twitter.com/avnau_coavn

www.facebook.com/avnau.coavn