



# Trabajo Fin de Grado

Turín. Orden y emoción.

*Torino. Ordered urban planning and emotion.*

Autor/es

Inés López Canellas

Director/es

Pablo De la Cal Nicolás

Escuela de Ingeniería y Arquitectura  
2019



# Turín. Orden y emoción



Trabajo Fin de Grado  
Junio 2019  
Tutor: Pablo De la Cal  
Grado en Estudios de  
Arquitectura  
Escuela de Ingeniería y  
Arquitectura. Universidad  
de Zaragoza.



"Torino è Torino. Non è una città come un'altra."  
*Giuseppe Culicchia. Torino è casa nostra*

## **RESUMEN**

Una ciudad es mucho más que edificios y un trazado ordenado. Es un conjunto de elementos capaces de interrelacionarse y funcionar como una unidad. Un conjunto en el que arquitectura, espacios, composición y arte, vayan de la mano para generar una ciudad con un paisaje urbano de calidad, en la que la gente quiera permanecer y hacer vida. Entra en juego la manera en la que el ciudadano experimenta la ciudad. Es su percepción del entorno, lo que le dirá si permanecer o buscar un espacio más adecuado. Por eso, es importante cuidar cada uno de los elementos que condicionan que un espacio sea de calidad o no.

Turín es reconocida internacionalmente como una ciudad bien planificada, y con una rica historia urbana pero, ¿cuales son los verdaderos ingredientes que hacen que pasear por Turín sea tan agradable?

Esta es la cuestión que aborda este estudio, a través de la elaboración de un método de análisis cualitativo que determina esas cualidades que ha de tener una ciudad para que sus espacios urbanos funcionen y, además generen una atmósfera capaz de envolver al peatón, ofreciéndole experiencias sensoriales positivas.

**PALABRAS CLAVE:** Turín, espacio urbano, vitalidad urbana, tramas históricas, itinerarios peatonales.

## **ABSTRACT**

A city is much more than buildings and an orderly grid. It is a set of different elements which are able to interact with each other and working as a unity. A set in which architecture, spaces, composition and also art, go together for create a city with a quality urban landscape, that people want to be in and socialize. The way the pedestrian senses the city comes into play. His sensing of the urban environment, will tell him if it is a good place to stay or if it is better finding a more proper place. That is why it is important to take care of each one of the conditional elements for a quality urban space.

Then, what the elements that makes walking around Torino be so pleasant?

That is the main question this investigation address, by means of a qualitative analysis method which establish what are the qualities a city must have for having functional urban spaces and, also the capacity of create a good atmosphere able to surround pedestrians, offering them positives sensorial experiences.

KEY WORDS: Turin, Torino, urban space urban vitality, historical urban plots, pedestrian routes.



# ÍNDICE

I. PRESENTACIÓN .....	9
I.1. MOTIVACIÓN.....	10
I.2. OBJETIVO .....	11
I.3. MÉTODO DE INVESTIGACIÓN.....	12
II. TURÍN. Tramas y espacios urbanos.....	15
II.1.EVOLUCIÓN Y DESARROLLO URBANO DEL CENTRO HISTÓRICO .....	16
II.2. CASO DE ESTUDIO. ZONA E ITINERARIOS .....	18
II.3. ESPACIOS DE LA VIDA URBANA. Cómo analizar los lugares urbanos.....	20
II.3.1. SISTEMA ESPACIAL. Plazas y calles interconectadas.....	21
II.3.2. CONECTIVIDAD. Ejes y calles porticadas. ....	22
II.3.3. IMAGEN Y CONFORT. Paisaje urbano.....	24
II.3.4. USOS Y ACTIVIDADES. Vitalidad urbana.....	26
III. LUGARES DE TURÍN. Recorridos vitales.....	29
III.1. <i>Via Roma</i> : simetría perfecta. .....	31
III.1.1. Sistema espacial: una vía y cuatro plazas.....	32
III.1.2. Conectividad: pórticos y cielo. ....	34
III.1.3. Imagen y confort: sucesión de escenografías.....	36
III.1.4. Usos y actividades: de todos y para todos. ....	40
III.2. <i>Via Po</i> : la conexión con el río.....	43
III.2.1. Sistema espacial: continuidad en todos los sentidos.....	44
III.2.2. Conectividad: bajo pórticos. ....	46
III.2.3. Imagen y confort: telón de fondo. ....	48
III.2.4. Usos y actividades: la vida nocturna. ....	52
III.3. <i>La città dell'ottocento</i> . ....	55
III.3.1. Sistema espacial: entre plazas y calles. ....	56
III.3.2. Conectividad: espacio compartido. ....	58
III.3.3. Imagen y confort: sorpresas. ....	60
III.3.4. Usos y actividades: tranquilidad. ....	64
III.4. <i>// quadrilatero romano</i> .....	67
III.4.1. Sistema espacial: mezcla. ....	68
III.4.2. Conectividad: más piernas que ruedas. ....	70
III.4.3. Imagen y confort: pequeña escala. ....	72
III.4.4. Usos y actividades: casi silencio. ....	76
III.5.Cuadro resumen de los 4 itinerarios. ....	78
IV. CONCLUSIONES .....	81
V. BIBLIOGRAFÍA.....	85
V.1. Libros y publicaciones.....	86
V.2. Fuente de las ilustraciones. ....	87



## I. PRESENTACIÓN

## I.1. MOTIVACIÓN

Mi elección del destino de Erasmus fue Turín. Para mí era una ciudad totalmente desconocida. Había oído hablar de ella en relación con temas de fútbol y había visto su nombre escrito en etiquetas de productos, pero nunca había tenido la inquietud de conocer la ciudad y su historia.

Los primeros días descubriendo la ciudad me daba cuenta de que cuanto más la conocía, más me gustaba. No sabía por qué pero me encantaba (y me encanta) pasear por sus calles, estar en sus plazas, en los parques...en definitiva, pasar más tiempo en la calle que en casa. Es sorprendente la cantidad de gente que hay por la calle, especialmente los domingos, y cómo, a pesar de que llueva bastante a menudo, nunca deja de haber vida en la calle.

Cuando pasas mucho tiempo en una ciudad, te das cuenta de que termina moldeándote, pero enseguida me hice a Turín y empecé a sentirlo como mío.

Las calles, las plazas, cada lugar...despertaron un sentimiento en mí que compartía con todas las personas con las que hablaba sobre "qué bien se está en la calle". Pensaba que quizás era un sentimiento que solamente teníamos los que vivíamos la ciudad a diario, pero, todas las visitas que tuve se quedaron impresionadas, cuanto más descubrían más les gustaba y más se sorprendían por no haber tenido la inquietud de visitarla antes o por no haberla incluido en sus posibles destinos de vacaciones.

A pesar de todo, que una ciudad tan importante en la historia, tanto de Italia como de Europa, con tanta cultura a todos los niveles, y capaz de despertar tantas emociones en las personas que la pasean y la viven, quede a la sombra de otras muchas ciudades italianas.

Mi voluntad es profundizar en este sentimiento y tratar de encontrar las claves de por qué una ciudad con un espacio urbano cuidadosamente planificado y pensando es capaz de generar, en sus habitantes y visitantes, un sentimiento de confort y pertenencia que haga que vivir el espacio urbano sea toda una experiencia sensorial. Sobre todo, profundizar en los factores determinantes de dicha experiencia sensorial, para superar la visión global que puede tener un visitante esporádico.

Podría haber elegido estudiar otro aspecto de la ciudad. Hay cientos de temas en Turín relacionados con la arquitectura sobre los que hablar. He elegido tratar la emoción y el confort que se experimenta al pasear por sus calles porque creo que es un factor que no todas las ciudades poseen y que es fundamental para un funcionamiento bueno y positivo del espacio urbano y de la ciudad en general. La escala humana y las sensaciones son fundamentales en la arquitectura y a veces se nos olvida tenerlas en cuenta.

## I.2. OBJETIVO



Fig.1



Fig.2

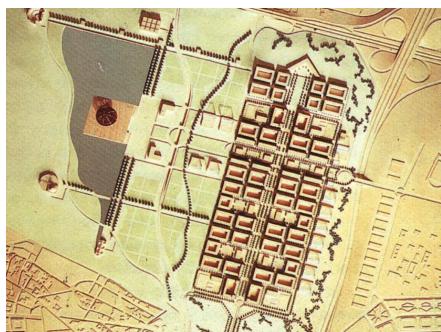


Fig.3

El objetivo principal del trabajo es plantear un método de análisis del espacio urbano para poder determinar y evaluar aspectos claves que hacen del paisaje urbano, un entorno para el disfrute de las personas, que genere la necesidad de permanecer en él y desarrollar diferentes tipos de actividades.

Se trata de establecer un método operativo, aplicable a otros ámbitos, que sirva tanto para analizar la calidad de un espacio urbano ya consolidado, teniendo en cuenta distintos aspectos tales como la conectividad, la imagen que genera la composición urbana, la posibilidad de establecer relaciones sociales en él y de desarrollar actividades de cualquier tipo, o la calidad de la arquitectura que envuelve el espacio, como para proyectar nuevas arquitecturas y espacio urbanos.

Hay que echar la vista atrás y aprender de las técnicas urbanísticas y arquitectónicas que utilizaban hace siglos. Técnicas y estrategias que daban como resultado un espacio urbano lleno de estímulos positivos para el peatón y que favorecían, y hoy en día siguen favoreciendo, la vida urbana y la relación entre personas y todos aquellos elementos que forman ciudad.

Esta cuidadosa planificación (Fig.1), tiene una serie de características que se interrelacionan entre sí y fomentan la ocupación del espacio urbano, es un buen ejemplo de una buena planificación urbana. Un ejemplo, que se puede extraer, como ya he mencionado, a futuras intervenciones o revitalizaciones del espacio público de otras zonas de la ciudad e incluso de otras ciudades ya que puede considerarse una referencia internacional en cuanto a secuencia de planos ordenados y también de ciudad planificada.

En la escala urbana no basta sólo con un buen trazado, sino que el diseño de los nuevos sectores debe superar la mera ordenación de alineaciones y encontrar una “arquitectura urbana” que contribuya a “hacer ciudad”. De esta manera, cabe tener en cuenta cualidades de la ciudad consolidada que enlacen arquitectura y espacio urbano haciendo que funcionen como un todo. Estas cualidades se pueden extraer y aplicar a intervenciones de cualquier tipo, con el fin de contribuir a la generación de espacio urbano de calidad.

La aplicación de este método, evitará que se consoliden espacios caracterizados por cualidades poco favorables para el desarrollo de la vida urbana. Podría hablarse de espacios con una planificación desordenada de calles, que suelen tener falta de ventilación e iluminación y como consecuencia, poseer espacios poco salubres, como algunas zonas de nuestros cascos históricos medievales. También podemos referirnos a espacios excesivamente zonificados, en los que prevalece un único tipo de actividad humana, de trazado y de tipologías arquitectónicas. La monotonía, la falta de estímulos sensoriales y de espacio apto para el desarrollo de actividades, genera ciudades vacías. (Fig.2 y 3)

A través de este análisis, se desvelará la clave para generar espacios urbanos de calidad.

Fig.1: Plano del centro de Turín. Alineación y orden.  
Fig.2: Plano del centro histórico de Barcelona con intervención del Plan Cerdá. Desorden y caos de la trama antigua.

Fig.3: Plano del ‘Nuevo ensanche’ de Valdebernardo en Madrid. Excesiva zonificación.

### I.3. MÉTODO DE INVESTIGACIÓN

La ciudad de Turín es una mezcla de arquitectura de distintos períodos históricos, cada uno de ellos aportan una pincelada de personalidad a esta ciudad y se podría hablar extensamente sobre ellos. Para evitar una extensión excesiva, me centro en el distrito que más cambios históricos ha experimentado y que ha servido y sirve, como referencia de planificación urbana para la expansión de la ciudad.

Hago una lectura personal del espacio público del centro histórico de Turín, eligiendo los itinerarios que, objetiva, subjetiva e históricamente son los más importantes de la ciudad. Para evitar demasiada subjetividad por mi parte, me apoyo en estudios sobre el urbanismo de calidad y la estética urbana de varios autores relevantes en la historia del urbanismo, así como de estudios de urbanismo y paisaje contemporáneo.

De esta manera, divido el trabajo en un estudio previo del desarrollo urbano de la ciudad a lo largo de la historia, ya que es de vital importancia para comprender su trazado y su arquitectura. Posteriormente, analizaré los itinerarios elegidos basándome en las teorías urbanas y análisis del espacio de la ciudad que realizan arquitectos y urbanistas.

Hago un repaso a los trabajos clásicos sobre análisis urbano que se han desarrollado a lo largo del siglo XX. Estudio la obra de Camilo Sitte y los principios artísticos que determina para construir una ciudad bella, basados en la colocación de edificios, generación de espacios y efectos visuales según la posición de los elementos arquitectónicos, además de estudiar las plazas y distinguir los principios que regulan su diseño (Fig.4). Habla sobre estrategias que, aplicadas a los espacios urbanos, generan perspectivas que hacen que se dignifiquen los edificios que han de destacarse por algún motivo, así como los monumentos, escaleras y fuentes. "Las plazas ya desde la Edad Media se diseñan basándose principios artísticos para producir los efectos deseados. No son resultado de un crecimiento accidental" <sup>1</sup>.

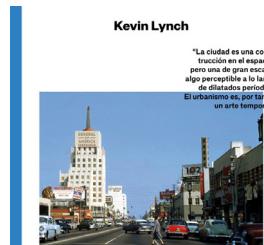
Las pautas que aplica Kevin Lynch para detectar los diferentes elementos que generan ciudad y como deberían estar dispuestos para que la forma urbana sea la adecuada. Trata cuestiones tales como la manera en la que los espectadores agrupan los elementos que forman la ciudad, llegando a generar un todo, y cómo dichos elementos dependen unos de otros para poder existir. Cómo los peatones, además de ser espectadores, son actores que participan del espacio urbano a través de los sentidos (Fig.5). Realiza estudios sobre las distintas estrategias de planificar ciudades en función de la cultura, la orientación o la situación geográfica, y de las características que los buenos asentamientos humanos deberían tener. Este estudio lo realiza analizando teorías normativas que las clasifica como adecuadas o inadecuadas (Fig.6).

Jan Gehl, sin embargo, en muchos de sus estudios, habla sobre la importancia de incorporar la caminata como parte de las propuestas arquitectónicas y urbanas. Incentivar al usuario a que se desplace caminando, ofreciéndole trayectos atractivos y espacios públicos variados. Trata la escala humana y los principios que deben establecerse para crear ciudades en las que la gente pueda y quiera hacer uso del espacio urbano de manera voluntaria y permanente (Fig.7, Fig.8).

Por último, he analizado las técnicas que utilizan Gordon Cullen y Edmund Bacon, que explican la ciudad a través de dibujos y diagramas, resaltando aquello que quieren evidenciar, bien sea dibujando en planta o desde el enfoque visual de una persona que pasea por una ciudad. E. Bacon, trata los principios de diseño urbano de cada periodo histórico y analiza las imágenes sensoriales producidas por estos tipos de planificación. Da especial importancia al diseño de espacios abiertos y de



Fig.4



La imagen  
de la ciudad

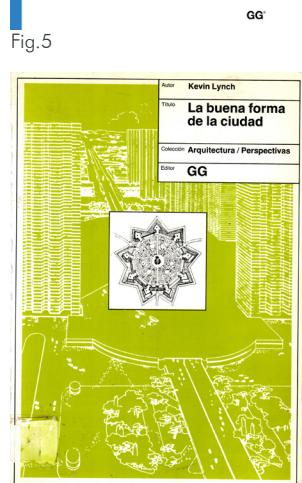


Fig.6

1. *Construcción de ciudades según principios artísticos.*

2. "Paisaje Transversal es una oficina que impulsa, coordina, diseña y asesora procesos innovadores de transformación y análisis urbano desde la participación, la ecología y la creatividad, siempre adaptados a la realidad local."

Fig.4: *Construcción de ciudades según principios artísticos*. Camilo Sitte. (1927)

Fig.5: *La imagen de la ciudad*. Kevin Lynch. (1984)

Fig.6: *La buena forma de la ciudad*. Kevin Lynch. (1985)

Fig.7: *Ciudades para la gente*. Jan Gehl. (2013)

Fig.8: *La humanización del espacio urbano*. Jan Gehl. (2009)

Fig.9: *El paisaje urbano. Tratado de estética urbanística*. Gordon Cullen. (1974)

Fig.10: *Design of cities*. Edmund Bacon. (1967)



Fig.7

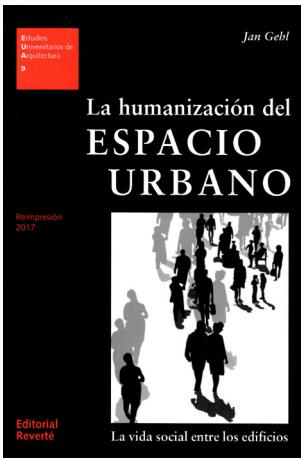


Fig.8

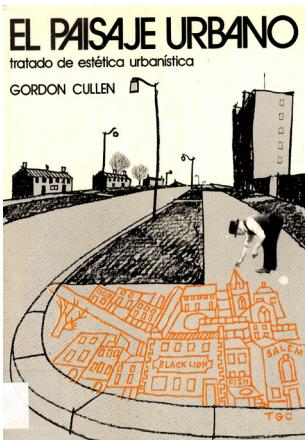


Fig.9

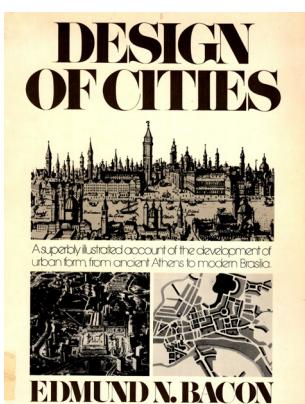


Fig.10

la masa arquitectónica, analizando el impacto que el espacio generado tiene sobre las personas (Fig.9). El estudio de G. Cullen trata, conceptos similares el buen funcionamiento de algunos de ellos y su capacidad de generar emociones sensoriales en el peatón (Fig.10).

En muchos de estos autores, se cita a la ciudad de Turín para explicar la evolución urbana que experimentan las ciudades a lo largo de su historia y como, muchos de los principios que establecen para desarrollar una buena forma de hacer ciudad, se encuentran implícitos en ella.

¿Turín es un reflejo de esa manera de pensar y proyectar? Y si es así, ¿es fruto de la casualidad o su desarrollo está previamente planificado de una manera meticolosa? ¿La planificación de esta ciudad tiene en cuenta el factor humano? Antes de empezar a leer a los autores mencionados, además de algunos otros teóricos, me venía a la cabeza una respuesta clara sobre la escala humana en la ciudad y, es que yo, teniendo en cuenta mi experiencia, diría directamente que el factor humano parece que se tuvo en cuenta desde el principio de su historia y hoy en día permanece muy presente en la ciudad consolidada.

Queriendo evitar una subjetividad personal excesiva, aunque al hablar de escala humana siempre es necesaria la opinión del usuario, centro mi estudio en las pautas de las obras de los ya nombrados urbanistas, que me llevaron a una conclusión clara y evidente para todo aquel que vive o ha vivido la ciudad, ya sea de forma efímera o permanente.

Existen métodos de análisis de vitalidad urbana, como el índice de vitalidad creado por Jane Jacobs, quien defendía la necesidad de la humanización de las ciudades contemporáneas. En su libro "Muerte y vida de las grandes ciudades" (1961), rescata los principios que hacen que el espacio urbano de una ciudad no sea un mero vacío para circular sino que haya vida en él.

Los trabajos más recientes sobre análisis urbano, como los realizados por Paisaje Transversal<sup>2</sup>, incorporan una interesante clasificación de los elementos que constituyen un espacio urbano de calidad.

Como método de análisis, parto de estas clasificaciones que aplican todos los conceptos estudiados por los autores anteriores, clasificándolos en tres grandes bloques y evidenciando la conexión entre ellos y la importancia de dicha conexión para el buen funcionamiento del espacio urbano. El primer bloque habla sobre la conexión del espacio urbano, haciendo énfasis en la calidad de los espacios habilitados para el tráfico peatonal, siendo universales, es decir, adecuados a todo tipo de situaciones. El segundo bloque trata la importancia de una imagen y paisaje urbano de calidad. Para generarla es necesaria la presencia de la memoria del lugar, así como de elementos singulares y buen mobiliario urbano. Este conjunto proporcionará un espacio bello y confortable. En el último bloque se hace referencia al uso y la gestión del espacio. Qué tipo de colectivos hace uso de él, qué actividades se desarrollan y qué factores favorecen un desarrollo inclusivo.

Dicho orden general, lo adapto a la situación concreta sobre la que realice el estudio, modificando ligeramente el contenido de cada punto en función de las necesidades a explicar e incorporo un bloque esencial de morfología de los elementos espaciales, con el que refuerzo el análisis y la comprensión de todos los conceptos aplicados, así como una visión más profunda de la secuencia de espacios que forman los recorridos analizados.

Así, los cuatro bloques de análisis son: el **sistema espacial**, la **conectividad**, la **imagen y confort** y, los **usos y actividades** que se desarrollan en el espacio urbano. Este análisis aplicado a Turín, lo divido en varios factores en cada uno de los temas.

Para el análisis pormenorizado de cada bloque, que queda subdividido a su vez en distintos factores de análisis, recurro a un trabajo basado en fotografías, planos, análisis y observación directa para una aproximación formal-arquitectónica y espacial.



## **II. TURÍN. Tramas y espacios urbanos.**

## II.1. EVOLUCIÓN Y DESARROLLO URBANO DEL CENTRO HISTÓRICO

La aparición en el mapa de Turín se dio, por primera vez en el siglo II a.C., cuando la tribu celta de los Taurini, instala su capital entre los ríos Po y Dora. Un siglo más tarde, sobre el asentamiento de la ciudad Celta, se levanta la colonia romana de Lulia Augusta Taurinorum, cuyo trazado consistió en una retícula de planta cuadrada orientada hacia las orillas de los dos ríos, por lo que los ejes principales de la ciudad, no coincidían exactamente con los puntos cardinales. La ciudad romana constaba de cuatro puertas, una en cada lado de su planta, que han evolucionado junto con la ciudad, a lo largo de su historia.

En el siglo IV, empieza a extenderse el cristianismo, que además de conllevar cambios de todos los aspectos, supone una transformación urbana con la construcción de las primeras iglesias y edificios ligados a la Iglesia. La ciudad es conquistada por los Lombardos y posteriormente por las tropas de Carlo Magno, pasando a formar parte del territorio franco. Durante los siglos XII y XIII, el gobierno de Turín se alternaba entre el poder episcopal y las casas señoriales más importantes de la ciudad, pero en el 1280, el poder pasa a la casa Saboya. Durante estos años de poder de los Saboya, se siguen realizando pequeñas actuaciones más de carácter arquitectónico que urbano, como el Castello di Porta Fibellona (actual Palazzo Madama) o la construcción de cuatro bastiones en las esquinas de la muralla, en 1505. La mayoría de las transformaciones que sufre la ciudad durante este periodo, consiste en la construcción de nuevas viviendas y edificios civiles sobre las trazas urbanas ya consolidadas.

En 1536, la capital del Ducado francés es transferida de Chamberí a Turín y se construye la Ciudadela que serviría como residencia ducal y en 1630, cuando se realiza la primera actuación urbanística importante de la ciudad. Una ampliación de la trama urbana hacia el sur, que triplicará en tamaño a la ciudad original. Se centra en la realización de un eje que comunica la plaza principal de la ciudad, actual Piazza Castello, con la puerta sur. Alrededor de la nueva ciudad se construye una muralla en forma de "almendra" conectada con la ciudadela.

La segunda ampliación urbana se realiza en 1673. Con el objetivo de ampliar la ciudad hacia el río Po, se construye un eje, actual Via Po, que conectaba la plaza principal, Piazza Castello, con la puerta que se abría al río. Para realizar esta conexión, dicho eje se proyectó oblicuo a la trama reticular característica turinesa.

En 1680, Turín se encuentra inmersa en un proceso de transformación sin precedentes. Llegan a la ciudad artistas de todo tipo, entre ellos arquitectos como Guarino Guarini, que se encargó de reflejar arquitectónicamente, el poder de la casa Saboya, siendo responsable de gran parte de la imagen actual del centro. Durante este periodo se establece la primera normativa que guiará las futuras intervenciones para mantener la homogeneidad del espacio urbano, así como la distinción por colores de edificios civiles, administrativos o religiosos.

Bajo estas pautas se realiza la tercera ampliación, en 1700, esta vez proyectada hacia la parte occidental de la ciudad por Filippo Juvarra. Con el cambio de los Saboya de casa ducal a casa Real, se realizan una serie de cambios institucionales que conllevan cambios arquitectónicos y urbanísticos, de los que se encargará también Filippo Juvarra.

Las murallas que cerraban la ciudad, se derriban con la llegada de los franceses, en 1780, lo que supone el exilio de los Saboya. Se mantuvo la ciudadela, que quedó exenta del tejido urbano y se construyeron grandes plazas y paseos.



Fig.11: 25 a.C.

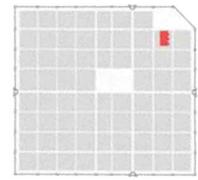


Fig.12: 398

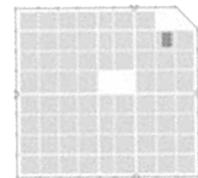


Fig. 13: 570



Fig.14: 773



Fig.15: 1404



Fig.16: 1505

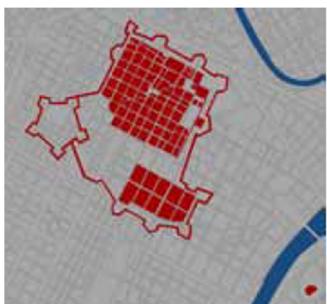


Fig.17: 1640

En 1814, Turín vuelve a manos de los Saboya, convirtiéndose de nuevo en capital y manteniendo las actuaciones urbanas realizadas durante el periodo francés. Durante estos años, se procede a la demolición de la ciudadela, dejando una gran área libre sobre la que se construye un barrio residencial, la construcción de una red de vías porticadas, un cinturón de 11 kilómetros que rodeaba la ciudad y nuevas directrices que conectaban distintos puntos.

Turín se convierte en Capital del Reino de Italia, en 1861, durante un corto periodo de tiempo, pero que fue suficiente para que la expansión de la ciudad sobrepasara los límites del cinturón construido unos años atrás, que hoy en día constituye el límite físico del centro histórico de la ciudad, en el cual siguen presentes todos sus siglos de historia.

El crecimiento de Turín como ciudad y región industrial del norte de Italia, ha consolidado una ciudad que en las últimas décadas ha llevado a cabo importantes actuaciones de revitalización y renovación del centro histórico, que hoy en día se ha convertido en un verdadero distrito cultural, turístico, universitario, social y administrativo de la ciudad.



Fig.18: 1680

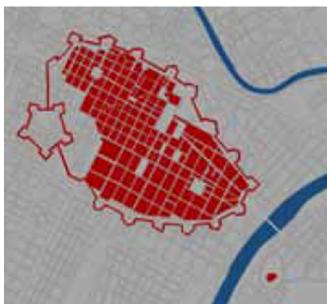


Fig.19: 1780



Fig.20: 1839

## II.2. CASO DE ESTUDIO. ZONA E ITINERARIOS

Hoy en día, el área metropolitana de Turín tiene una extensión de 130 km<sup>2</sup>, aproximadamente. En dicha superficie hay 10 distritos, cada uno correspondiente a una etapa del desarrollo histórico urbano de la ciudad y, por tanto, adquieren caracteres arquitectónicos diferentes, aunque se conciben todos ellos como una unidad.

Al tratarse de una ciudad muy extensa y con mucha historia que contar, he decidido enfocar el estudio en el centro histórico, ya que es la zona protagonista del actual trazado urbano de la ciudad y la responsable de los principios rectores de sus calles. Inicialmente quería centrarme en las plazas, entendidas como espacios urbanos por excelencia, pero haciendo el estudio sobre itinerarios se entiende mejor que el espacio urbano resulta ser un conjunto de secuencias que se experimentan a través de recorridos. Aunque se trata de una trama regular y ortogonal, existe gran heterogeneidad espacial proporcionada por la diversidad existente en la arquitectura y las escenas urbanas.

Parte de la magia del centro histórico es que alberga siglos y siglos de la historia de Turín. Desde sus inicios como ciudad Celta, s.II a.C., hasta los años "dorados" como capital del reino de Italia, en 1861. Es evidente que la ciudad entera, especialmente el centro, ha sido sometida a varios planes de extensión urbana, y actuaciones de rehabilitación por los daños sufridos tras las guerras o, más adelante, por meras cuestiones de mantenimiento. A pesar de estas intervenciones, las disposiciones urbanas de los siglos pasados se han mantenido intactas.

El desarrollo urbano de Turín, es un claro ejemplo de ciudad italiana que, a lo largo de su historia, se ha mantenido fiel al desarrollo y los principios urbanos iniciales debido a su buen funcionamiento. La aparición de una plaza principal, siguiendo la tradición del antiguo foro romano, la posterior aparición de varias plazas principales, cada una correspondiente a actividades comerciales o eclesiásticas, y la voluntad, propia del Renacimiento, de reunir puntos principales y significativos como fuentes, obras de arte, monumentos y símbolos de glorias históricas.

La garantía de que todos estos aspectos, van a continuar generando una imagen unitaria y de fuerte personalidad e identidad, se recoge en un conjunto de normativas especiales, denominado *linee guida*<sup>2</sup> o "líneas guía", que pautan cómo deben ser las intervenciones tanto en edificios como en el espacio urbano, para no alterar la imagen de la ciudad. Es por esto que, a pesar de haber sufrido alteraciones durante todas las etapas históricas, la imagen urbana sigue manteniendo su esencia original a pesar de que, en algunas zonas, la estética haya variado en función de la época de la intervención.

Tras haber realizado un recorrido por la historia de la ciudad y su desarrollo urbano, queda claro que, especialmente el centro, mantiene un fuerte carácter barroco y que las plazas, son las protagonistas principales del espacio urbano. Su protagonismo viene reforzado por calles anchas porticadas, así como por calles más estrechas, pero igualmente llenas de elementos que fomentan las actividades urbanas.

Debido a la gran extensión del centro histórico, hay mucho que contar ya que, como he explicado previamente, recoge los años de historia de máximo esplendor de desarrollo urbano y económico de la ciudad. Para evitar demasiada extensión en el análisis, he elegido una serie de itinerarios que recogen tanto las calles como plazas de mayor importancia histórica y que, a día de hoy, siguen siendo los ejes principales de la ciudad tanto a nivel urbano como por su actividad social, cultural

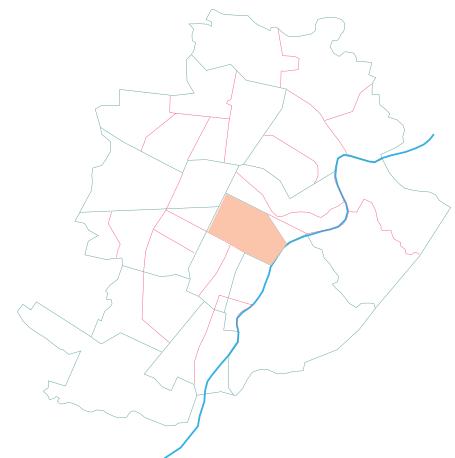


Fig.21: Área metropolitana de Turín dividida en distritos (verde) y barrios (rosa). Barrio del centro histórico marcado en naranja. Río Po en azul.

- █ Via Roma
- █ Via Po
- █ La città dell'ottocento.
- █ Il quadrilatero romano
- █ Perímetro de la città dell'ottocento
- █ Perímetro del quadrilatero romano

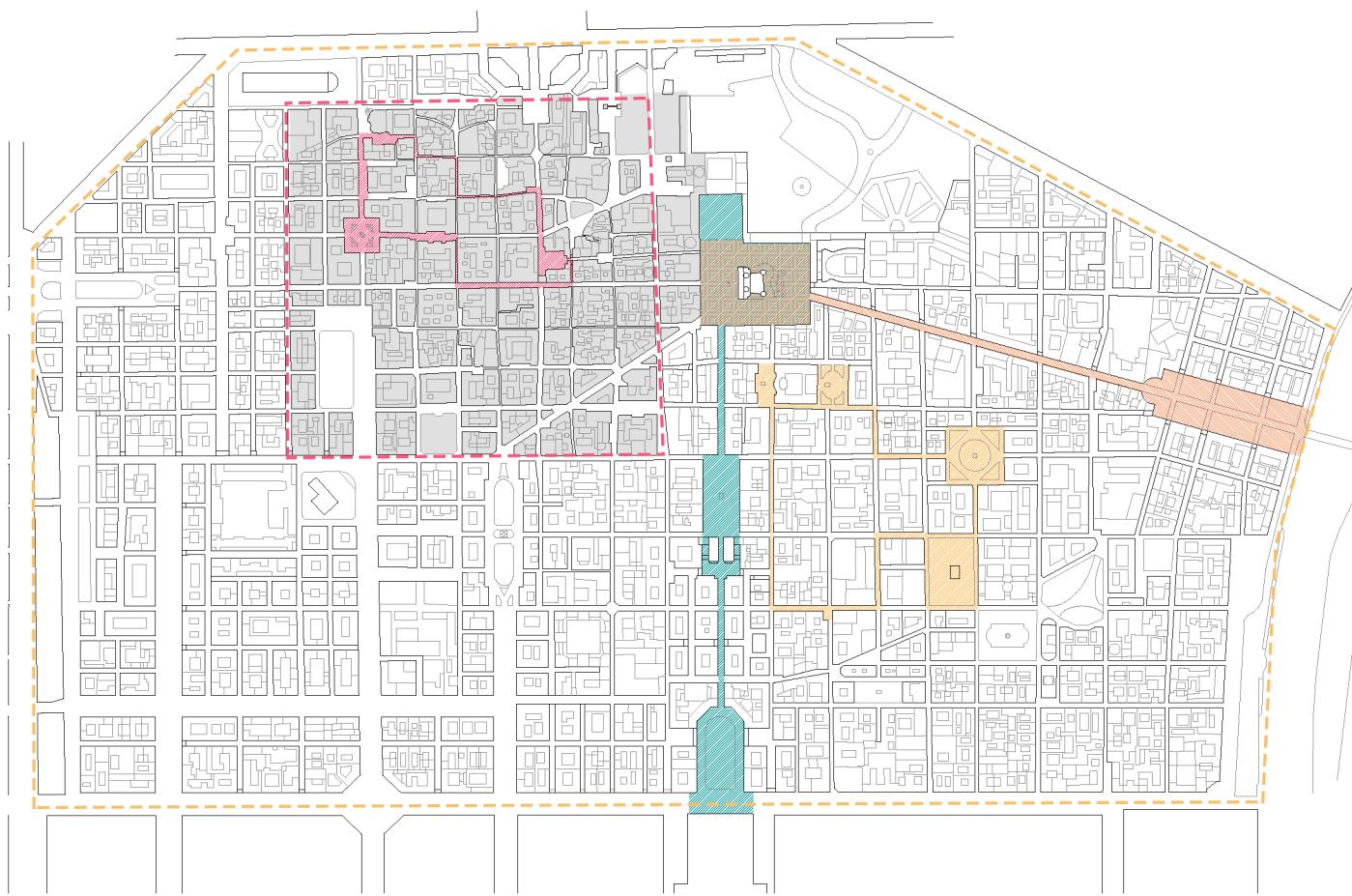
y económica.

Dichos itinerarios, han sido elegidos por su relevancia urbana, el diferente grado de actividad que se desarrolla en ellos, tanto en sus plazas como sus vías, sus hitos (bien sean iglesias, monumentos, edificios singulares, etc.) y sus lugares de interés para el peatón. Son recorridos con gran concentración de locales comerciales, edificios de relevancia histórica y cultural, pero que tienen un grado de actividad distinto entre ellos que, además, es cambiante en función de la hora del día.

**Vía Roma** y **Vía Po** son lineales. En el primer itinerario, se recorre el eje principal de la primera ampliación de 1630, que actualmente mezcla estética barroca y racionalista. El segundo itinerario lineal, recorre el eje de la segunda ampliación, realizada en 1673. Se caracteriza por la armonía entre sus componentes y homogeneidad propia del Barroco.

Por el contrario, **La città dell'ottocento** e **Il quadrilatero romano**, son itinerarios que recorren las calles y las plazas de las zonas que les dan nombre. El primero de ellos recorre los espacios más representativos de la ciudad del Barroco y el segundo recorre los espacios construidos sobre las trazas de la ciudad romana y medieval con pinceladas estéticas de todas las etapas de la evolución urbana de Turín.

Dichos análisis de estos recorridos se basan en comprobar si existen (o no) todos los aspectos que ha de tener el espacio urbano para ser considerado "lugar 100%" y por tanto, si existe una adecuación entre el lugar y la conducta de los usuarios. La forma y la composición de los elementos que generan y forman parte del espacio urbano, son fundamentales para entender por qué dicho espacio se adecua a las necesidades de los usuarios tanto funcional como estéticamente.



ESCALA 1:15000

## II.3. ESPACIOS DE LA VIDA URBANA. Cómo analizar los lugares urbanos.

Muchos de los grandes urbanistas y autores de tratados sobre estética urbana y teoría del urbanismo, hablan sobre la capacidad que una ciudad bella tiene para que sus habitantes, y visitantes, generen buenas experiencias en ella y cómo este hecho, es un factor que favorece la permanencia.

Uno de estos autores, en su libro Ciudad: redescubriendo el centro (1988), William H. Whyte, introduce un concepto muy interesante: el **"lugar 100%"**. Se trata de un espacio que reúne todas las cualidades urbanas que resultan necesarias para que todas las demandas funcionales se encuentran cubiertas. Son entornos en los que las personas pueden caminar, hablar, pararse, sentarse y escucharse sin ningún tipo de problema. A esto, hay que añadirle qué estos espacios suelen caracterizarse por ser elementos arquitectónicos sólidos en los que las formas, los colores, los materiales, los detalles y la propia arquitectura, fomentan y enriquecen la idoneidad del espacio.

"La ciudad es una toma de decisiones relacionadas entre sí"<sup>1</sup>. Todas las cualidades que hacen posible que un lugar sea idóneo para la vida urbana, deben interrelacionarse entre sí y estar en consonancia, ya que de alguna manera se complementan y refuerzan unas a otras. Se trata de cualidades arquitectónicas estéticas y visuales que, combinadas con la construcción de la propia arquitectura y del espacio urbano, son capaces de generar una atmósfera que envuelve al usuario en una sensación de seguridad y confort, cumpliendo así los requisitos humanos que ha de tener una ciudad. Estas sensaciones son las que hacen que la gente permanezca en el espacio urbano y este hecho es el responsable de que una ciudad sea vital e idónea para la vida.

Dichas cualidades, se pueden agrupar en cuatro temas que tratan aspectos diferentes pero conectados entre sí: el **sistema espacial**, la **conectividad**, la **imagen y el confort**, y el **uso y actividades** que se desarrollan en el espacio urbano. Un espacio funcionará cuando estos puntos estén presentes y haya una relación adecuada entre ellos.

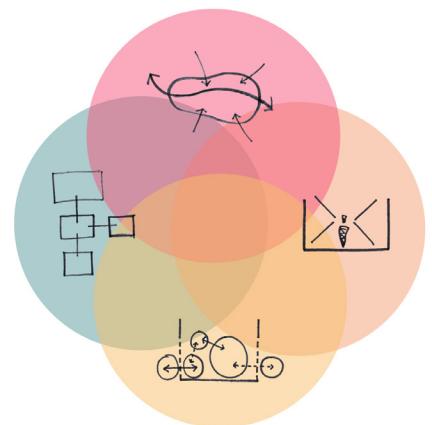


Fig.23

- Sistema espacial
- Conectividad
- Imagen y confort
- Usos y actividades

1.K.Lynch, La buena forma de la ciudad. Apéndice A: Breve versión de la teoría funcional.

## II.3.1. SISTEMA ESPACIAL. Plazas y calles interconectadas.

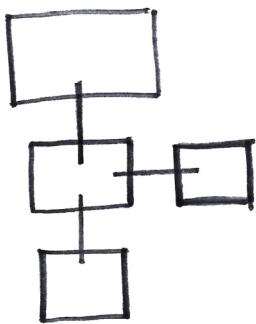


Fig.24

"En el diseño urbano de haber un despliegue hábil de energía arquitectónica, de manera que la influencia de los edificios finos irradia hacia el exterior la articulación de todo el tejido de la ciudad". Edmund Bacon. *Design of cities.*(1967) Cap: The nature of design.

Un espacio urbano de calidad siempre va acompañado de buena arquitectura.

La máxima expansión de Turín se dió entre los siglos XVII y XIX. Durante ese periodo, se hicieron multitud de actuaciones urbanísticas con intención de realzar el poder de la casa Saboya. El centro de Turín debe gran parte de su imagen al periodo de mandato la dinastía saboyana y al de la ocupación francesa.

El trazado urbano de dichas actuaciones, generó una ciudad de amplias avenidas con unos claros ejes de simetría, que permitían una continuidad visual del espacio prácticamente completa y un gran número de plazas, de características plásticas similares pero cada una con su propio elemento protagonista. El enlace de calles, avenidas y plazas siguiendo la retícula original de la ciudad romana, genera una sucesión de espacios que descriptivamente pueden resultar aburridos pero que, gracias al envoltorio de fachadas ostentosas y la continua aparición de monumentos urbanos y edificios singulares, se convierten en espacios muy atractivos.

Esta atracción visual, propia del Barroco, es generada a través de la perspectiva, focalizando la visión hacia los edificios singulares o edificios que se quieren resaltar. Se trata de una sucesión de escenografías.

"La urbanización bien concebida no es un trabajo mecánico de oficina, sino una obra artística importante y llena de espíritu." Camilo Sitte. *Construcción de ciudades según principios artísticos.*(1927)

## II.3.2. CONECTIVIDAD. Ejes y calles porticadas.

*"Los seres humanos son animales sociales, y los contactos frecuentes, al menos entre los miembros de un grupo social primario, son fundamentales para su bienestar. [...] La gente también quiere acceso a los lugares: a refugios, a espacios verdes o incluso a baldíos, a centros y a lugares simbólicos, a entornos naturales hermosos. En los países más desarrollados, vemos un énfasis cada vez mayor en el acceso a unos paisajes determinados, ya sea por su sensualidad, su significado simbólico, o las oportunidades que ofrecen para las actividades recreativas." K. Lynch, La buena forma de la ciudad.*

Una conectividad adecuada entre personas y espacio en ocasiones se ve limitada por obstáculos físicos y visuales. ¿Cómo influyen los obstáculos en la experiencia que el peatón tiene al utilizar dicho espacio?

Según Raymond Unwin, para asegurar que los centros de las ciudades sean verdaderos, tienen que estar bien conectados, por lo que ha de haber **puntos focales** en las directrices más importantes del tráfico, así como tener una buena relación con la entrada de la ciudad, es decir, la estación de ferrocarril. "Tiene el mismo énfasis en la ciudad moderna que las puertas en las ciudades antiguas."<sup>1</sup>

A pesar de esta afirmación, podría decirse que el aspecto que influye de manera más negativa en la conectividad física que experimenta el peatón, es el **tráfico rodado**. En los años 60, las calles y las plazas de Turín, se llenaron, en exceso, de vehículos. Los coches y el tranvía invadían las calles. El tráfico peatonal convivía como podía con el tráfico rodado. En el año 2006, con motivo de los XX Juegos Olímpico de Invierno, se inició un plan de revitalización de la ciudad, que incluyó la peatonalización de calles y plazas del centro histórico y la redirección y reducción del tráfico en otras. Este hecho, ha afectado positivamente a la vitalidad de la ciudad, generando una mayor conexión, de ambos tipos, entre calles y plazas y, por lo tanto, una mayor sensación de seguridad y bienestar. Dicha actuación urbana ha seguido manteniendo el carácter de punto focal en las direcciones de tráfico principales, por lo que no ha alterado la conectividad rodada ni de transporte público.

"El cambio del entorno no cambia nuestra sociedad, pero ocasiona placer a muchas personas" K. Lynch

La **peatonalización** de parte del centro histórico ha conseguido que sea uno de los barrios con más actividad económica y de ocio de la ciudad. A pesar de que la mayoría de las calles y espacios siguen teniendo tráfico y hay pocas zonas con reducción del mismo, ambos tipos de tráfico (peatonal y rodado), conviven sin tener apenas problemas. Este hecho, no impide la disociación entre la vida social y el espacio urbano.

Sobre la negatividad del exceso de tráfico rodado en una ciudad, profundiza el urbanista Jan Gehl, que usa el término de "escala destrozada"<sup>2</sup> para hacer referencia a la invasión del espacio urbano por el tráfico rodado que, reduce los espacios de circulación peatonal, incrementa el ruido, la contaminación y la peligrosidad para el peatón. Esto da lugar a un espacio poco apto y a un entorno urbano frío y poco personal.

Es importante tener en cuenta que los usuarios del centro histórico no tienen por qué vivir en él. Por eso, una buena conexión física entre los barrios de la ciudad es importante para generar vitalidad. El transporte público cobra importancia conectando diferentes puntos de la ciudad con el centro. Tranvías y autobuses de línea llegan hasta distintas zonas del barrio histórico y, la línea de metro, construida también con motivo de los Juegos Olímpicos, conecta el sur y el oeste de la ciudad, con la "puerta" de la ciudad histórica, la Estación de Porta Nuova.

Haciendo referencia a esto, me interesa destacar la reflexión que hace Kevin Lynch en su libro *La buena forma de la ciudad*, sobre que "La ciudad es un campo de

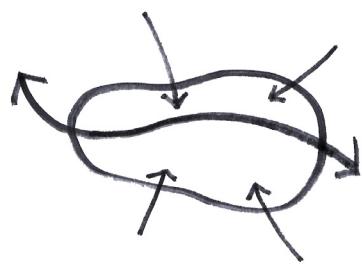


Fig.25

1. La práctica del urbanismo: una introducción al arte de proyectar ciudades y barrios. Unwin, R.
2. Ciudades para la gente, Gehl J.
3. La buena imagen de la ciudad, Lynch K.
4. Datos obtenidos del periódico *Torino Oggi*. Noticia del 6 de julio del 2017



Fig.26



Fig.27



Fig.28



Fig.29

fuerzas”<sup>3</sup>. Explica que hay partes de la ciudad que generan una mayor atracción debido a la buena interrelación entre sus cualidades físicas y sensoriales.

La buena conectividad física mediante transporte público, además de muchos otros aspectos, juega un papel fundamental a la hora de generar focos.

Centrando la cuestión en el espacio dedicado al peatón y al desarrollo de actividades que implican caminar, cabe destacar la importancia de un espacio amplio, sin sobrepasar unas dimensiones adecuadas que se adapten a la escala humana. En las plazas se da por hecho que, en la mayoría, la dimensión espacial será perfecta para que los usuarios puedan desarrollar sus actividades sin suponer un obstáculo o una molestia para otros. Es en las calles donde este hecho se pone en tela de juicio. A la hora de planear el espacio urbano, habría que tener siempre en cuenta que, para que una caminata o un paseo sean cómodos, tiene que haber un espacio amplio de circulación. Así, se consigue un tránsito fluido y cada persona podrá circular a su ritmo, con carritos y objetos que, en una vía estrecha, podrían resultar obstáculos. Además de fluidez, los usuarios podrán detenerse a hablar, mirar escaparates, etc., habiendo espacio suficiente para que el flujo peatonal siga siendo posible.

En este punto, es cuando entran en juego la **pavimentación** y la **iluminación** de vías y plazas. Ambos son factores fundamentales para promover que los ciudadanos caminen y elijan desplazarse a pie. Es importante que el tipo de pavimento sea cómodo y esté en buen estado para poder caminar con cualquier tipo de calzado o con objetos tales como carros o maletas. Debe ir acompañado de una buena iluminación artificial adecuada para que la falta de visibilidad no sea un problema. Así, se ganará en seguridad, independientemente del tipo de pavimento y su estado, y en visibilidad, evitando que puedan aumentar los obstáculos visuales.

Una de las cosas por las que se caracteriza Turín, es por la gran cantidad de **calles porticadas** que suma, considerando tanto el centro como en los demás distritos de la ciudad, un total de 12 km de vías porticadas<sup>4</sup>. Este factor resulta de gran importancia a la hora de conectar peatonalmente el espacio, pues los usuarios, a pesar del tiempo que haga, saben que tienen la opción de moverse por gran parte del centro histórico a través vías cubiertas. De esta forma, a pesar de la incomodidad que causa el mal tiempo, una ciudad con alto porcentaje de lluvias durante el año, no deja de tener vida.

Fig.26: Via Roma en los años 70.

Fig.27: Piazza San Carlo en los años 70.

Fig.28: Via Roma después de restringirse el tráfico rodado en 2006.

Fig.29: Piazza San Carlo tras su peatonalización en 2006.

### II.3.3. IMAGEN Y CONFORT. Paisaje urbano.

"Que la gente encuentre un óptimo nivel urbano a la altura de los ojos debería ser fundamental. Es en la escala pequeña el escenario urbano de los 5 km/h, donde los individuos se encuentran con la ciudad de cerca". Jan Gehl, *Ciudades para la gente*.

Durante mi año en Turín, realicé un taller de proyectos, en el segundo cuatrimestre, de restauración del patrimonio. Aprendí en concepto de *linee guida*, que en Italia se utiliza para referirse a un conjunto de normas que se establecen para que, a la hora de construir o restaurar un edificio o una zona urbana, se respete la imagen y carácter arquitectónico del entorno correspondiente. Esto permite una conservación del patrimonio que nos muestra prácticamente el aspecto original, lo que supone que visualmente se vea una homogeneidad y una coherencia que resulta una experiencia visual muy agradable para el espectador.

Realmente, la normativa para construir una ciudad caracterizada por el orden y la homogeniedad, viene ya desde el siglo XVII. "Que lo edificios que sean hechos, o se hagan a cada uno de los lados de la calle que va de Piazza Castello a la porta di Po, y sobre dicha plaza, y la Carlina, deberán ser todos de una altura uniforme con los pórticos, y ornamento, prescrito por nosotros." Decreto de Maria Giovanna Battista Savoia-Nemours. 16 diciembre de 1675.

Una **imagen armónica** del espacio urbano conlleva una relación muy estrecha entre edificios, monumentos, calles y plazas, así como cualquier elemento que forme ciudad. Elementos de menor escala como el mobiliario urbano y elementos de iluminación que, pueden parecer insignificantes, pero son capaces de alterar la imagen del espacio de manera poco conveniente. El trabajo de planificar una ciudad bella y agradable a la vista a través de todos sus elementos, ha sido considerado arte por muchos estudiosos a lo largo de toda la historia.

Al hablar de imagen y de ciudad proyectada a la altura del peatón, queda clara la necesidad imbatible de aplicar la **escala humana** a la hora de proyectar. Aparece de nuevo el concepto que utiliza Jan Gehl para hablar de espacio urbano no adaptado a dicha escala: la "escala destrozada" <sup>1</sup>. Además de hacer referencia al exceso de tráfico rodado, al que he hecho referencia en Conectividad, incluye situaciones urbanas contemporáneas en las que se olvida la importancia de la humanización de la escala urbana y se construyen edificios muy desiguales en altura, aspecto y forma.

En Turín, especialmente en el centro histórico, no se da esta situación ya que la ciudad por norma general establecida, incluida en las **linee guida**, mantiene las alturas de los edificios. Hay edificios concretos, como la *Mole Antonelliana* o la *Torre Littoria* que sobresalen notablemente, pero son considerados **hitos** y participan de la imagen de la ciudad.

La altura general de los edificios del centro histórico es de unos 15 metros (las plantas oscilan entre 3 y 5, sin incluir la planta baja, dependiendo de las alturas de cada piso), pudiendo variar ligeramente dependiendo de la zona y, las fachadas que son cerramiento de plazas, tienen unas características compositivas específicas, bien sean de color, ornamentación, composición de huecos, etc. Estos principios garantizan una imagen homogénea a la vez que imponente.

El **pavimento** tiene un gran valor como potencial de la escala humana. De ahí que siempre se haya tendido a decorarlo, porque cuando se neutraliza, pierde calidad visual. Los adoquines y las lajas, presentes sobre todo en las zonas antiguas de la ciudad, visualmente embellecen el entorno y ayudan a homogeneizar la imagen de la ciudad.

La normativa recogida en las *linee guida* regula la altura de los edificios, la de los aleros y molduras, el ritmo de huecos y la composición de las fachadas, la gama de colores, la simetría y el tipo de pavimento, dejando cierto margen de variación, que hace que haya armonía entre los elementos arquitectónicos al mismo tiempo que evita la monotonía, permitiendo variedad de entornos urbanos con riqueza



Fig.30

1. Ciudades para la gente, Gehl J.

2. Concepto introducido por Gordon Cullen en: El paisaje urbano. Tratado de estética urbanística



Fig.31



Fig.32

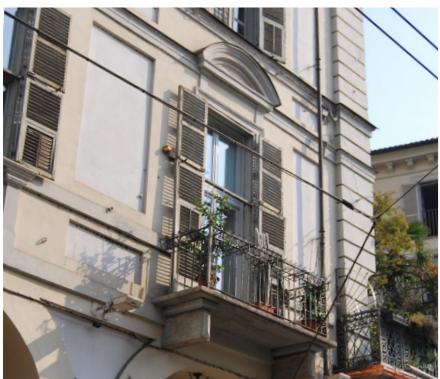


Fig.33



Fig.34

Fig.31: Chiesa della Gran Madre di Dio. Hito histórico con iluminación que realza su forma.

Fig.32: Iluminación tenue de Piazza Carlo Alberto, una de las plazas ottocentescas del centro histórico.

Fig.33: Fachada de Vía Po. Huecos, ornamentación y persianas, adecuadas a la normativa.

Fig.34: Fachada de edificio administrativo. Adecuada a la normativa.

tanto en la superficie que los limita como riqueza espacial.

Esto, sumado a la secuencia de escenas, generan en el peatón una expectación continua por descubrir qué hay más allá del plano en el que se encuentra.

Todo lo contrario a la "perspectiva de las piernas cansadas", de la que habla Jan Gehl para referirse a una situación en la que el peatón puede percibir el camino que va a recorrer antes de moverse. Si a primera vista percibe monotonía y cree que no va a tener experiencias interesantes durante el trayecto, la sensación antes de iniciar el recorrido, puede ser de cansancio. Por eso, es fundamental dar importancia a los estímulos visuales, detalles que forman parte del entorno y que hacen que la acción de caminar sea toda una experiencia para los sentidos. A la hora de planificar el paisaje urbano, es importante manipular adecuadamente los elementos que conforman el espacio urbano de forma que produzca impacto sensorial y emocional en el peatón.

La **visión serial**<sup>2</sup>, entendida como principio artístico, es una herramienta muy valiosa capaz de generar situaciones de alta intensidad emocional. Así es el centro histórico de Turín. Aunque el trazado urbano es una retícula casi perfecta, la gran mayoría de las calles no resultan monótonas ni aburridas porque están interrumpidas por plazas, plazoletas y pequeños retrocesos de la línea de fachada en los que aparecen iglesias y edificios de importancia cultural. Otro factor que evita la monotonía, en mayor o menor medida, son los bordes de fachada, responsables de la relación directa entre la planta baja del edificio y espacio urbano. Son escaparates de tiendas llamativos, locales de restauración con cerramientos de vidrio, terrazas, etc. En bordes que no haya escaparates, sino pared, lo más importante es la textura. No se considera vacío si la pared capta la mirada con sus diferentes texturas, formas, etc. Entonces se pueden considerar cuadros abstractos.

Si todo esto ocurre, quiere decir que a la altura de los ojos del peatón suceden constantemente cosas interesantes y que, por tanto, es difícil que el trayecto se haga aburrido.

Una ciudad bonita y agradable durante el día, ha de serlo también por la noche. Por eso, una **iluminación** adecuada y bien planificada es fundamental. La iluminación nocturna turinesa, forma parte del plan integral y de la imagen y escenografía urbana. Los elementos lumínicos de las calles y de las plazas están integrados dentro del estilo arquitectónico que corresponde a cada una de ellas, contribuyendo a dicha escenografía y a la homogeneidad visual y orden estilístico que rige el Plan General de la ciudad. Los edificios están iluminados estratégicamente para generar efectos visuales y potenciar su belleza y sus formas. Además de la iluminación establecida por normativa, hay puntos del centro histórico con auténticas obras de arte lumínicas que se pueden considerar hitos nocturnos.

He mencionado antes la importancia del incluir un **mobiliario urbano** adecuado para completar una imagen urbana de calidad. En este caso, para evitar alteraciones, las *linee guida* incluye un apartado sobre normativa del mobiliario, indicando qué tipo de elementos han de colocarse en cada zona. Según el área, el mobiliario tendrá unas características físicas diferentes, acordes con las del entorno en el que se instala y dispuestos según unos patrones de medidas muy estudiados.

Es interesante apuntar que, además del mobiliario urbano establecido, son los usuarios del espacio público los que deciden qué otros elementos pasarán a funcionar como mobiliario urbano, a pesar de estar diseñados para otro fin, dándoles, por ejemplo, uso de asiento o apoyo. Es el caso de salientes de muros de fachada, pedestales de esculturas urbanas y elementos de protección contra el tráfico rodado o señalización de límite de un espacio. El hecho de que las personas colonicen el espacio urbano y exploten todas sus posibilidades, deja ver como la ciudad moldea a la gente y determina el buen funcionamiento de la misma.

El centro histórico de Turín, genera oportunidades para mirar y sentir el placer que proporciona un entorno con un buen diseño, detalles adecuados, buenos materiales y perspectivas atractivas.

## II.3.4. USOS Y ACTIVIDADES. Vitalidad urbana.

*"Es posible influir en cualquier entorno urbano cuantitativamente atrayendo más gente a él, o cualitativamente, alejando a que se queden y disminuyendo la velocidad del tránsito. Es más sencillo y eficiente aumentar la calidad y por tanto el deseo de la gente de permanecer en un espacio, que aumentar el número de personas. Tratar de incidir en los tiempos de permanencia y en la calidad de la experiencia más que en los números y en la cantidad de personas, generalmente mejora la calidad urbana, beneficiando así a todos los habitantes de la ciudad." Jan Gehl. La humanización del espacio urbano. (2009).*

La ciudad de Turín tiene, aproximadamente unos 900.608 habitantes<sup>1</sup>. De este total hay un elevado porcentaje de extranjeros, la mayoría de ellos instalados en la ciudad debido a la gran oportunidad laboral que hay al ser sede de empresas multinacionales automovilísticas y otras grandes industrias alimentarias como Ferrero.

En el distrito del centro histórico viven aproximadamente 80.100 personas de distinto género y edad, con una edad media de 45 años<sup>1</sup>.

Además de los habitantes permanentes de la ciudad, hay un gran flujo de habitantes "de paso", bien sea por contratos de trabajo temporales, porque son estudiantes o por cualquier otro tipo de circunstancia. El flujo de estudiantes universitarios, tanto nacionales como internacionales, es muy elevado debido al prestigio de las dos universidades turinas, especialmente del Politécnico, considerado, junto con el de Milán, de las mejores universidades polítécnicas a nivel mundial. Los turistas también son importantes al aportar un considerable grado de vitalidad al espacio urbano, especialmente realizando actividades culturales y de ocio (sin llegar a darse problemas de turistificación).

Según los habitantes del centro histórico, los factores principales de atracción son<sup>2</sup>: la actividad comercial que, junto con las actividades gastronómicas enfocadas especialmente a gente joven, son el alma económica del barrio; la actividad cultural, ya que además de que el barrio es un espacio urbano de interés histórico y patrimonial, hay una elevada concentración de museos, cines y teatros; el hecho de ser sede de eventos públicos como manifestaciones y conciertos importantes; el ambiente agradable generado gracias a la peatonalización y la reducción del tráfico en muchas de las zonas del barrio histórico y, la cantidad y variedad de restaurantes y locales. Este último factor de atracción, no resulta igual de positivo para todos. Algunos opinan que aportan vitalidad, pero para otros, la presencia excesiva de locales de restauración y ocio, lleva a situaciones de degrado, suciedad e inseguridad, especialmente en horario nocturno.

Una **ciudad vital** no depende de la cantidad de personas que haya en los espacios urbanos (puede haber demasiada gente y resultar agobiante) sino de que exista una cantidad adecuada de estímulos para que la gente quiera hacer uso de ella. Es decir, para determinar que una ciudad es vital hay que tener en cuenta dos factores<sup>3</sup>: la cantidad de gente que hay en el espacio urbano y el tiempo que pasa en él. Ambos factores, evidentemente varían en función del clima, del momento del día y de la época del año. Para mantener los espacios con un uso óptimo, hay que generar actividad de día y de noche, así como durante todas las estaciones del año. Potenciar los factores positivos del espacio urbano significa que, dentro de un entorno en el que arquitectura y diseño van de la mano, se creen oportunidades para disfrutar del clima propio y para el disfrute de una experiencia estética. Además, para que el espacio sea realmente vital, éste debería ser inclusivo, es decir, que se desarrollen actividades enfocadas a distintos colectivos.

Durante el tiempo que la gente permanece en el espacio urbano, se desarrollan diferentes tipos de actividades, lo que hace que se puedan considerar las actividades como elementos básicos de un lugar vital. Según la duración de las actividades que se desarrollan en el espacio urbano, podría hablarse de: **actividades de permanencia y actividades de tránsito**<sup>4</sup>. Ambas tienen un componente social

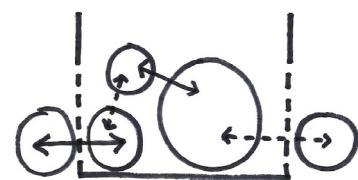
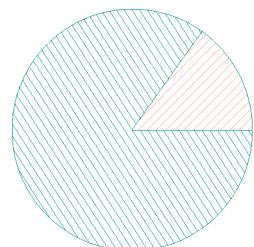


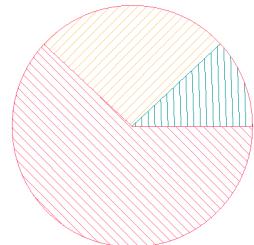
Fig.35



15% Extranjeros

85% Turineses

Fig.36: Habitantes de Turín.

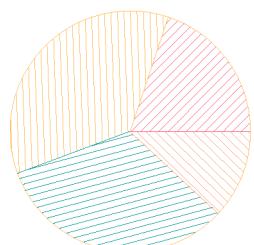


12% 0-14 años

62% 15-64 años

26% >65 años

Fig.37: Edad de la población de Turín.



20% <25 años

36% 26-50 años

32% 51-75 años

12% >76 años

Fig.38: Edad de la población del centro histórico de Turín.

solamente por realizarse en un espacio en el que el individuo está constantemente rodeado de otros.

Las de tránsito hacen referencia a las llamadas actividades obligatorias, es decir, aquellas que han de realizarse sin tener elección. Desplazarse al trabajo, a casa, a una cita médica, etc. Son ejemplos de este tipo. Las actividades de permanencia, sin embargo, son aquellas que la gente realiza voluntariamente y que, por tanto, implican una mayor estancia en el espacio urbano y, sobre todo, una mayor componente social. El tiempo de permanencia variará en función del tipo de actividad, así como del momento del día y la época del año.

Una de las actividades de permanencia, y social, más importante es **tomar café**. En Turín, se puede decir que es la actividad de permanencia por excelencia, especialmente de primavera a otoño. De hecho, la ciudad es famosa por su marca de café Lavazza y por sus múltiples cafés autóctonos como el *Bicerin* y el *Marocchino*, y una de las actividades "obligatorias" de los turistas es probar dichos cafés. Esta actividad no consiste solo en tomar café, ya que la gente suele permanecer más tiempo del que le cuesta bebérselo. Tomar café, forma parte de una actividad recreativa en la que también entra en juego el contacto con otras personas y con el entorno urbano. Este hecho, es aplicable también a cualquier actividad que implique una experiencia gastronómica. Igual de protagonistas que "tomar café", son el *aperitivo* y la *apericena*. Ambas, junto con la primera, actividades sociales por excelencia.

El desarrollo de dichas actividades, especialmente las de permanencia, se va a ver condicionado por una serie de aspectos como el tipo de mobiliario urbano, la pavimentación, la iluminación y, sobre todo, por los **bordes**.

Como he mencionado en el tema de Imagen y confort, los bordes de la planta baja, son parte importante de la escena urbana. Esta afirmación, junto con el hecho de que condicionen el buen desarrollo de las actividades urbanas, hacen que sean un componente fundamental dentro del conjunto que genera el "lugar 100%". Para fomentar la vitalidad del espacio urbano, es necesario que sean los **bordes suaves**<sup>5</sup>, es decir, que la permeabilidad entre edificio y calle o, interior y exterior, esté garantizada. Esto se consigue a través de cerramientos y escaparates ligeros, acristalados, a través de los cuales el peatón pueda ver qué sucede en el interior de un local y desde el interior se pueda ser partícipe de la actividad exterior. Así, y con escaparates llamativos, que captén la atención del individuo, se fomentará el flujo desde el exterior hacia el interior y viceversa. La permeabilidad, junto con una densidad alta de locales (de cualquier tipo) en los bordes, incrementan notablemente la actividad.

Existe la posibilidad de que haya **bordes duros**<sup>5</sup>. Se trata de fachadas a pie de calle de materiales opacos y monótonos, que no generen ningún tipo de atracción visual ni generen flujo entre el espacio y el interior. En este caso, cuando los bordes son duros o hay una densidad de locales baja, la permeabilidad entre espacio y edificio es escasa y, por lo tanto, el grado de actividad del entorno donde los bordes sean así, será mucho menor, ya que a los peatones no les llamará la atención permanecer en una zona con esas características.

No todas las calles ni las plazas del centro de la ciudad tienen bordes suaves. Hay recorridos que pueden resultar ligeramente aburridos debido a que, en algunos tramos, el peatón se desplaza entre bordes opacos, sin ningún hueco ni textura interesante a la altura de sus ojos. Esta situación se da solamente en determinadas ocasiones, pero también existe.

Anteriormente he mencionado que Turín cuenta con un total de 12 km de calles porticadas, de las cuales, la mayoría de su extensión se encuentra en el centro histórico. Bajo ellos, la densidad de locales comerciales es elevadísima, un local por cada 75 m<sup>2</sup>, llegando a ser la densidad más alta del mundo<sup>6</sup>. El hecho de que haya una densidad comercial tan elevada, aumenta la actividad en este tipo de vías, especialmente la actividad comercial seguida de actividades de permanencia como tomar café u otras experiencias gastronómicas. Estas actividades, además, se ven fomentadas por la colocación de terrazas en frente de los locales que ofrecen este servicio, debido a que llaman la atención del peatón antes de llegar a la altura del local.

1.Datos del 01.01.2006, tomados del informe estadístico de población del *Istituto Nazionale di Statistica*

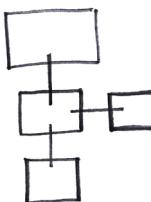
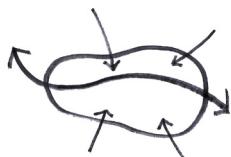
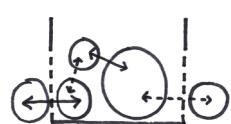
2.Datos obtenidos de estadísticas publicadas en la web [www.torinotrepuntozero.net](http://www.torinotrepuntozero.net)

3.Concepto que introduce Jan Gehl en su libro *La humanización del espacio urbano*.

4. Conceptos que introduce Jan Gehl en su libro *La humanización del espacio urbano*.

5.Conceptos que introduce Jan Gehl en sus libros *Ciudades para la gente* y *La humanización del espacio urbano*.

6.Datos obtenidos del periódico Torino oggi. Noticia del 6 de julio del 2017

	Síntesis de los aspectos más relevantes del análisis.
SISTEMA ESPACIAL 	<p>Espacios definidos</p> <p>Coherencia espacial</p> <p>Escala homogénea</p>
CONECTIVIDAD 	<p>Espacios adecuados para el tráfico peatonal</p> <p>Tráfico rodado moderado</p> <p>Pórticos</p> <p>Pavimentación funcional</p> <p>Iluminación funcional</p>
IMAGEN Y CONFORT 	<p><i>Linee guida:</i> imagen armónica de la arquitectura</p> <p>Hitos: edificios singulares y monumentos urbanos</p> <p>Pavimentación integrada en el entorno</p> <p>Iluminación según principios artísticos</p> <p>Visión serial</p> <p>Experiencia sensorial</p>
USOS Y ACTIVIDADES 	<p>Variedad de usuarios</p> <p>Fachadas en planta baja</p> <p>Diversidad de usos</p> <p>Inclusividad</p> <p>Amplitud de horario</p>

### **III. LUGARES DE TURÍN. Recorridos vitales.**

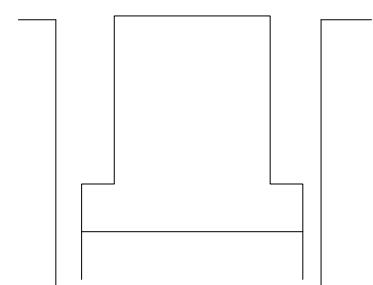
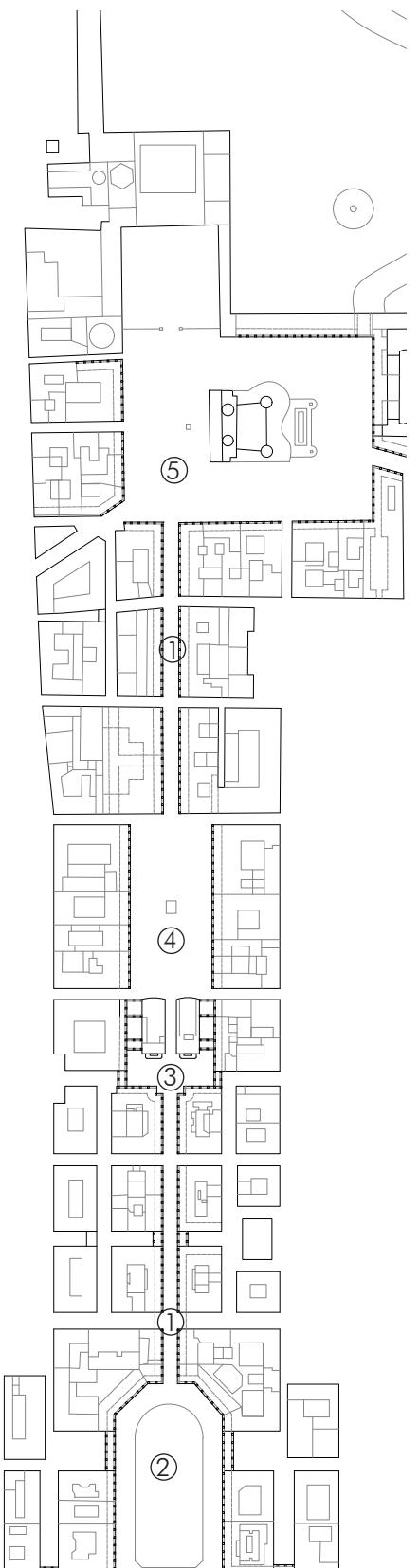


Fig. I. 1.

### **III.1. *Via Roma*: simetría perfecta.**

Componentes espaciales:

Vías:

1. *Via Roma*

Plazas:

2. *Piazza Carlo Felice*

3. *Piazza C.L.N. (Comitato di Liberazione Nazionale)*

4. *Piazza San Carlo*

5. *Piazza Castello*

El primer itinerario a analizar es *Via Roma*. Comienza en la estación de tren principal de la ciudad, *Porta Nuova*, y termina en la plaza principal, *Piazza Castello*. La longitud del recorrido de un extremo a otro es de 1 kilómetro. Se puede considerar que *Via Roma* es también la calle más céntrica, bien sea porque conecta la “puerta de entrada” a la ciudad con la plaza y lugar de encuentro más importante, y porque, además, es la calle comercial por excelencia, en la que se encuentran las boutiques de las grandes firmas, joyerías y tiendas de ropa más económica pero igualmente famosas.

El eje que forma *Via Roma* con sus correspondientes hitos, corresponde al eje principal de la primera ampliación de la ciudad, a principios del siglo XVII.

Dentro de este recorrido se encuentra también *Piazza Carlo Felice*, en frente de la estación, *Piazza San Carlo* (antigua *Piazza Reale*) y *Piazza C.L.N.* que precede a la anterior. Ambas interrumpen *Via Roma* formando dos tramos de calle de características plásticas diferentes.

Sólo en este primer itinerario elegido, se incluyen algunos de los hitos más relevantes de la ciudad y lugares de interés debido a su peculiaridad y perspectivas capaces de despertar en el espectador sorpresa y admiración.

### III.1.1. Sistema espacial: una vía y cuatro plazas.

La primera plaza que aparece en el recorrido, realizado de sur a norte, es *Piazza Carlo Felice*. De 17.000 m<sup>2</sup> de superficie, se encuentra delante de la estación principal de la ciudad, y primer hito del recorrido, *Porta Nuova*, llamada históricamente "*Porta della città*". Así, esta plaza, funciona como hall de entrada al corazón de la ciudad. Recibe a los recién llegados con una amplia, zona verde, de unos 8.600 m<sup>2</sup> de superficie, llena de vegetación, con un estanque y pequeños paseos ondeantes. Parece intentar evocar un jardín inglés (Fig.I.3). Los límites de la plaza son vías porticadas, concretamente las que inician el recorrido cubierto por una de las arterias principales del centro.

*"Debe haber delante de la estación de ferrocarril, un espacio abierto o plaza que de dignidad a esa entrada principal así como suficiente espacio para el tráfico"*  
Raymond Unwin, *La práctica del urbanismo*.

Tras recorrer el primer tramo de *Via Roma*, se llega a una pequeña plaza, *Piazza C.L.N.* La imagen actual de la plaza es fruto de su reconstrucción, en 1935, por el arquitecto del régimen fascista de Mussolini, Marcello Piacenetti. La plaza es completamente simétrica y mantiene el orden y las características monumentales propias del ottocento pero con nuevos materiales y detalles. El frente de la plaza son dos edificios adosados a la parte trasera de las iglesias gemelas de *San Carlo* y *Santa Cristina*. Cada uno de los edificios tiene una fuente. Son la representación alegórica de los dos ríos que atraviesan la ciudad: el río Po, con una figura masculina, y su afluente, el río Dora, con una femenina (Fig.I.4).

Los laterales de la plaza están limitados visualmente por zonas porticadas que dan paso a las calles laterales. *Piazza C.L.N.*, podría considerarse, como la *Piazza Carlo Felice*, un pequeño vestíbulo que da paso a una de las plazas más importantes de la ciudad tanto históricamente como actualmente.

*Piazza San Carlo*, de planta rectangular y con una superficie de 12.768 m<sup>2</sup> es, a primera vista, una plaza dependiente de un punto focal, es decir, que la importancia de la plaza se dirige a un elemento céntrico y monumental, en este caso, el monumento urbano dedicado a Emanuele Filiberto. Dicho punto focal adquiere más importancia si se observa la plaza en dirección sur-norte, ya que el telón de fondo, de fachadas homogéneas, no tiene nada que mostrar desde su segundo plano. Sin embargo, si se observa en dirección Norte-Sur, este punto focal pierde importancia al aparecer en segundo plano las iglesias gemelas de *San Carlo* y *Santa Cristina*, adosadas a los edificios del frente sur que cierra la plaza, y que se llevan prácticamente todo el protagonismo. Camilo Sitte habla de la costumbre de los antiguos de sacar partido a los edificios adosándolos a otros edificios y no aislandolos. De no colocarlos en medio de la plaza sino de organizarla para que sirva de fondo para diferentes perspectivas <sup>1</sup>. Realmente el monumento central, está colocado para ser observado teniendo el telón de fondo de las iglesias gemelas, es decir, que la imagen que se genera con estos tres elementos protagonistas en distintos planos, está cuidadosamente estudiada.

Esto es así porque *Piazza San Carlo* es la original *Piazza Reale*, es decir, que tanto las iglesias como la figura central están mirando al *Palazzo Reale*. Es una escenografía detallada propia del Barroco que conserva su aspecto original del siglo XVII. A pesar de estar atravesada transversalmente en sus extremos por dos calles, *Piazza San Carlo* tiene un carácter de plaza cerrada que te envuelve con su fachada continua y homogénea, cuidadosamente ornamentada. Desde dentro sólo se ven claras las salidas por *Via Roma*, a Norte y a Sur y, realmente hay salidas en sus cuatro vértices. Esta plaza es considerada "*il salotto di Torino*", el salón de Turín, debido a su elevada vida social.

La última plaza del recorrido y, la considerada plaza principal de la ciudad, es *Piazza Castello*. Se podría considerar como un tipo de plaza con punto focal céntrico, siendo este el *Palazzo Madama*, pero la escala del edificio hace que la plaza, a pesar de entenderse físicamente como un espacio unitario, no sea completamente homogénea y genere espacios visualmente diferentes. Por ejemplo, no es lo mismo



Fig.I.2: Palazzo Madama. Mezcla de estilos fruto de las diversas ampliaciones realizadas desde que fue puerta de la ciudad romana hasta que se convirtió en Palacio Barroco.

1. Construcción de ciudades según principios artísticos. Camilo Sitte.

2. Giuseppe Dardanello, "1680. Una città in espansione.", *Torino: storia di una città*. MuseoTorino. it

Fig.I.3: Jardín de *Piazza Carlo Felice*.

Fig.I.4: Fuente del río Po y estética racionalista de *Piazza C.L.N.*

Fig.I.5: Segundo tramo de *Via Roma* de estética propia del Barroco

Fig.I.6: Primer tramo de *Via Roma* de estética racionalista.

estar en el lado este de la plaza, delante de la fachada principal del *Palazzo Madama* y del *Palazzo Reale*, de carácter barroco con fachadas de tonos claros y ornamentadas, o estar en la parte Oeste de la plaza, donde el *Palazzo* tiene un carácter completamente distinto, heredado de la antigua puerta de la ciudad romana y medieval. Esta parte del *Palazzo* es de ladrillo visto de color oscuro. Las fachadas que cierran esta zona de la plaza, generan una sintonía de color y material con el frente medieval del *Palazzo*, debido al código de colores establecido en el siglo XVII para la distinción del uso de cada edificio<sup>2</sup>.

La calle que funciona como nexo de unión de estos espacios, es *Via Roma*. He puntualizado anteriormente que se encuentra dividida en dos tramos, interrumpida por *Piazza C.L.N.* y *Piazza San Carlo*, ambos de 14 metros de anchura. Se sigue entendiendo como una única calle debido a su carácter de arteria principal histórica y comercial. El tramo que va desde *Piazza San Carlo* hasta *Piazza Castello*, de 270 metros de longitud, conserva la estética del ottocento (Fig.I.5), sin embargo, el primer tramo, desde *Piazza Carlo Felice* hasta *Piazza C.L.N.*, de 280 metros, también fue reconstruido por lo que responde a la estética de arquitectura racionalista fascista de esta última plaza que, siguiendo la normativa establecida, respetó la composición y los ritmos de las columnas, así como el de los huecos de fachada y las alturas (Fig.I.6).



Fig.I.3



Fig.I.4



Fig.I.5

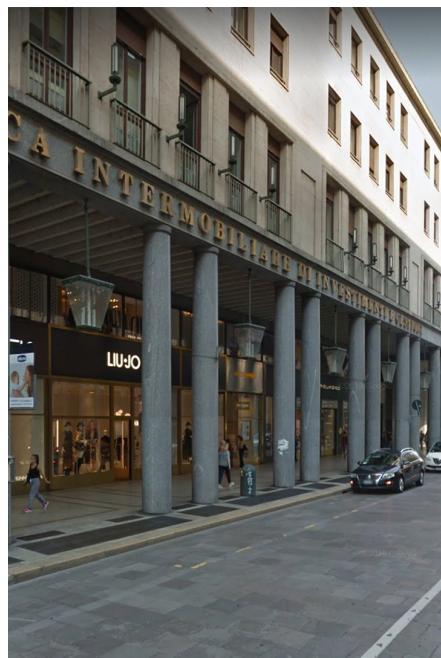


Fig.I.6

### III.1.2. Conectividad: pórticos y cielo.

En este recorrido, tanto la conectividad física como la visual, resultan muy evidentes.

En el primer tramo del recorrido, desde *Piazza Carlo Felice* hasta *Piazza C.L.N.*, el peatón ha de convivir con el tráfico rodado, quedando únicamente a su disposición, la zona central, con el jardín, de la primera plaza (Fig.I.8) y las vías laterales porticadas. A partir de esta última plaza, el espacio peatonal es mucho más amplio, incluyendo la calzada del segundo tramo de *Via Roma* (Fig.I.9), debido a la colocación de elementos de protección contra vehículos, que conllevan una considerable reducción del tráfico, dejando solamente acceso a vehículos de reparto de mercancía. Éste vuelve a aparecer nada más entrar en el área de *Piazza Castello*. Coches y tranvías atraviesan la plaza para conectar puntos colindantes de la ciudad. El área peatonal, de 20.000m<sup>2</sup>, incluye la mayoría de los hitos de la plaza, aunque no incluye la zona comercial situada en los porches, separada de esta área por el tráfico rodado. Aunque, el recorrido peatonal se interrumpe en contadas ocasiones por el rodado, el peatón puede circular con cierta despreocupación, centrándose en su rutina.

Este recorrido, se puede realizar prácticamente por completo, andando bajo porches, sin contar los cambios de manzana, en los que la mayoría de las veces, los porches se interrumpen. La conexión peatonal es cómoda, incluso está garantizada en día de lluvia.

El pavimento de este recorrido varía en función del espacio. En su mayoría se trata de baldosas de granito lisas o con decoración, en los espacios porticados. Baldosas de piedra lisa y gris en el área peatonal de *Piazza Castello* (Fig.I.10) y asfalto liso en la zona de tráfico reducido de *Via Roma*. Este tipo de pavimentación, resulta especialmente cómodo para el usuario, debido a la ausencia de huecos entre piezas o salientes, que puedan hacer del paseo un recorrido de obstáculos al caminar.

Caso que no resulta tan cómodo como los anteriores es el pavimento de adoquines de las plazas *C.L.N.* y *San Carlo*. Debido a la aparición de pequeñas juntas entre adoquines que resultan molestos al caminar en según que condiciones. En *Piazza San Carlo*, el dibujo decorativo que tiene el pavimento, está realizado con losas de piedra de mayor tamaño, por los que se puede caminar por él con mayor comodidad (Fig.I.11).

El espacio urbano, aunque en distinto grado, se utiliza las 24 horas del día. Por eso, la iluminación nocturna resulta fundamental para mantener la sensación de seguridad y conexión visual del peatón. Según la zona del recorrido hay más o menos aporte de luz artificial, siendo elevado en los dos tramos de *Via Roma*, al colocarse luminarias colgantes en el centro de cada arco, y más tenue en las plazas, con luminarias cada 30 metros, que incrementa en los bordes al mantenerse la continuidad de luminarias en los arcos. La intensidad moderada de la iluminación de las plazas, permite una conectividad visual suficiente.

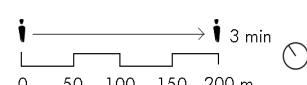
Fig.I.8: Calzada de *Piazza Carlo Felice*.

Fig.I.9: Segundo tramo de *Via Roma* con tráfico rodado reducido. Personas usando la calzada.

Fig.I.10: Zona peatonal de *Piazza Castello* con pavimento de baldosa gris. En buen estado y cómodo.

Fig.I.11: Pavimento de adoquines con dibujo decorativo de losas de piedra en *Piazza San Carlo*.

- ||||| Área peatonal
- Tráfico peatonal
- Tráfico peatonal cubierto
- ←→ Tráfico rodado
- ←→ Tráfico rodado de circulación restringida
- ××× Elementos de delimitación de zonas de tráfico restringido



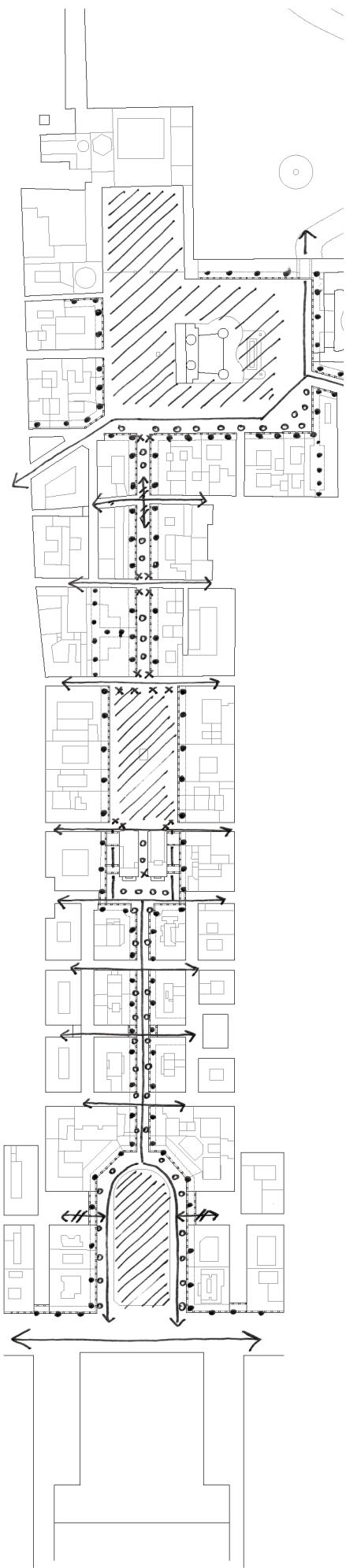


Fig.I.7



Fig.I.8

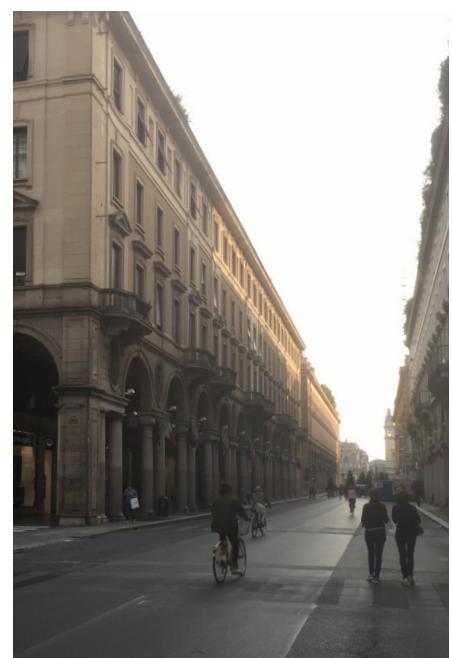


Fig.I.9



Fig.I.10



Fig.I.11

### III.1.3. Imagen y confort: sucesión de escenografías.

Podría esperarse que en este itinerario, perfectamente simétrico, recto y ordenado, no hubiera sorpresas al caminar por él. Sin embargo, sí que las hay. Desde cualquier punto, se pueden intuir los detalles de los espacios que lo suceden, pero hasta que no se llega al espacio intuido, no se descubre realmente el lugar. Este hecho sorprende. Genera una sensación de sorpresa y admiración por la arquitectura que envuelve el espacio y los elementos arquitectónicos urbanos. Esta sensación, en parte, se debe a la estrecha relación que hay entre espacio y edificios. Siguiendo las *linee guida*, las fachadas mantienen el ritmo compositivo en cada una de las plazas y en las calles. Aunque esta composición pueda variar en estilo y forma, como es el caso entre el primer y el segundo tramo de *Via Roma*, existen unas pautas rítmicas que generan similitud y por tanto unidad. Sigue lo mismo con el pavimento que, al adaptarse en estilo a cada tipo de espacio, y tener diferentes dibujos decorativos, genera una sintonía con los edificios que provoca una experiencia visual armónica y agradable.

Los **hitos** juegan un papel de gran importancia al señalar puntos concretos a los que el peatón quiere ir para descubrirlos en su plenitud. Este recorrido en cuestión, está lleno de edificios singulares y monumentos urbanos, bien sean a la altura de los ojos o estructuras que superan la línea de altura general establecida y que nos avisan desde la lejanía de su situación.

Se puede considerar como primer hito a la altura de los ojos, la estación de *Porta Nuova*, debido a su forma y al carácter ecléctico y singular de su fachada. Está en el extremo del eje de simetría del recorrido, y el efecto visual es tal, que desde la entrada del *Palazzo Reale*, sigue viéndose la bóveda de la estación. Es un edificio singular que está presente en la mayoría de las imágenes de este itinerario, ya sea como elemento protagonista o como telón de fondo. El eje de simetría pasa por varios elementos más que se convierten en protagonistas de muchas de las escenas del recorrido. Las fuentes de los ríos Po y Dora, situadas en *Piazza C.L.N.*, son otro ejemplo de este tipo de monumentos urbanos, en el eje y a la altura de los ojos. Flanquean la entrada a *Piazza San Carlo* y enmarcan las escenas posteriores generando una sensación de puerta de entrada. En el centro de *Piazza San Carlo* y, por tanto, en el centro del eje simétrico, está el monumento a Emanuele Filiberto. Se trata de una estatua de bronce sobre un gran pedestal de piedra. Podría considerarse que el hecho de que este monumento esté colocado en el eje de simetría, obstruye las vistas en ambas direcciones del eje, aunque lo lógico es considerarlo un elemento visual más integrado en la secuencia. Junto con dicho monumento, las iglesias gemelas de *San Carlo* y *Santa Cristina* son protagonistas del eje de la plaza y de la atmósfera de barroca, que además está reforzada por las suntuosas fachadas y los pórticos. La sensación de plaza cerrada genera una atmósfera de tranquilidad y confort.

Al final del eje se encuentra el *Palazzo Reale*, de fachada sobria, lo cual hace destacar todavía más la cúpula del *Duomo*, y la de la *Chiesa di San Lorenzo*, situadas en la parte izquierda del Palazzo. Ambas cúpulas sobresalen de la altura estandarizada de edificios, obligando a elevar la vista para contemplar su diferente y estética.

En *Piazza Castello*, otro hito a la altura de los ojos que se clasifica como edificio singular, y que genera su propio eje de simetría, perpendicular al del itinerario, se encuentra el *Palazzo Madama*. Al tener su fachada barroca en esta parte de la plaza, su majestuosidad se integra con las fachadas limitantes de ritmo compositivo y ornamentación también en tonalidades claras. El último hito de este recorrido es la *Torre Littoria*. Destaca por sus 87 metros de altura y por su estética racionalista, que rompe con el orden y la imagen barroca de este recorrido, pero a la vez integrada en el entorno como edificio singular.

Se pueden considerar puntos singulares del recorrido, las dos galerías interiores y abiertas a la calle que aparecen en él. Al recorrer el segundo tramo de *Via Roma*, aparece la *Galleria San Federico* (Fig.I.13), de planta en 'T', con una entrada en cada uno de sus extremos. Alberga comercios, restaurantes y uno de los cines más

Fig.I.13: *Galleria San Federico*

Fig.I.14: *Galleria Subalpina*

#### Monumentos urbanos

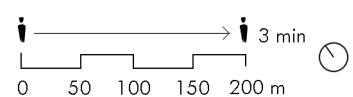
- 1.Fuentes del Po y el Dora
- 2.Monumento a Emanuele Filiberto
- 3.Monumento a Emanuele Filiberto Duque de Aosta.

#### Edificios singulares

- 1.*Porta Nuova*
- 2.*San Carlo* y *Santa Cristina*
- 3.*Torre Littoria*
- 4.*Palazzo Madama*
- 5.*Chiesa di San Lorenzo*
- 6.*Palazzo Reale*
- 7.Cúpula del *Duomo*

#### Galerías

- 1.*Galleria di San Federico*
- 2.*Galleria Subalpina*



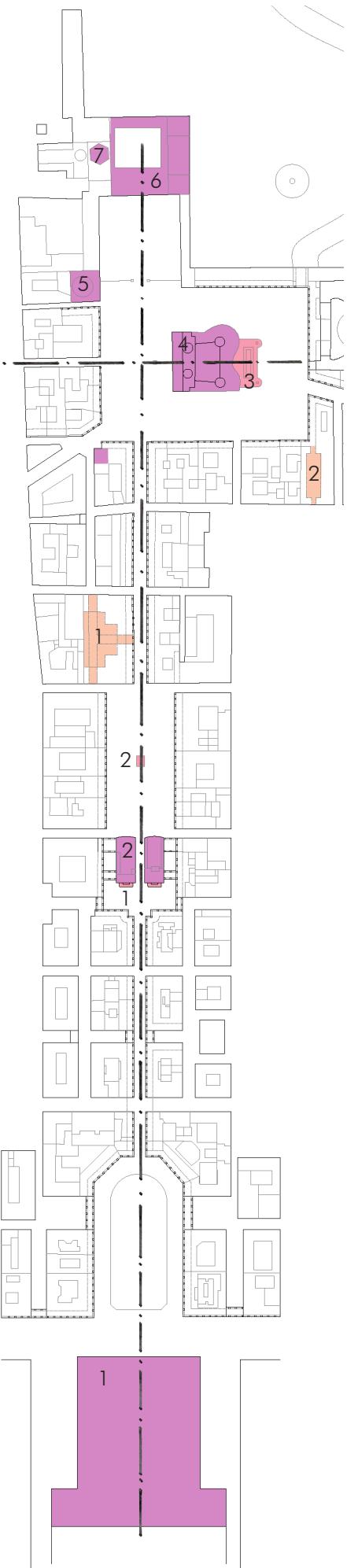


Fig. I. 12.

antiguos de la ciudad, que llama la atención por su entrada iluminada con luces neón blancas y perfectamente integradas en el contexto. La segunda galería, *Galleria Subalpina* (Fig.I.14), se encuentra en uno de los vértices de *Piazza Castello*. De planta rectangular y algo más pequeña que la anterior, que alberga cafeterías históricas. Ambas galerías, con sus cubiertas de vidrio y su ambiente histórico, resultan lugares agradables y acogedores, especialmente en invierno.

Hay dos zonas verdes localizadas en el itinerario: el jardín de *Piazza Carlo Felice*, y, en *Piazza Castello*, un área pequeña que rodea la zona trasera del Palazzo Madama. En cuanto a elementos de agua, además de las fuentes del Po y el Dora en *Piazza C.L.N.*, hay un pequeño estanque en el jardín de *Carlo Felice* y cuatro fuentes en el eje de simetría de *Piazza Castello*, a la altura del suelo y que solo se encienden de primavera a otoño para evitar posibles problemas. Estos elementos aportan frescura y vitalidad al entorno pétreo y ordenado. Dicha vitalidad se ve fomentada por el hecho de que, tanto las zonas verdes como los bordes de piedra de las fuentes, son utilizados por los peatones como lugares de reposo (ver usos y actividades).

La **iluminación nocturna** sigue la misma pauta compositiva de las fachadas de los edificios y los pórticos. Las luminarias vistas se integran con el estilo arquitectónico, reforzando la atmósfera del espacio. En las zonas porticadas, se coloca una luminaria colgante en cada arco, que da luz tanto al interior como al exterior de la calle. Tanto en fachadas como en edificios singulares, se genera un juego artístico de luces que resaltan los materiales y cada detalle. En las plazas, la iluminación del espacio se atenúa, acentuándose la de los edificios, y convirtiéndose así en protagonistas del espectáculo nocturno. Recorrer este itinerario de noche, supone apreciar con mayor precisión la belleza de sus formas.

Los **materiales**, también juegan un papel sensorial fundamental. Por ejemplo, la calidez experimentada en el segundo tramo de *Via Roma*, cuyos materiales tiene tonalidades ocres y marrones y están iluminados por luces amarillas, es mucho mayor que la experimentada en el primer tramo de la calle, de materiales grisáceos y aunque, iluminados también por la misma tonalidad de luz, el entorno sigue siendo más frío.

La **sucesión de escenografías** de este recorrido, con el conjunto de dichas cualidades, lo convierte en un paseo interesante, en el que, a pesar de poder intuir el punto final por el hecho de ser un itinerario lineal y simétrico, el juego de escenas y de distintos espacios asegura una rica experiencia sensorial, y evitando la posibilidad de que el peatón experimente la “perspectiva de las piernas cansadas”.



Fig.I.13



Fig.I.14



A: Fig. I.15

A: Bóveda de la estación de *Porta Nuova* marcando el inicio del eje de simetría del recorrido. Durante todas las escenas del recorrido orientadas a Sur, se verá de telón de fondo la imagen de la bóveda.

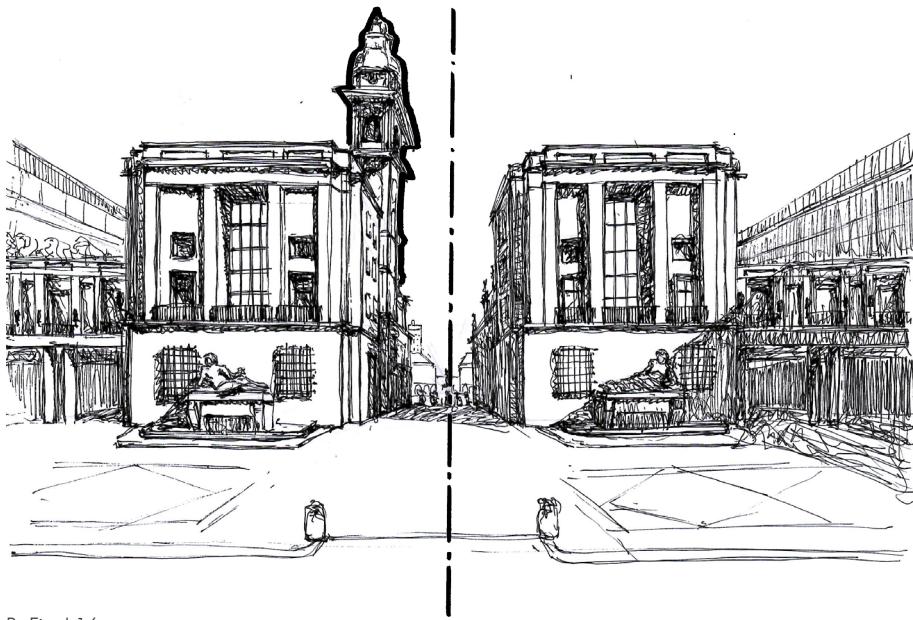
B: Eje de simetría en *Piazza C.L.N.* La torre de *Chiesa di San Carlo* capta las miradas, frente al resto de elementos que se mantienen a la misma altura.

C: *Piazza San Carlo* mantiene el eje de simetría del itinerario, sobre el que aparece el Monumento a Emanuele Filiberto. La alineación de las cornisas de las iglesias gemelas y las fachadas, y el ritmo de fachada crean una atmósfera armónica y agradable.

D: Porches del segundo tramo de *Via Roma*. La composición ordenada tanto en el interior de los pórticos como en el exterior, ayuda a entender ambas zonas como un único espacio.

E: El eje de simetría del recorrido termina con la fachada del *Palazzo Reale*. Destacan las cúpulas de *San Lorenzo* y del *Duomo*, y el *Campanile* del *Duomo*, que sobresalen de la línea de altura del resto de edificios.

F: *Piazza Castello* vista desde la pequeña plaza que precede al *Palazzo Reale*. Al final del eje de simetría se reconoce la bóveda de la estación de *Porta Nuova* y algo más cerca, la torre de *San Carlo*. Aparece la *Torre Littoria* como uno de los hitos sobresalientes de la línea de altura.



B: Fig. I.16



C: Fig. I.17

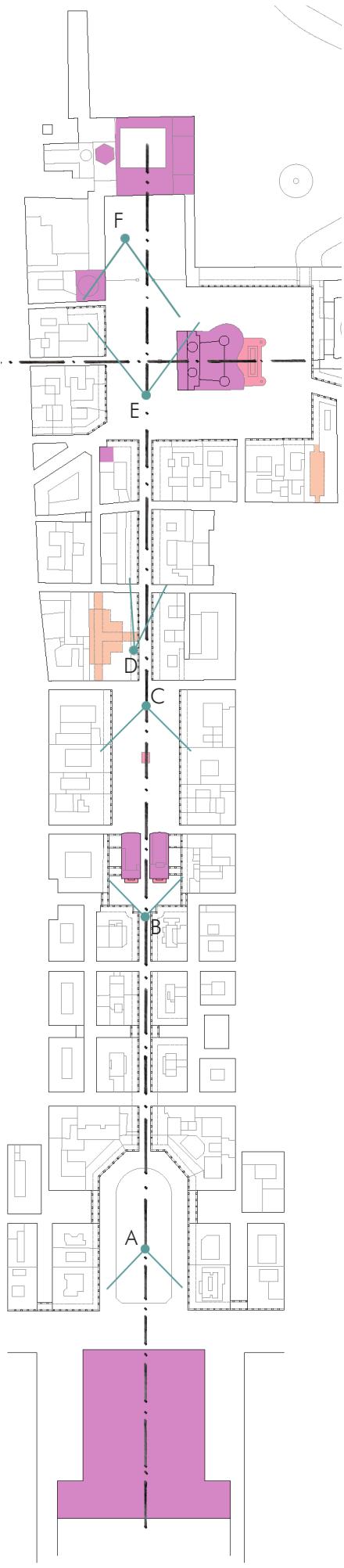
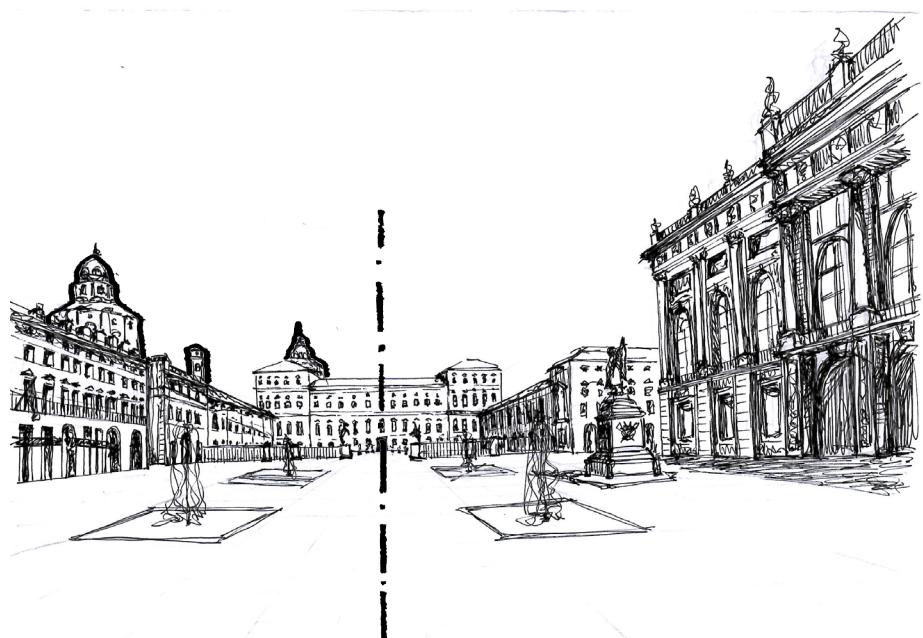


Fig. I.18



D: Fig.I.19



E: Fig.I.20



F: Fig.I.21

### III.1.4. Usos y actividades: de todos y para todos.

Este recorrido tiene una alta concentración de actividades. Esto se debe a que engloba, como ya he mencionado, algunas de las plazas más importantes del casco histórico y de la ciudad. Hay factores, además del interés histórico y cultural del recorrido, que refuerzan la atracción general hacia él. El hecho de que uno de los vértices sea la estación y esa área sea un importante nodo de transporte público que conecta el centro con el resto de la ciudad, genera un flujo de personas más elevado que en otras zonas céntricas.

Al ser un recorrido de relevancia y contenido histórico, así como uno de los ejes comerciales principales, hay un gran flujo de turistas y visitantes esporádicos cuyo interés principal es descubrir la ciudad visitando los lugares más populares. Los habitantes se trasladan a este punto de la ciudad para realizar sus compras y pasar su tiempo de ocio, debido también a la elevada densidad tanto de locales comerciales como de cafeterías y restaurantes. La ubicación de locales históricos, como el *Gran Cafè Torino* (Fig.I.23) situado en *Piazza San Carlo*, supone la integración de la actividad gastronómica como parte del recorrido cultural. Así, podría decirse que las actividades principales que se desarrollan a lo largo de este itinerario son culturales, gastronómicas y comerciales.

El desarrollo conjunto de todas estas acciones, supone la inclusión e integración de los diferentes tipos de usuarios del recorrido que, participan del espacio urbano. Hay actividades que refuerzan este hecho, como los espectáculos callejeros (Fig.I.26 y Fig.I.27) que se dan a diario y que convierte en espectador tanto al turista como al usuario habitual.

Toda esta actividad se desarrolla durante el día. No hay apenas actividad nocturna, que queda reducida a algunos paseantes o a espectáculos callejeros puntuales, especialmente en verano.

La actividad social diurna se ve incrementada por la alta densidad de locales comerciales y gastronómicos, las terrazas de las cafeterías, situadas sobre todo en *Piazza San Carlo*, los elementos monumentales que sirven de asiento, como los bordes de las fuentes del Po y el Dora o el pedestal del monumento a Emanuele Filiberto (Fig.I.28), y la disposición planificada del mobiliario urbano (Fig.I.29), que genera puntos de concentración de actividad social. Se incluyen también las zonas verdes de *Piazza Castello* y *Carlo Felice*, que funcionan como zonas de esparcimiento y permanencia.

- Fig.I.23: *Gran Cafè Torino* con el cartel de neón de *Martini*. El anuncio más antiguo de la ciudad.
- Fig.I.24: Porches en *Piazza Castello*.
- Fig.I.25: Porches del segundo tramo de *Via Roma*.
- Fig.I.26: Espectáculo callejero en el segundo tramo de *Via Roma*.
- Fig.I.27: Espectáculo callejero en *Piazza Castello*.
- Fig.I.28: Pedestal, del Monumento a *Emanuele Filiberto*, utilizado como asiento.
- Fig.I.29: Mobiliario urbano en *Piazza San Carlo*.



Fig.I.23



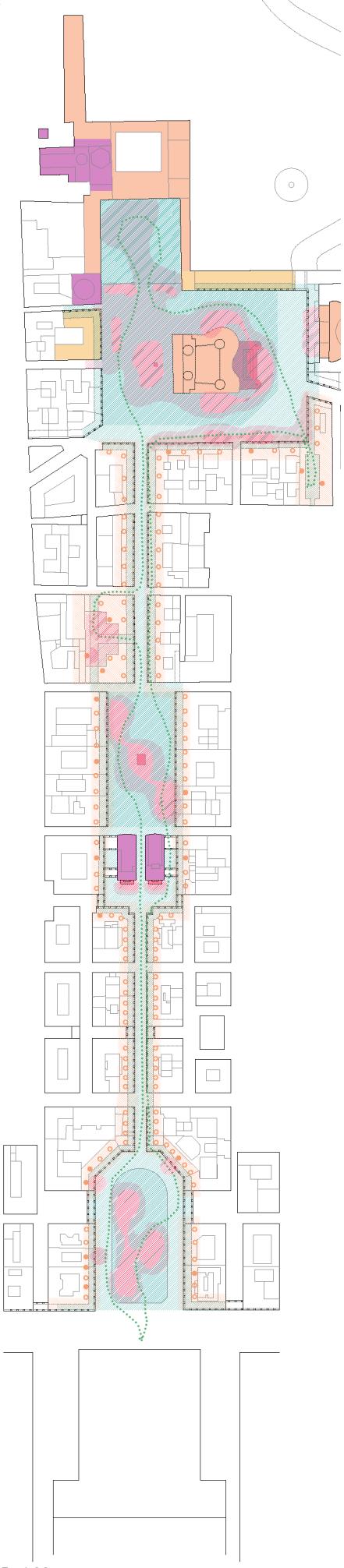


Fig.I.22



Fig.I.24



Fig.I.25



Fig.I.26



Fig.I.27



Fig.I.28



Fig.I.29

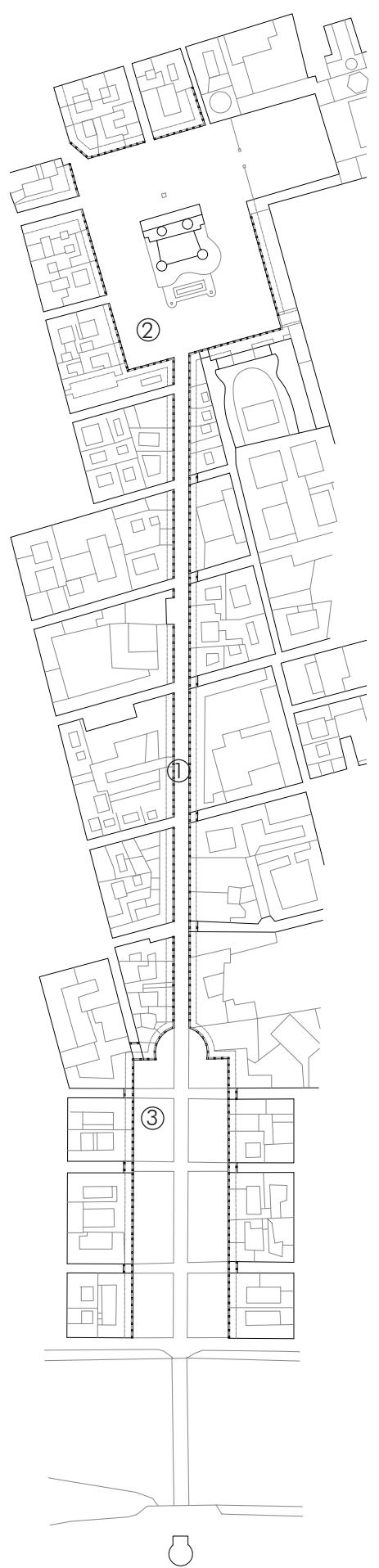


Fig. II.1

título de hoja

### **III.2. *Via Po*: la conexión con el río.**

Componentes espaciales:

Vías:

1. *Via Po*

Plazas:

2. *Piazza Castello*
3. *Piazza Vittorio Veneto*

Este itinerario empieza donde se deja el primer recorrido, en *Piazza Castello*, y termina en *Piazza Vittorio Veneto*. *Via Po*, igual que *Via Roma*, es una de las arterias principales del centro de la ciudad. En esta ocasión los puntos que conecta son, *Piazza Castello* con el río *Po*. Su relevancia se debe a que fue el eje de la segunda ampliación de la ciudad, a finales del siglo XVII. La razón de que el eje sea oblicuo a la retícula ortogonal que caracteriza el tejido urbano, es debido a la voluntad de conectar el *Palazzo Madama* con la puerta de la ciudad, *Porta di Po*, que se abría directamente al río.

### III.2.1. Sistema espacial: continuidad en todos los sentidos.

Se ha mencionado anteriormente que la tipología de *Piazza Castello* no corresponde concretamente a ningún modelo de plaza y que su parte Este, la que se abre hacia *Via Po*, conserva cierto carácter de la ciudad medieval debido al frente posterior del *Palazzo Madama*, de estilo medieval. Delante de dicho frente, aparece el monumento a Emanuele Filiberto Duque de Aosta, que incluye un pedestal de granito gris de grandes dimensiones.

El espacio final del recorrido es la *Piazza Vittorio Veneto*. De carácter Barroco, tiene una superficie de 39.960 m<sup>2</sup>, lo que la convierte en la plaza porticada más grande de Turín y de Europa <sup>1</sup>. La mayor parte de su superficie es rectangular, pero cuenta con una zona, concretamente la que conecta con *Via Po*, de superficie, y cierre de fachadas, semicircular (Fig.II.3). El perímetro de la plaza es de fachadas homogéneas en características plásticas además de estar porticado en su totalidad.

Su construcción es posterior a la segunda ampliación barroca de la ciudad, concretamente de 1817. Se construyó, junto con una ampliación de manzanas hacia el río, con la intención de conectar *Via Po* con el puente *Vittorio Emanuele I*.

Al otro lado del puente se encuentra una iglesia exenta y de planta circular, *Chiesa della Gran Madre di Dio*, que debido a su posición en el eje simétrico de *Via Po* y de la plaza, se puede ver incluso desde el inicio de la calle. Es un foco visual de atención importante en este recorrido al ser la única iglesia de la ciudad que está totalmente aislada, sobre un pedestal pétreo y sin adosarse a ningún edificio. Podría considerarse que *Piazza Vittorio* tiene como punto focal la *Gran Madre* que, a pesar de no ser un elemento introducido físicamente en el área de la plaza, actúa como telón de fondo, junto con las colinas, hacia el que se desvían todas las miradas (Fig.II.4).

El desnivel que existe entre *Piazza Vittorio* y la ribera del Po, se salva de una forma elegante mediante rampas y escalinatas, con las cuales se accede a los antiguos muelles del puerto fluvial. Esta zona, revitalizada, *Murazzi del Po* (Fig.II.5), funciona actualmente como lugar de ocio nocturno, sirviendo los antiguos almacenes subterráneos como locales de ocio nocturno. Otro punto focal de *Piazza Vittorio*, mirando hacia *Via Po*, es la famosa *Mole Antonelliana* (Fig.II.2), símbolo de la ciudad de Turín y diseñada por Alessandro Antonelli <sup>2</sup>.

*Via Po* es el eje conector entre las dos plazas de los extremos del recorrido. Forma parte de la red de calles porticadas de la ciudad, cuyos porches se unen a los de *Piazza Vittorio* generando un recorrido cubierto continuo. Sus fachadas son simétricas e idénticas en color y forma, exceptuando dos puntos concretos en los que se interrumpe el ritmo de fachada para dar paso a los frentes de dos iglesias: *Chiesa della Santissima Annunziata* (Fig.II.6) y la *Chiesa di San Francesco Da Paola*.



Fig.II.2: La *Mole Antonelliana*. Construida en 1889. Se inició su construcción con la intención de albergar una Sinagoga para la comunidad judía de Turín. Actualmente alberga el *Museo Nazionale del Cinema*.

1. Torino today. Noticia del 12 de mayo de 2016. Aclara que se trata de la plaza más grande de Europa con límites porticados. Hay plazas no porticadas más grandes, como por ejemplo, la Plaza del Pilar, en Zaragoza.

2. Edificio de estilo neoclásico es el más alto de la ciudad, con 167,5 metros de altura (solamente superado por el *Grattacielo della Regione Piemonte*, levantado en 2011) .“Torino Turistica - La Mole Antonelliana”. Città di Torino. Archivado desde el original el 19 de enero de 2011. Consultado el 6 de diciembre de 2019.

Fig.II.3: Desembocadura de *Via Po* en *Piazza Vittorio Veneto*.

Fig.II.4: *Piazza Vittorio Veneto* con el telón de fondo de las colinas con la *Chiesa della Gran Madre di Dio*.

Fig.II.5: Vistas de *Murazzi del Po* desde el puente *Vittorio Emanuele I*. Rampa de acceso desde *Piazza Vittorio Veneto* y escalinata que se repite a lo largo de toda la ribera.

Fig.II.6: Frente de la *Chiesa della Santissima Annunziata* que interrumpe el ritmo de fachada y pórticos de *Via Po*.



Fig.II.3



Fig.II.4



Fig.II.5



Fig.II.6

### III.2.2. Conectividad: bajo pórticos.

Durante todo el itinerario, el **tráfico peatonal y el rodado** comparten espacio. *Via Po* dedica la parte central al tráfico de coches y, tranvías y aceras laterales, bajo los pórticos, a los peatones (Fig.II.8). En *Piazza Vittorio*, el eje central de *Via Po*, continúa hasta llegar al puente y cruzar a la otra orilla, mientras que las áreas laterales, de gran extensión, quedan reservadas a los peatones, siendo interrumpidas en tres ocasiones por calles perpendiculares que conectan el tráfico rodado su arteria principal (Fig.II.9).

Al reducirse el tráfico peatonal a los laterales de *Via Po*, los viandantes solamente hace uso de la pavimentación bajo los pórticos, de baldosas de piedra lisa y cómoda para circular (Fig.II.10). Utilizan puntualmente la calzada, para cruzar la calle, por ejemplo, que resulta algo más incómoda a la hora de caminar ya que son adoquines grandes de piedra, los cuales se encuentran ligeramente levantados o estropeados en algunos puntos. En cuanto a la pavimentación de *Piazza Vittorio*, las zonas peatonales son de pequeños adoquines con juntas de mortero entre ellos, por lo que son de escasa profundidad y no resultan incómodas al caminar con determinado calzado.

De la misma manera que el primer recorrido, éste se puede hacer por completo caminando bajo calles porticadas. Existe una ligera diferencia, que los pórticos de la fachada izquierda son continuos desde *Piazza Castello* hasta *Piazza Vittorio*, sin interrumpirse en los cambios de manzana, mientras que, los pórticos de la fachada derecha, se interrumpen en cada cambio de manzana (Fig.II.11) <sup>1</sup>. Esto hace que, en días de condiciones climáticas poco favorables, el usuario prefiera circular por el lado de **pórticos continuos**, aunque siga habiendo peatones que utilicen el lado contrario.

La **iluminación nocturna** se mantiene constante. *Via Po* se ilumina con elementos colgantes de los arcos de los pórticos y *Piazza Vittorio*, por las mismas luminarias en las zonas de los pórticos y por farolas colocadas a la altura del eje central y cada 35 metros. La iluminación es tenue pero suficiente para mantener la conectividad visual entre el peatón y el entorno durante las horas nocturnas.

Fig.II.8: Tráfico compartido en *Via Po*.

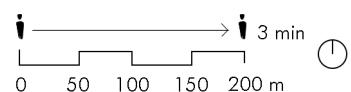
Fig.II.9: Tráfico peatonal y rodado en la arteria principal de *Piazza Vittorio Veneto*.

Fig.II.10: Continuidad de los pórticos de la parte izquierda de *Via Po* y pavimentación de baldosas de piedra lisa.

Fig.II.11: Interrupción de los pórticos en la parte derecha de *Via Po*.

1. El Rey, Vittorio Emanuele I, ordenó la construcción de pórticos continuos en el lado izquierdo de *Via Po*, para que, los días de lluvia, la realeza Sabauda pudiera llegar desde el Palazzo Reale hasta la Chiesa della Gran Madre prácticamente cubiertos. Artículo del blog Bogianen.wordpress.com Portici di *Via Po*: curiosità. Publicado el 29 de marzo de 2009.

- ||||| Área peatonal
- Tráfico peatonal
- Tráfico peatonal cubierto
- ←→ Tráfico rodado
- ←→ Tráfico rodado de circulación restringida
- ××× Elementos de delimitación de zonas de tráfico restringido



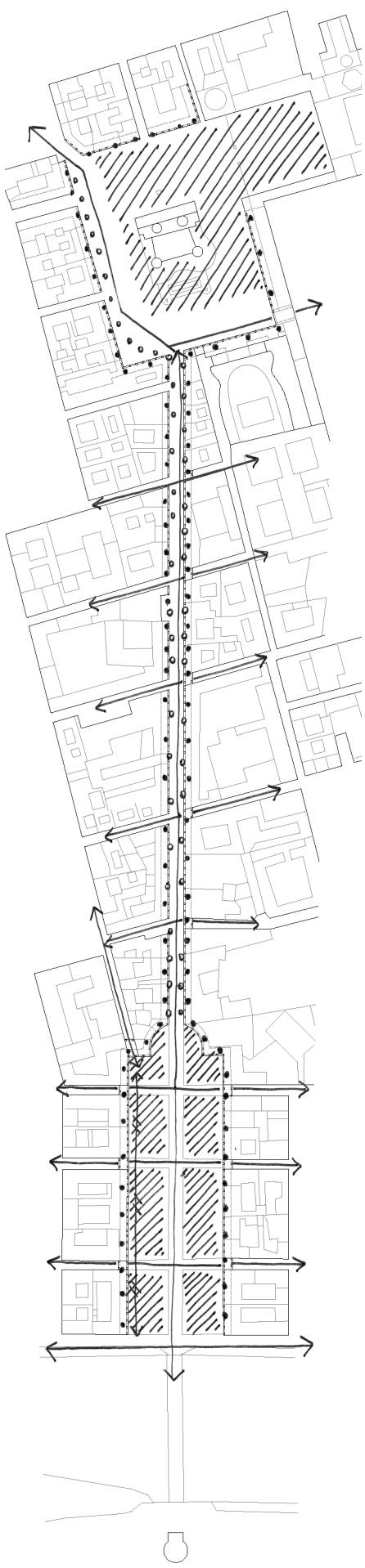


Fig.II.7



Fig.II.8



Fig.II.9



Fig.II.10



Fig.II.11

### III.2.3. Imagen y confort: telón de fondo.

Al tratarse de un recorrido marcado por una simetría rigurosa, queda garantizada una conexión visual en la que se puede intuir la escena que hace de telón de fondo, que va cobrando nitidez conforme se avanza. Sucede al realizar el recorrido en ambas direcciones, teniendo como telón de fondo la parte medieval del *Palazzo Madama* si se realiza el recorrido hacia *Piazza Castello*, y la imagen de la *Chiesa della Gran Madre di Dio* (Fig.II.13) con las colinas turinesas de fondo, si se realiza el recorrido hacia el río. Sin duda, la imagen más impactante resulta cuando se realiza el recorrido en esta última dirección. Desde el inicio del recorrido se ve lo que sucede al final, y al ser *Via Po* una calle ininterrumpida, no aparecen espacios intermedios que sorprendan al peatón.

Si se busca el factor sorpresa a lo largo de la calle, se puede hablar de la *Chiesa della Santissima Annunziata*, en su lado izquierdo, que rompe con el ritmo de composición de la fachada, y destaca por su gran carácter barroco. Aunque, es cierto que, al llegar a *Piazza Vittorio*, invade cierta sensación de libertad al salir de la zona porticada y abrirse completamente ante el río y las colinas. Aquí la naturaleza juega un papel importante como parte de la imagen de la plaza.

Los hitos correspondientes a este itinerario son, en su mayoría visuales. Este es el caso de la *Chiesa della Gran Madre* o el de la *Mole Antonelliana*, cuya cúpula y aguja sobresale entre los edificios limitantes de *Piazza Vittorio*, y que la sensación de querer callejear hasta encontrarse con ella. Los edificios singulares incluidos físicamente en el recorrido son las dos iglesias presentes en *Via Po*: *Chiesa della Santissima Annunziata*, que he mencionado con anterioridad, y la *Chiesa di San Francesco da Paola*, de fachada mucho más sobria que la primera. En la parte de *Piazza Castello* que corresponde al eje de *Via Po*, concretamente alineado con la fachada medieval del *Palazzo Madama*, se levanta un monumento urbano dedicado a *Emanuele Filiberto Duque de Aosta* (Fig.II.14). La imagen de este último hito desde *Via Po*, no resulta tan llamativa como la imagen opuesta de la *Gran Madre*.

La homogeneidad compositiva y arquitectónica permanece durante todo el recorrido, siendo las fachadas y los pórticos prácticamente iguales tanto en *Via Po* como en *Piazza Vittorio*. Esta uniformidad, fruto de la construcción simultánea y de la aplicación de las líneas guía, hace entender al peatón que la sucesión de espacios de este recorrido pertenece a una serie de piezas arquitectónicas y urbanas concebidas como una unidad compositiva.

La iluminación nocturna crea una atmósfera tenue, agradable y constante durante todo el recorrido, en el que destaca la *Gran Madre* con su iluminación estratégica, que cambia de color para resaltar su singularidad. Además de ser imprescindible para la conectividad visual, las fachadas del recorrido están iluminadas rítmicamente, siguiendo la composición y los edificios singulares con luces y focos que realzan sus cualidades físicas, embelleciéndolas y embelleciendo también el paisaje urbano.

La presencia de la red de catenarias y cables del tranvía y la iluminación urbana que parecen flotar encima de la plaza y la calle, llama la atención, especialmente a los visitantes esporádicos. Para los usuarios frecuentes, este es solo un componente más de la imagen urbana, aunque para algunas personas puede ser un elemento negativo que distorsiona la imagen bella de la ciudad.

La secuencia de imágenes de este itinerario resulta algo escasa. Se trata de una única secuencia a la que se le va haciendo zoom, hasta que llegas al espacio libre de *Piazza Vittorio* para percibir el lienzo de fondo en su totalidad. Es otra manera diferente de generar inquietud por recorrer el espacio urbano.

Fig.II.13: El punto focal de *Piazza Vittorio Veneto*, la *Chiesa della Gran Madre di Dio*.

Fig.II.14: Monumento a Emanuele Filiberto Duque de Aosta.

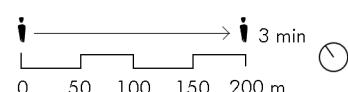
- Monumentos urbanos
- 1. Monumento a Emanuele Filiberto Duque de Aosta

- Edificios singulares

- 1. *Palazzo Madama*
  - 2. *Chiesa di Francesco da Paola*
  - 3. *Chiesa della Santissima Annunziata*
  - 4. *Chiesa della Gran Madre di Dio*

- Galería

- 1. *Galleria Subalpina*



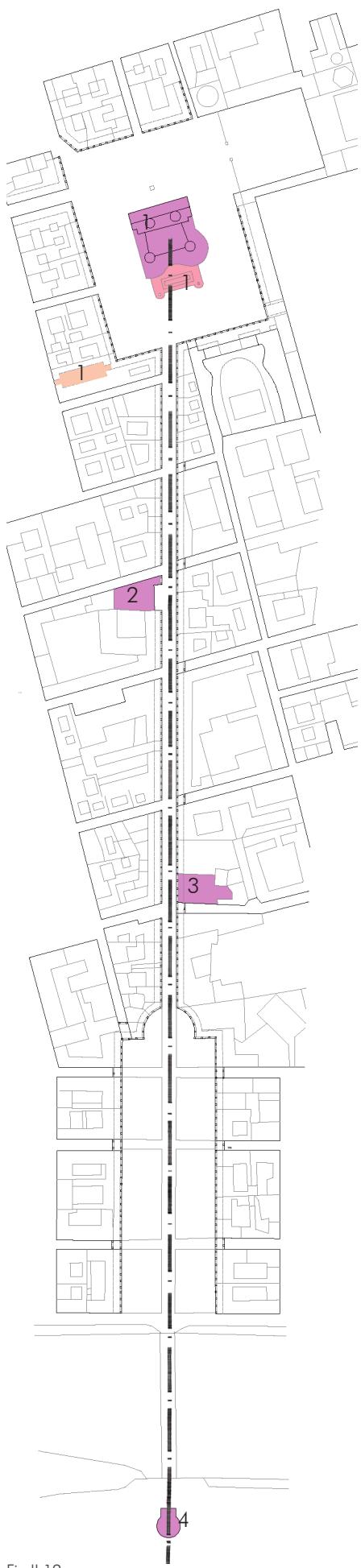


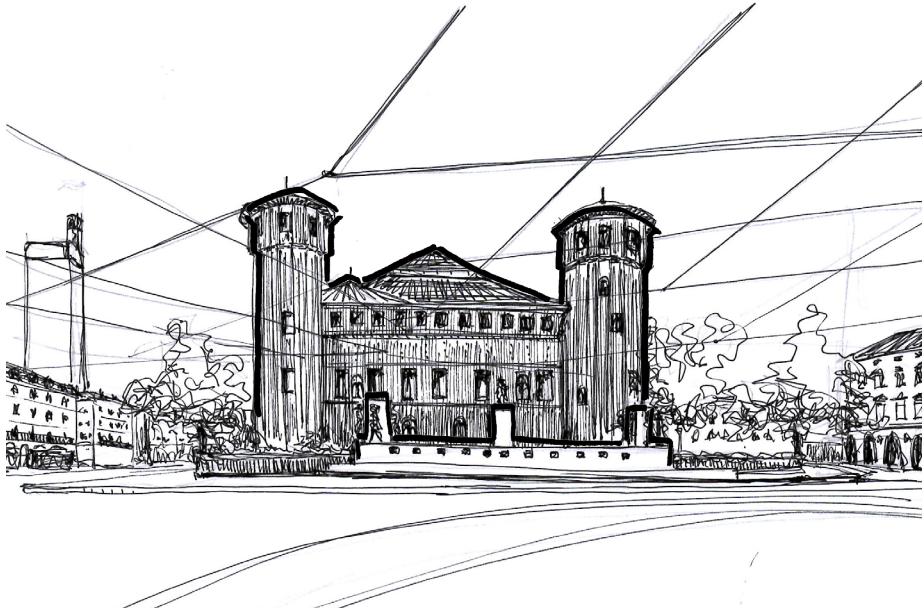
Fig.II.12



Fig.II.13



Fig.II.14



A: Fig. II.15



B: Fig. II.16



C: Fig. II.17

A: La fachada medieval del *Palazzo Madama* y el *Monumento a Emanuele Filiberto Duca d'Aosta*, son los elementos protagonistas de la escena que aparece en la desembocadura de *Via Po* con *Piazza Castello*.

B: Vista desde *Via Po* a *Piazza Castello* con telón de fondo del *Palazzo Madama* medieval. El ritmo compositivo de fachada se repite a lo largo de toda la calle, generando vistas similares desde ambos lados de la calle.

C: Vista de *Via Po* hacia *Piazza Vittorio Veneto*. Se percibe el telón de fondo de la plaza a lo largo de toda la calle. En el eje de simetría aparece la *Chiesa della Gran Madre di Dio*, que se convierte en la protagonista del permanente telón de fondo del recorrido.

D: Desembocadura de *Via Po* en *Piazza Vittorio Veneto*. El telón de fondo se ve con más nitidez. Un elemento que antes pasaba desapercibido y gana protagonismo al salir a un espacio abierto, son las catenarias del tranvía, pasando a formar parte de la escena urbana.

E: La aproximación al río supone una percepción más nítida del telón de fondo del recorrido.

F: Desde la zona más proxima al río de *Piazza Vittorio*, se obtiene una vista general de la plaza, con su composición homogénea de las fachadas que enlazan con las de *Via Po*, generando una unidad armónica. Sobre la línea de altura aparece la cúpula y la guía de la *Mole Antonelliana*.

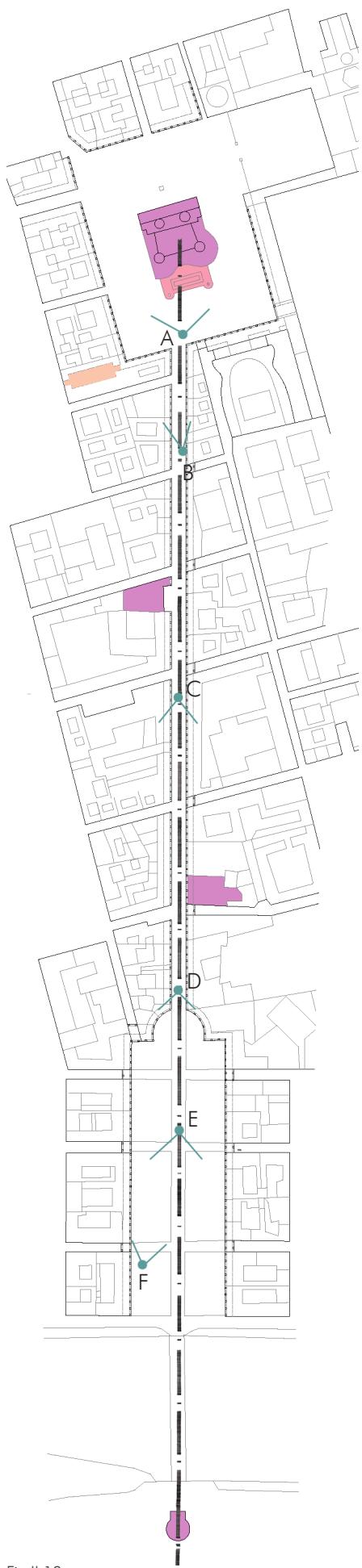
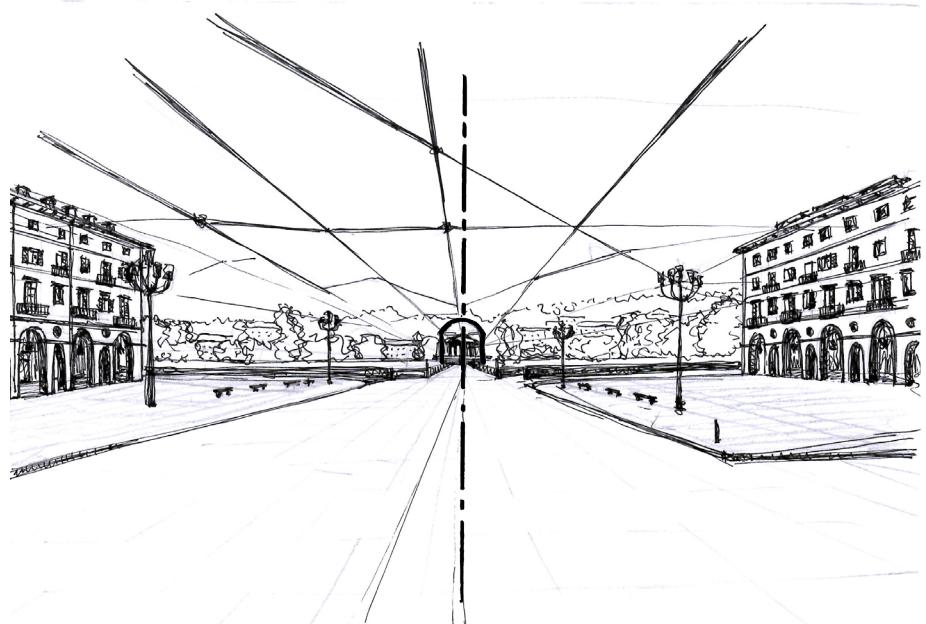


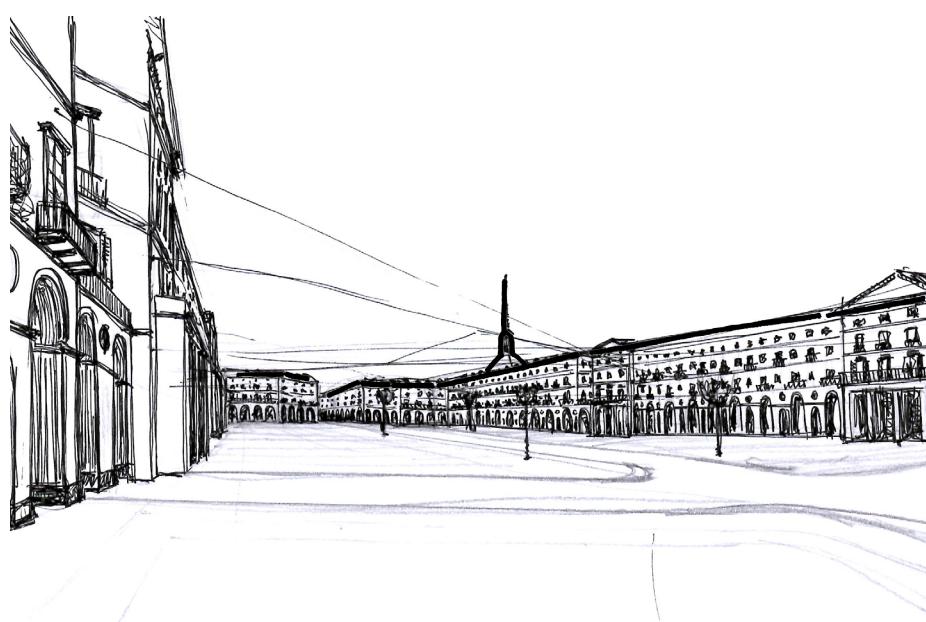
Fig.II.18



D: Fig. II.19



E: Fig. II.20



F: Fig.II.21

### III.2.4. Usos y actividades: la vida nocturna.

La densidad de bordes de este itinerario es muy elevada por lo que la actividad que se genera en él también lo es (Fig.II.22, Fig.II.24 y Fig.II.25). Aquí se encuentran algunos de los locales más antiguos y con más tradición de la ciudad como chocolaterías y o el *Caffè Vittorio Veneto*, en la desembocadura de *Via Po* en la plaza.

Los bordes de *Piazza Vittorio* son prácticamente de locales gastronómicos y locales nocturnos, por lo que las actividades pioneras de este itinerario son, las gastronómicas y las nocturnas (Fig.II.26 y Fig.II.27).

Esto supone que, durante las horas de día, los usuarios que frecuentan este itinerario ocupan un amplio abanico de colectivos. Turistas que realizan el recorrido enlazándolo con el primer itinerario, turineses y residentes que realizan actividades comerciales o grupos de ambos colectivos que hacen uso de las terrazas de las cafeterías y de los restaurantes. También es un recorrido de actividades culturales ya que, en uno de los frentes de *Piazza Castello* que cierra *Via Po*, se encuentra el *Teatro Reggio*, cuyo cartel de ópera, teatro y conciertos es bastante amplio y dedicado a todo tipo de público. Al inicio de *Via Po*, cerca del Teatro, se encuentra una de las múltiples sedes de la *Università degli studi di Torino*, en la que se realizan exposiciones temporales, conferencias y actividades de índole cultural.

Pero, sin duda, la actividad protagonista de este eje, concentrada especialmente en *Piazza Vittorio* y en la zona de *Murazzi del Po*, es el ocio nocturno (Fig.II.28 y Fig. II.29). El colectivo de usuarios pasa a ser el joven y hacen uso tanto de los locales como de la plaza, especialmente entre primavera y otoño. Los locales de la plaza que funcionan como cafeterías durante el día, son bares de copas y pequeñas discotecas por la noche y los locales de *Murazzi* abren sus puertas convirtiéndose en discotecas y bares famosos de la ciudad. Las personas colonizan el espacio haciendo uso de las terrazas, del mobiliario urbano y de los muros de piedra que limitan la plaza con el Po, así como de los muros de las rampas que bajan a la ribera.

*Via Po* también tiene vida durante la noche debido a que hay algún local de ocio nocturno y a que muchos de sus locales de restauración permanecen abiertos hasta altas horas de la madrugada.

Este recorrido es considerado, especialmente por la gente joven, la zona de ocio nocturno por excelencia de la ciudad.



Fig.II.22

Fig.II.22: Quiosco de prensa en los porches de *Via Po*. Existen locales de este tipo así como puestos de venta de libros de segunda mano a lo largo de toda la calle.

Fig.II.24: Porches de la parte izquierda de *Via Po*, con el abovedado original, locales tradicionales y carteles publicitarios culturales.

Fig.II.25: Porches de la parte derecha de *Via Po*, con abovedado fruto de una remodelación en 1977 y locales comerciales.

Fig.II.26: Terraza en la zona derecha de *Piazza Vittorio Veneto* con vistas hacia la *Chiesa della Gran Madre di Dio*.

Fig.II.27: Terraza de la zona izquierda de *Piazza Vittorio Veneto*.

Fig.II.28: Actividad nocturna en *Piazza Vittorio Veneto*. Elementos de restricción de tráfico rodado usados como asiento.

Fig.II.29: Vida nocturna en *Murazzi del Po*.



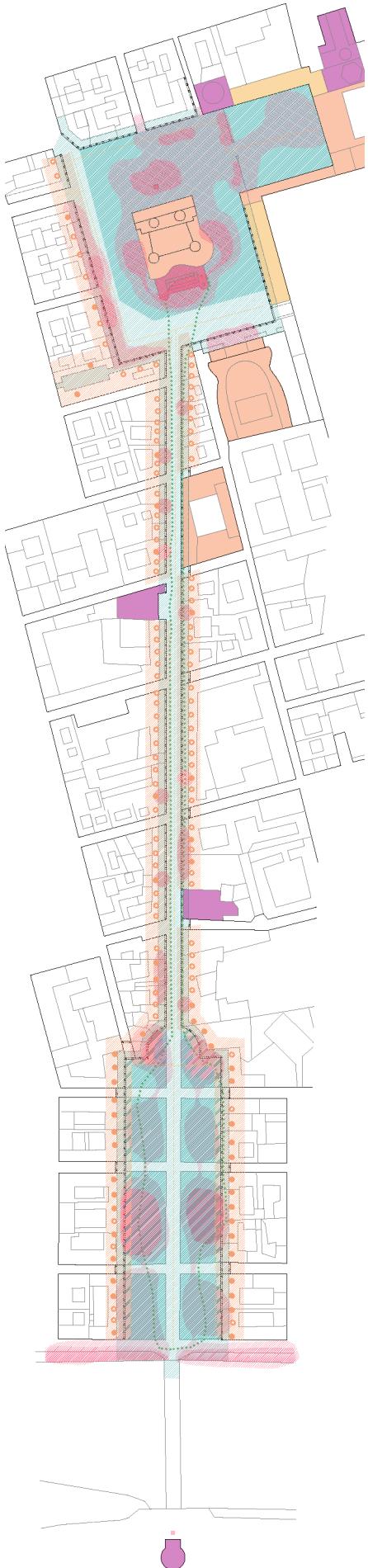


Fig.II.23



Fig.II.24



Fig.II.25



Fig.II.26



Fig.II.27



Fig.II.28



Fig.II.29

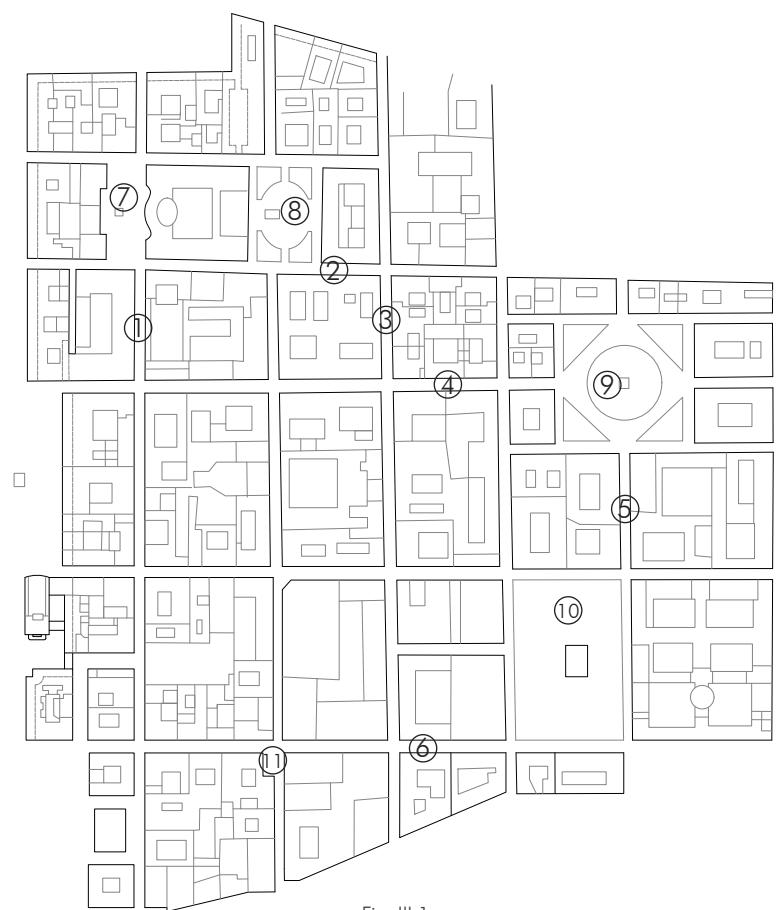


Fig. III.1

### **III.3. *La città dell'ottocento.***

Componentes espaciales:

Tramos de Vías:

1. *Via Giuseppe Luigi Lagrange*
2. *Via Principe Amedeo*
3. *Via Giambattista Bogino*
4. *Via Maria Vittoria*
5. *Via Accademia Albertina*
6. *Via Cavour*

Plazas:

7. *Piazza Carignano*
8. *Piazza Carlo Alberto*
9. *Piazza Carlo Emmanuele II*
10. *Piazzale Valdo Fusi*
11. *Piazzetta Madonna degli Angeli*

Este itinerario recorre algunas de las calles de la ciudad de trazado barroco, así como algunas de sus plazas más relevantes y pequeñas plazoletas. Tanto plazas como calles tienen diferente carácter, incluso existen áreas reconstruidas de estética contemporánea.

Las calles y espacios que se recorren en este itinerario pertenecen al área de la segunda ampliación del siglo XVII, sobre la que se hizo una reestructuración, un siglo más tarde, realizada por Filippo Juvarra, que incluyó la construcción de varios edificios de relevancia arquitectónica y cultural.

Dentro de este recorrido, se encuentran varios edificios culturales relevantes, algunos incluso considerados hitos debido a su gran valor arquitectónico, como el *Palazzo Carignano*, caracterizado por los distintos caracteres compositivos de sus dos fachadas principales, o la iglesia de *San Filippo Neri*. Ambos edificios proyectados por Guarino Guarini y la iglesia construida posteriormente por Filippo Juvarra.

### III.3.1. Sistema espacial: entre plazas y calles.

Un buen punto para empezar el recorrido es *Piazza Carignano*. Se trata de una plaza de poco más de 2800 m<sup>2</sup>, planta rectangular y eje de simetría en su lado menor. Sus lados menores están libres y atravesados por *Via Lagrange*, y los de mayor longitud se cierran con las fachadas barrocas del *Teatro Carignano* (Fig.III.2) y del *Palazzo Carignano*<sup>1</sup> (Fig.III.3). En el eje de simetría de la plaza, pero no en el centro, se encuentra un pequeño Monumento a Vincenzo Gioberti. El protagonismo de la plaza corresponde prácticamente por completo a la fachada del *Palazzo*, de estética barroca que se impone sobre el lugar. Destaca por las formas curvas que sobresalen hacia el exterior, frente a las líneas rectas de los otros límites. Esta plaza puede considerarse un espacio de contemplación del *Palazzo*.

Al otro lado del *Palazzo Carignano*, se sitúa *Piazza Carlo Alberto*. Morfológicamente, es igual que la plaza anterior: dos lados abiertos y los dos restantes con frentes de edificios monumentales. En este caso, la segunda fachada principal del *Palazzo Carignano*, correspondiente a una intervención del siglo XIX y de estilo ecléctico (Fig.III.4), y la fachada principal de la *Biblioteca Nazionale*, perteneciente a la antigua escudería de los Saboya. En su eje de simetría, y más cerca del *Palazzo*, está el Monumento a Carlo Alberto, pero ahora, éste consigue cobrar protagonismo a pesar de compartirlo con las dos fachadas históricas debido a su mayor superficie, de 5200 m<sup>2</sup>, que permite adquirir una visión más general de la plaza.

Otra plaza, fruto de la tercera ampliación de la ciudad, es *Piazza Carlo Emanuele II*, antigua *Piazza Carlina*. De planta cuadrada, de 120 metros de lado y con doble simetría, está atravesada por *Via Maria Vittoria* y *Via della Accademia Albertina*. En el centro de la plaza, se levanta el Monumento al Conde de Cavour, que actúa como punto focal, aunque la *Chiesa di Santa Croce* de Juvarra, adosada a uno de los lados de la plaza, también capta la atención.

La *Piazzale Valdo Fusi* es una de las excepciones del espacio urbano del centro de Turín. Se trata de una intervención contemporánea, proyectada concretamente en el año 1997. La intención inicial era generar una plaza verde con un diseño ecológico y sostenible, que cubriese el parking subterráneo. Terminó siendo una “*piazza alla griglia*”<sup>2</sup>, de asfalto y rejilla metálica para permitir la ventilación del parking. Esta intervención fue muy criticada debido a su carácter poco sostenible. Es una plaza contemporánea pero también tiene un punto focal central, que en este caso es una pequeña construcción de estructura metálica y cerramiento de vidrio en la que se encuentra un famoso restaurante de estilo urbano de la ciudad. Además, la extensión de asfalto se aprovecha sirviendo como *skatepark* (Fig.III.5).

En este recorrido hay también una pequeña plazoleta que precede a la *Chiesa della Madonna degli Angeli*, la *Piazzetta Madonna degli Angeli*. Es un retroceso de un tramo de fachada de *Via Carlo Alberto*, de 10 metros de profundidad y 20 metros de ancho, lo mismo que el frente de la iglesia. Esta estrategia se utilizaba para generar un pequeño vestíbulo de reunión y evitar la aglomeración de personas que asisten a actos religiosos.

Las calles se recorren en este itinerario son similares entre sí, salvo *Via Giuseppe Luigi Lagrange* que es uno de los ejes comerciales principales del centro. Históricamente es una calle de interés comercial, pero se ha visto mejorada gracias a su peatonalización en 2006, así que, actualmente son 960 metros de vía peatonal dedicada al comercio tradicional y moderno, a la gastronomía y a la cultura, encontrando edificios históricos como el antiguo *Collegio dei Nobili*, de estilo barroco, que actualmente alberga el *Museo Egizio*, calificado como el segundo con la colección más extensa del mundo, después del de El Cairo.

Las calles restantes del recorrido tienen características comunes. Limitadas por edificios con grandes zócalos de piedra, portales con ornamentación llamativa y pequeños negocios de todo tipo.

1. Diseñado por Guarini a imagen del modelo del Louvre de París ideado por Bernini. Fue una de las residencias reales de los Saboya y hoy en día, alberga el *Museo Nazionale del Risorgimento italiano*.

2. “Plaza a la parrilla”, usado como término despectivo para describir la plaza. Hace referencia a la cantidad excesiva de rejillas metálicas colocadas en el suelo.

Fig.III.2: Piazza Carignano con vistas al Teatro Carignano y a la fachada lateral del Museo Egizio.

Fig.III.3: Fachada de estilo Barroco del Palazzo Carignano, el otro frente de Piazza Carignano.

Fig.III.4: Fachada de estilo ecléctico del Teatro Carignano. Uno de los frentes de Piazza Carlo Alberto.

Fig.III.5: Estética completamente distinta al entorno del Piazzale Valdo Fusi.



Fig.III.2



Fig.III.3

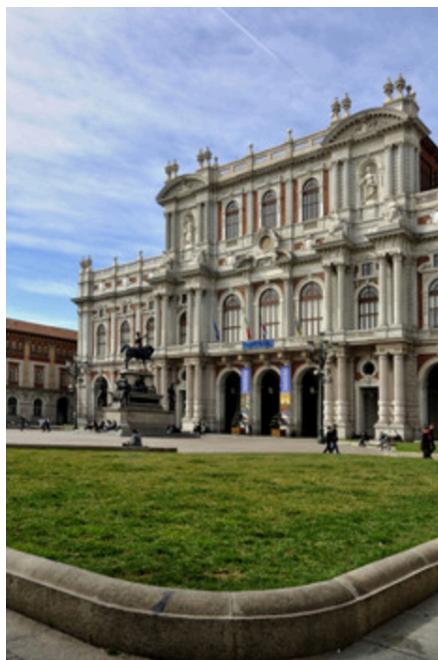


Fig.III.4

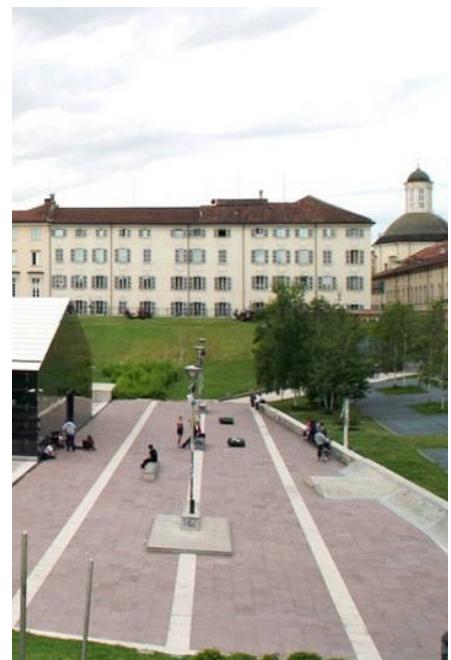


Fig.III.5

### III.3.2. Conectividad: espacio compartido.

En este caso, una trama de calles de escasa embergadura en el conjunto del centro histórico, la conectividad no va a resultar tan evidente como en un itinerario lineal y simétrico.

En este recorrido, conviven peatones con tráfico rodado prácticamente en todas sus calles e incluso en algunas de sus plazas, como es el caso de *Piazza Carlo Emanuele II* que, al ser atravesada por dos calles perpendiculares, funciona como una rotonda para los vehículos (Fig.III.7).

Las zonas exentas de tráfico rodado y de las que el peatón puede hacer pleno uso de ellas sin preocupación, corresponden a *Via Lagrange* y las restantes plazas del recorrido. El itinerario solamente recorre un tramo de *Via Lagrange*, pero es suficiente para apreciar el carácter de esta calle, que resulta ser, junto con *Via Roma*, otro de los ejes comerciales principales del centro histórico, así como eje importante de experiencias gastronómicas, debido a los numerosos bares, cafeterías, chocolaterías y establecimientos gourmet que aparecen en ella. La calle está protegida con elementos disuasorios del tráfico rodado cada vez que hay un cambio de manzana, es decir, una intersección con una calle perpendicular.

*Via Lagrange* desemboca en una de las plazas peatonales del recorrido, *Piazza Carignano*. De esta plaza se accede a *Piazza Carlo Alberto* (Fig.III.8), también peatonal, a través de *Via Principe Amedeo*, con dos tramos de acera de 1,5 metros y la calzada de 7 metros, cuyos laterales están reservados para aparcamiento y aparecen puntualmente terrazas de bares sobre plataformas a la altura de la acera, para la comodidad del usuario. Estas características formales de se dan en todas las calles del recorrido, y en general de esta zona de la città del ottocento. Calles de estas características, se alternan con otras, como *Via Maria Vittoria*, cuyos tramos de acera se ensanchan hasta los 3 metros, mejorando así el flujo de peatones.

El pavimento de las aceras consiste en grandes baldosas de piedra con remates de menor tamaño en los bordillos. Resulta un pavimento cómodo para caminar excepto en tramos en los que las grandes piezas pétreas se encuentran levantadas, lo que provoca un desvío de la atención del peatón a su entorno para centrarse en mirar el pavimento. Sigue lo contrario con el pavimento de las plazas históricas, de pequeños adoquines y juntas poco profundas, que se encuentran en perfecto estado y por lo tanto caminar por ellas resulta cómodo.

Otra área reservada para el tráfico peatonal es *Piazzale Valdo Fusi*. Le caracteriza un pequeño desnivel salvado mediante rampas y escaleras del mismo material, de baldosas de piedra rugosa, que el pavimento de la plaza. La última plaza que aparece en el recorrido, *Piazzetta Madonna degli Angeli*, se encuentra en una intersección de vía peatonal, *Via Calro Alberto* (no incluida en el recorrido), con *Via Cavour*, que es una calle de las mismas características que las calles anteriores. Forma parte de *Via Carlo Alberto* al mantener su carácter peatonal y el mismo pavimento que dicha calle.

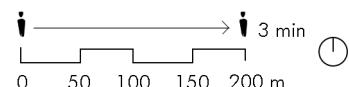
La iluminación tanto de las calles como de las plazas es algo tenue pero suficiente para mantener constante la visibilidad de posibles obstáculos físicos, que en este caso es importante al caminar por tramos de acera más estrechos.

Realizar este recorrido en días de lluvia resulta algo más incómodo que los dos itinerarios anteriores, al no haber tramos porticados. El pavimento de piedra, al estar pulido debido al uso, puede resultar ligeramente resbaladizo, por lo que es probable que, en días con estas características climáticas, el peatón elija otros itinerarios en caso de querer realizar actividades opcionales, u opte por un medio alternativo de transporte.

Fig.III.7:Calzada que rodea la zona central peatonal de *Piazza Carlo Emanuele II*.

Fig.III.8: Contraste entre pavimento de adoquines y baldosas de piedra, utilizadas para las aceras, en *Piazza Carlo Alberto*. Se ven el Monumento a Carlo Alberto y la fachada de la *Biblioteca Nazionale*.

//////	Área peatonal
○ ○ ○	Tráfico peatonal
● ● ●	Tráfico peatonal cubierto
← →	Tráfico rodado
← →	Tráfico rodado de circulación restringida
× × ×	Elementos de delimitación de zonas de tráfico restringido



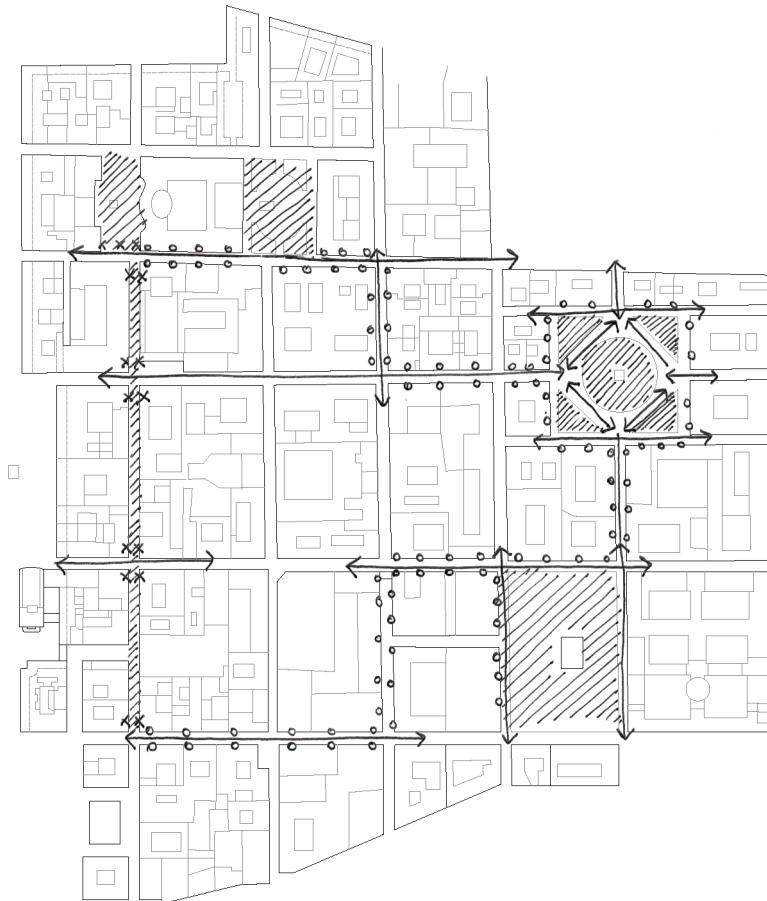


Fig.III.6



Fig.III.7



Fig.III.8

### III.3.3. Imagen y confort: sorpresas.

Recorrer este conjunto de calles y plazas, resulta impactante en cuanto al cambio de percepción de cada uno de ellos. Toda la composición urbana del centro está regulada por las *linee guida*, incluido este recorrido, por lo tanto, los edificios que limitan estas calles, mantienen la altura establecida y el carácter de ciudad del ottocento en cuanto a los materiales de sus fachadas, la majestuosidad de los portales, la alineación de cornisas y zócalos, la aparición repentina de espacios abiertos, etc. Es un paseo en el que la experiencia sensorial varía en función de la zona que se recorra, lo que hace que el peatón no se aburra.

Aparecen varios **hitos**. Algunos son edificios históricos, muy concentrados, que son un foco de atención para el peatón, debido a su carácter barroco y sus formas y ornamentación. Se trata del *Museo Egizio*, el *Museo del Risorgimento* y la *Biblioteca Nazionale* que, al estar situados en las dos plazas históricas peatonales, pueden ser observados y admirados con tranquilidad. Se identifica un mismo eje de simetría en *Piazza Carignano* y en *Piazza Carlo Alberto*, en el que se colocan los monumentos urbanos de cada plaza, así como los accesos principales de los edificios históricos. Sin embargo, en *Piazza Carlo Emanuele II*, se observan dos ejes de simetría que se expanden por las vías perpendiculares que atraviesan la plaza. Como punto focal en el centro de la plaza, aparece el Monumento al Conde de Cavour. Esto genera unas vistas del monumento central de la plaza a lo largo de ambas calles, que avisa de que hay un espacio abierto de apariencia agradable en ese punto. La pequeña edificación central de *Piazzale Valdo Fusi*, no es considerado hito histórico, pero al aparecer aislado y romper con la constante estética de su entorno, funciona como un punto focal. Tanto el pequeño edificio como su plaza, sorprenden al aparecer en ella a través de calles con un ambiente completamente distinto, lo que resulta sorprendente pero no para todos los individuos de la misma manera. Es cierto que la imagen que genera la entrada al parking y las instalaciones poco cuidadas de los límites de la plaza, no es agradable ni se integra en el ambiente del resto del recorrido.

La estética de la fachada de *La Rinascente*, de estructura metálica y cerramiento de vidrio, también supone una alteración de la estética tradicional de *Via Lagrange* que, sin embargo, se integra de mejor forma en el entorno al estar alineada con la línea de fachada y con la cornisa visualmente continua de los edificios (Fig.III.11).

En cuanto a la atmósfera que genera la iluminación nocturna de este recorrido, cabe destacar que mantiene la tenuidad característica, permaneciendo constante en las calles, y aumentando ligeramente en las plazas, con luminarias dispuestas cada 20 o 30 metros, dependiendo de las dimensiones de cada una de ellas. En función de la calle, las luminarias están adosadas a la fachada y dispuestas cada 10 metros, o colgantes a través de un cable que cruza de un lado a otro, cada 30 metros.

Como parte de la estrategia de embellecer la ciudad a través de una iluminación artística, aparece en este itinerario, concretamente en una cornisa de *Via Lagrange*, una escultura de luces de colores que se ilumina durante la noche, generando un foco de atención efímero (Fig.III.12).

Existen pequeñas áreas verdes en *Piazza Carlo Alberto*, *Carlo Emanuele II* y *Piazzale Valdo Fusi*, que aportan a la atmósfera de cada plaza algo más de vida al integrarse con los materiales constructivos.

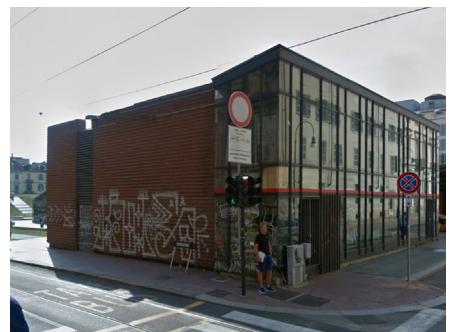


Fig.III.9: Edificio en *Piazzale Valdo Fusi*. No es fiel a la estética ottocentesca que caracteriza las calles del recorrido.

Fig.III.11: Fachada del centro comercial *La Rinascente*, en *Via Lagrange*. A pesar de su estética y materiales modernos, se alinea con la fachada de la calle y establece contacto con los edificios colindantes a través de una franja de material y color más afín al de los edificios tradicionales.

Fig.III.12: Escultura luminosa en un alero de *Via Lagrange*. Forma parte de una serie de esculturas de guerreros, colocadas en los aleros de varios edificios de la ciudad, que representan el pueblo celta de los Taurini, los primeros fundadores de la ciudad. (Noticia de torino.repubblica.it, 18 de julio de 2015)

#### Monumentos urbanos

1. Monumento a Vincenzo Gioberti
2. Monumento a Carlo Alberto
3. Monumento al Conde de Cavour

#### Edificios singulares

1. Chiesa Madonna degli Angeli
2. Museo Egizio
3. Chiesa di San Filippo Neri
4. Teatro Carignano
5. Palazzo Carignano
6. Biblioteca Nazionale
7. Chiesa di Santa Croce

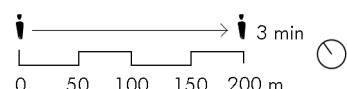




Fig.III.10



Fig.III.11



Fig.III.12



A: Fig. III.13

A: Via Accademia Albertina, es una de las calles perpendiculares que atraviesa Piazza Carlo Emanuele II. Al compartir eje de simetría con ella, se genera una visual cuyo punto focal pertenece al monumento central de la plaza.

Desde esta perspectiva, se percibe también parte de la cúpula de la Chiesa di Santa Croce, imagen que irá sobresaliendo con la aproximación a la plaza.

El ritmo de fachada de ambos lados de la calle es similar pero difiere en cuanto a composición formal.

B: Entrar en Piazza Carlo Emanuele II desde Via Maria Vittoria ofrece la perspectiva simétrica de la planta de la plaza, cuyas fachadas son totalmente distintas, al tratarse de edificios de distinto uso y carácter.

El punto focal debería ser el monumento central dedicado al *Conte Cavour*, que pierde protagonismo con la presencia de la *Chiesa di Santa Croce* de Juvarra.

C: El retroceso en el último tramo de manzana de Via Carlo Alberto, se convierte en una pequeña plaza, Piazzetta Madonna degli Angeli, que desahoga el frente de la *Chiesa Madonna degli Angeli* que da la oportunidad de observarla con un mayor ángulo de visión, además de aportar cierta sorpresa al recorrido de calles homogéneas ottocentescas.

D: La fachada del *Palazzo Carignano*, de Guarini, se apodera del protagonismo de Piazza Carignano, quedando bajo su sombra la fachada del Teatro Carignano y el Monumento dedicado a Vicenzo Gioberti.



B: Fig. III.14



C: Fig. III.15



Fig.III.16



D: Fig.III.17

### III.3.4. Usos y actividades: tranquilidad.

El grado de actividad de este itinerario, en general, es moderado. Exceptuando *Via Lagrange* y las cuatro plazas de mayor dimensión, las calles y la reducida piazzetta, tienen un grado de actividad que se reduce a los pequeños comercios y a las cafeterías y restaurantes, que aportan actividad social y gastronómica, pero en menor grado que en los recorridos lineales.

No deja de ser un itinerario que recorren los turistas debido a la carga cultural e histórica del mismo, pero sus preferencias a la hora de hacer uso de los locales hosteleros, siempre serán los espacios urbanos abiertos. De esta manera, el colectivo que mayor uso hace de los establecimientos de estas calles va a ser el de los propios habitantes de la zona y usuarios habituales de dichas calles bien porque trabajen por la zona o porque realicen alguna actividad habitual allí (Fig. III.18, Fig.III.19).

El grado más elevado de concentración de actividad y de densidad de sus bordes, se da en *Via Lagrange*, en la plaza que la interrumpe, *Piazza Carignano*, y en *Piazza Carlo Alberto*. Conviven actividad cultural, comercial y gastronómica, especialmente en *Via Lagrange*, donde el número de locales comerciales, cafeterías, chocolaterías y restaurantes es muy elevado. Además, se encuentran los grandes almacenes de *La Rinascente* que atrae a un gran número de personas de todos los colectivos, lo que favorece el grado de actividad. La actividad cultural también tiene peso en este eje, al aparecer, frente a *Piazza Carignano*, el *Museo Egizio* (Fig. III.21), por su valor arquitectónico, así como por el de la colección que alberga.

El mobiliario urbano dispuesto a lo largo de la calle y las terrazas, favorecen las actividades de permanencia (Fig.III.22). En las dos plazas, la actividad se ve incrementada en mayor medida por los restaurantes históricos y de comida tradicional que disponen también de amplias terrazas, y por pequeños locales comerciales.

Otro foco de actividad social y gastronómica es *Piazzale Valdo Fusi*, debido al uso de la plaza como skatepark y zona de esparcimiento (Fig.III.23), y a que el edificio central alberga un restaurante y cervecería. Al tratarse de un edificio acristalado, llama la atención del peatón, especialmente del turista, que lo entiende como un lugar que hay que descubrir.

Toda esta actividad se desarrolla durante el día, quedando el recorrido prácticamente vacío durante las horas nocturnas. Los bares de *Piazza Carlo Emanuele II*, permanecen abiertos hasta altas horas de la madrugada ofreciendo también servicio de terraza, aunque el ambiente que respira es mucho más tranquilo que el que puede haber en *Piazza Vittorio*, por ejemplo.



Fig.III.18



Fig.III.19

#### Locales



Comercio



Bares/restaurantes/heladerías

#### Edificios



Monumentos urbanos



Edificios administrativos



Edificios culturales

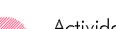


Edificios religiosos

#### Actividades



Focos de actividades de ocio



Actividad social de baja intensidad



Actividad social intensa



Espacios de continuidad comercial

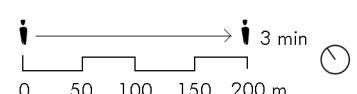




Fig.III.20



Fig.III.21



Fig.III.22

Fig.III.18: Terraza de bar en una acera de *Via Giambattista Bogino*.

Fig.III.19: Terraza de bar en via peatonal. *Via Lagrange*.

Fig.III.21: Zona del Museo Egizio, desde la que se ve también la fachada barroca del Palazzo Carignano.

Fig.III.22: Actividad infantil en *Piazzale Valdo Fusi*.

Fig.III.23: Mobiliario urbano en *Via Lagrange*. Se disponen varios bloques de bancos de estas características a lo largo de la calle.

Fig.III.24: Locales comerciales en *Via Cavour*.



Fig.III.23



Fig.III.24



Fig.IV.1

### **III.4. *Il quadrilatero romano***

Componentes espaciales:

Tramos de Vías:

1. *Via Garibaldi*
2. *Via Conte Verde*
3. *Via Milano*
4. *Via San Domenico*
5. *Via Sant'Agostino*
6. *Via Santa Chiara*
7. *Via delle Orfane*
8. *Via Maria Adelaide*
9. *Via della Consolata*
10. *Via Corte d'Appello*

Plazas:

11. *Piazza Palazzo di città*
12. *Piazza della Consolata*
13. *Piazza Savoia*.

Este itinerario recorre las trazas de la que fue la primera ciudad consolidada de Turín. La ciudad que se levantó sobre las trazas de la colonia romana de *Iulia Augusta Taurinorum*. De ahí procede el nombre de esta pequeña área, *quadrilatero romano*, debido a la forma cuadrada de los límites de la colonia.

Esta parte del centro histórico, aunque numerosas veces reestructurada, conserva algunas de características propias de la ciudad medieval, como la escasa anchura de las calles. También incluye una de las calles más antiguas de la ciudad, *Vía Garibaldi*, que ya en la ciudad romana correspondía al eje principal este-oeste, el decumanus maximus.

Al ser la zona más antigua de la ciudad, es la que más reestructuraciones han tenido lugar, por lo que es lógico que haya puntos con espacios y edificios de diferentes estilos arquitectónicos. Este contrapunto se aprecia de manera evidente durante el recorrido, cuando desde la zona de la plaza del ayuntamiento o *Palazzo Civile*, se pasa a callejear por vías estrechas y concurridas en las que aflora el encanto de la ciudad medieval.

### III.4.1. Sistema espacial: mezcla.

Un buen punto para iniciar este recorrido es la plaza que deja paso al ayuntamiento, *Piazza del Palazzo di città* (Fig.IV.2). Se trata de un espacio simétrico, que tiene límites porticados y fachadas homogéneas con un ritmo de huecos y de ornamento constante, y por abrirse completamente en uno de sus lados, enmarcando la fachada principal del *Palazzo Civile*, de trazas barrocas, que encaja en la simetría de la plaza. Aunque históricamente pertenece al modelo tradicional italiano de *Piazza Civile* o *Piazza della Signoria*, que se construían frecuentemente con sus bordes porticados. En el eje de simetría de la plaza, hay un monumento de pequeña escala dedicado a Amadeo VI de Saboya. Podría decirse que la plaza actúa como espacio de presentación de uno de los edificios administrativos más importantes a nivel local.

La *Piazza della Consolata* funciona como espacio previo al *Santuario della Consolata*, uno de las obras arquitectónicas más destacadas del barroco piemontés (Fig.IV.3). Está construido sobre restos de la ciudad romana y de templos medievales y románicos, e incluso, a día de hoy, conserva una torre romana, que perteneció a la puerta norte de la ciudad. Es uno de los templos más importantes de Turín, ya que la Vergine della Consolazione es, junto con San Giovanni Battista, la patrona de la ciudad.

Es un espacio de escasas dimensiones, concretamente de 990 m<sup>2</sup>, recogido y tranquilo, desde el que se puede disfrutar de la fachada barroca del Santuario y de la torre romana, protagonistas el espacio. Se adecuan en escala a las calles estrechas del cuadrilatero romano y funciona también, como punto de descompresión de la trama densa que caracteriza esta área.

La última plaza del recorrido es *Piazza Savoia*. De planta cuadrada y dimensiones reducidas, 72 metros de lado, aunque la de mayor área de la zona del cuadrilatero, corresponde a la tipología de plaza con doble simetría y un punto focal céntrico, que responde en este caso a un obelisco, *Obelisco delle Leggi Siccardi*, erigido en 1850 cuando se abolió el foro eclesiástico de la ciudad. La plaza no es original de las trazas romanas, sino que es fruto de una de las múltiples intervenciones a las que se sometió dicha área, correspondiente a la tercera ampliación de la ciudad, iniciada en 1700 (Fig.IV.4).

Una vez analizadas las plazas, se ve claramente la diferencia de estilos arquitectónicos que se mezclan entre ellos generando un conjunto de secuencias con mucho encanto.

Las calles que completan el recorrido son la mayoría, de las características ya mencionadas propias de la ciudad medieval. Teniendo una anchura de 5 metros escasos, muchas de ellas están peatonalizadas, lo cual favorece el recorrido, aunque hay algunas, concretamente, *Via Milano* y *Via della Consolata*, que recorren el área de norte a sur y son las dos calles más anchas de la zona, ambas de 9 metros, que tienen tráfico rodado. Sigue también con *Via Corte d'Appello* que tiene orientación Este-Oeste. Pero, sin duda, la calle que cobra protagonismo en este recorrido, es *Via Garibaldi*. Simétrica a la fachada barroca del *Palazzo Madama*, con 10 metros de ancho y 1km de longitud, es una de las vías más largas del centro de la ciudad y una de las calles peatonales más largas de Europa<sup>1</sup>. Además de su importancia histórica, actualmente es uno de los ejes comerciales y culturales más relevantes (Fig.IV.5).

1. Artículo "Via Garibaldi, storia della "strada dei record" che ha visto cambiare Torino" del periódico Diario di Torino, 21 de diciembre de 2016.

Fig.IV.2: *Piazza Palazzo di città*, de estética barroca y porticada.

Fig.IV.3: Uno de los accesos al *Santuario della Consolata* en *Piazza della Consolata*.

Fig.IV.4: Obelisco en el centro de *Piazza Savoia*.

Fig.IV.5: *Via Garibaldi* situada en el eje de simetría del *Palazzo Madama*, lo que convierte a su fachada principal en el telón de fondo de la calle.



Fig.IV.2



Fig.IV.3



Fig.IV.4

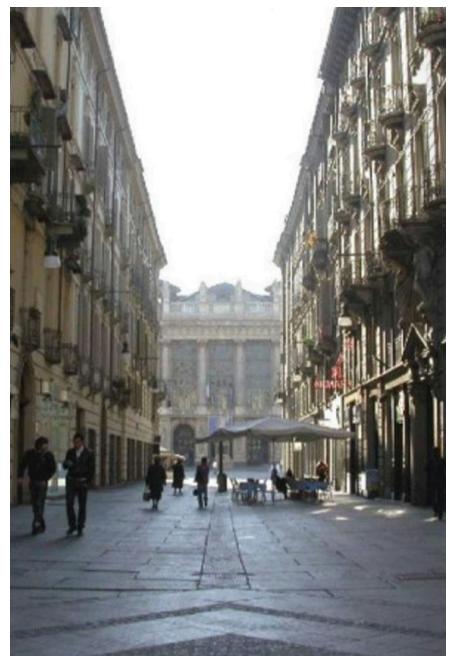


Fig.IV.5

### III.4.2. Conectividad: más piernas que ruedas.

En este recorrido de calles estrechas y plazas de dimensiones reducidas, se alternan los tramos peatonales con calles que comparten ambos tipos de tráfico.

Se incluye un tramo de *Via Garibaldi*, calle peatonal pavimentada con baldosas de piedra lisas que resultan de gran comodidad para el peatón.

Las plazas peatonales son *Piazza della Consolata* y *Piazza del Palazzo di città*, pavimentadas con pequeños adoquines de piedra y con lajas pétreas rectangulares grises, respectivamente. Las juntas entre las lajas de esta última plaza, están algo separadas por lo que caminar podría resultar algo incómodo en ocasiones concretas.

Las calles peatonales, están pavimentadas con los mismos adoquines de *Piazza della Consolata*. Sus juntas son estrechas y poco profundas por lo que no resultan incómodas. Este tipo de pavimentación se integra perfectamente en el paisaje urbano de la ciudad medieval.

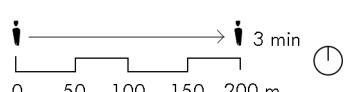
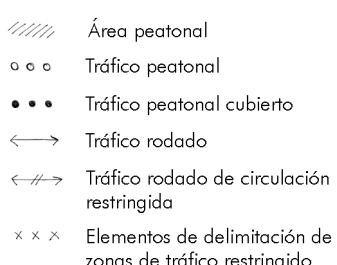
Sin embargo, *Piazza Savoia*, funciona como rotonda para el tráfico rodado al estar atravesada perpendicularmente por dos calles. Así, el tráfico peatonal se ve reducido a los bordes de la plaza y algunas zonas centrales. La pavimentación, tanto en la calzada como en la acera es de pequeños adoquines de terracota y es una ligera diferencia de altura de las aceras lo que diferencia ambos espacios de tráfico (Fig.IV.7).

Aparece un pequeño tramo con zona porticada, correspondiente a la plaza que precede al *Palazzo Civile* (Fig.IV.8) y a la calle que comparte eje de simetría con esta plaza y la fachada del ayuntamiento. El resto del recorrido no posee calles ni tramos porticados, por lo que, en días de lluvia, la actividad de este entorno se ve reducida.

La iluminación mantiene la tenuidad propia de los espacios urbanos del centro, manteniendo la visibilidad necesaria para evitar obstáculos al caminar.

Fig.IV.7: Pavimento de acera y calzada en *Piazza Savoia* realizados con el mismo material. La distinción se hace mediante diferenciación de alturas.

Fig.IV.8: Pórticos de *Piazza Palazzo della Cittá*.



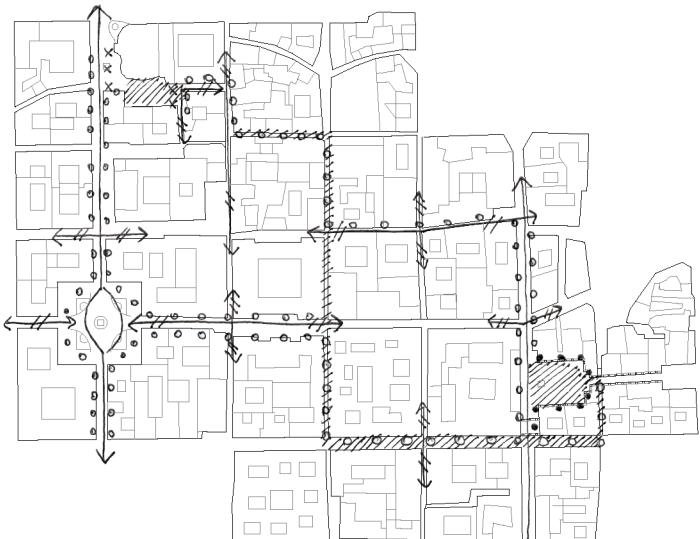


Fig.IV.6



Fig.IV.7



Fig.IV.8

### III.4.3. Imagen y confort: pequeña escala.

En esta zona, el carácter de ciudad medieval sigue presente, especialmente en el trazado de sus calles e incluso se incrementa con decoración, propia de este periodo histórico, puesta en las calles de forma casi permanente (Fig.IV.10).

Al ser un área en el que ha habido múltiples intervenciones urbanas y arquitectónicas, hay espacios que presentan la estética barroca característica del centro, como es el caso de las tres plazas que aparecen en este itinerario. Al haber seguido unas pautas concretas, no aparece un cambio muy drástico entre los espacios de carácter medieval y los ottocentescos, generando un entorno, el quadrilatero romano, que se entiende como un todo.

En las calles peatonales que desembocan el *Piazza della Consolata* y en *Piazza del Palazzo di città*, así como en *Via Garibaldi*, aparece el juego evidente de la compresión de espacios estrechos y la descompresión que se experimenta al salir a los espacios amplios, especialmente el de las plazas en las que aparecen edificios monumentales, lo cual supone una sensación atractiva para el peatón. También se tiene una sensación constante de definición del espacio, en cuyas calles estrechas se experimentan continuos cierres de perspectiva.

Cabe destacar que *Via Garibaldi*, al estar en el eje de simetría del *Palazzo Madama*, tiene un telón de fondo de la fachada barroca del edificio que genera un punto de interés para el peatón y un telón de fondo atractivo.

En esta ocasión, no hay iluminación en las fachadas, lo que hace que se aprecien menos los detalles arquitectónicos por la noche. Sólo en las zonas de estética barroca se utiliza la iluminación de forma artística para destacar detalles de fachadas y edificios históricos. Una vez más el uso de la luz artificial, refuerza la atmósfera del lugar por la noche, embelleciéndola y generando un ambiente de confort. La *Piazza Palazzo di città*, es uno de los puntos del centro en los que se ofrece un espectáculo lumínico permanente: la plaza está cubierta por una malla reticular de farolillos cúbicos de colores, que crean un ambiente especialmente cálido y agradable (Fig.IV.11).

Fig.IV.10: Calle con decoración medieval.

Fig.IV.11: Espectáculo lumínico en *Piazza Palazzo di città*.

- Monumentos urbanos
1. Monumento al Conte Verde
  2. Obelisco delle Legge Siccardi
  3. Monumento a la Vergine della Consolazione

- Edificios singulares
1. Chiesa dei Santi Martiri
  2. Palazzo Civile
  3. Chiesa di San Domenico
  4. Chiesa di Sant'Agostino
  5. Santuario della Consolata

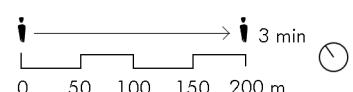




Fig.IV.9



Fig.IV.10

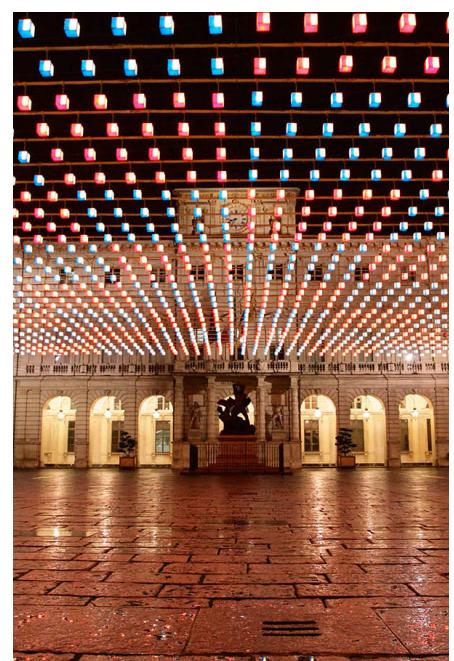


Fig.IV.11



A: Fig. IV.12

A: *Via Garibaldi*, en el eje de simetría de la fachada barroca del *Palazzo Madama*. Esto convierte al *Palazzo* en el telón de fondo de la calle. El ritmo compositivo de las fachadas se mantiene, a pesar de tener ligeras diferencias plásticas entre ellas.

B: En *Piazza Palazzo di Città*, a pesar de haber un Monumento urbano en el eje de simetría que comparten plaza y *Palazzo Civile*, el protagonismo pertenece a este último. El frontón central con el reloj, ayuda a potenciarlo. La plaza repite el ritmo compositivo habitual, armonizando la escena al entenderse el conjunto con la fachada del *Palazzo Civile*, de composición similar aunque algo más ostentosa.

C: *Via San Domenico* pertenece a la trama de calles estrechas, herencia de la ciudad romana y medieval. La visual de la calle se va cerrando pero, un pequeño retroceso en el final de la linea de fachada, permite ver el edificio situado en la esquina de dos manzanas más lejos, generando una experiencia visual.

D: *Piazza della Consolata*, supone una descompresión de la perspectiva estrecha obtenida en el entramado de calles del recorrido. Aparece uno de los accesos al *Santuario della Consolata*, que dota a este espacio de protagonismo dentro de dicha trama.



B: Fig.IV.13



C: Fig. IV.14



Fig.IV.15



D: Fig.IV.16

### III.4.4. Usos y actividades: casi silencio.

El desarrollo de actividades en este itinerario es algo leve, a excepción del eje de *Via Garibaldi*, que al ser una de las vías comerciales principales de la ciudad, mantiene constante durante el día un alto nivel de actividad (Fig.IV.18). La rutina tranquila de esta zona, se debe a la baja densidad de locales comerciales y de restauración. Hay pocos locales en cada calle que atraigan la atención de las personas, bien porque sean de ocio nocturno, porque sean comercios muy específicos con poco flujo de clientes, por tener escaparates poco llamativos o, porque sean locales en desuso que se mantienen cerrados. Esta falta de vitalidad en los bordes, hace que las personas prefieran frecuentar otras zonas más atractivas visualmente (Fig.IV.19).

A pesar de la poca densidad de la poca atracción que generan las fachadas en planta baja, este recorrido posee algunos puntos de interés tanto gastronómico como turístico, como es el caso de la *Piazza della Consolata*, donde se encuentra el café histórico *Al Bicerin* (Fig.IV.20), en el que sirven el famoso café *Bicerin*<sup>1</sup>. Esto significa que la peregrinación hasta esta plaza la realizan tanto residentes como turistas.

Otro foco de actividad gastronómica es *Piazza Savoia*, en el que se encuentra uno de los bares que ofrecen *Aperitivi*<sup>2</sup> y *Apericena*<sup>3</sup>, más frecuentados del centro, *L'Obelix* (Fig.IV.21). El colectivo que más realiza este tipo de actividad gastronómica y social, son los propios habitantes, especialmente los jóvenes.

La actividad social incrementa con la frecuencia elevada de espectáculos urbanos que suelen hacerse en *Piazza Palazzo di città* (Fig.IV.22) y en *Via Garibaldi*. Actualmente se trata de una zona de ambiente bohemio que aumenta su actividad social por la noche. La media de edad pasa a ser más reducida debido a los locales nocturnos de copas y música (Fig.IV.23).

Es un recorrido de actividad reducida en comparación con la media de vida urbana que suele haber en el centro histórico, pero mantiene su interés cultural y tradicional tanto para turistas como para habitantes, espacialmente por la peregrinación al *Santuario della Consolata*, una de las iglesias más importantes de la ciudad.

1. *Bicerin* es una bebida caliente nacida de Turín, hecha a base de café, chocolate y crema de leche, que forman capas distintas en sabor, consistencia y textura. El nombre, *bicerin*, en dialecto piamontés, significa 'vasito'.

2. El *aperitivo*, lo ofrecen la mayoría de bares y cafeterías. Consiste en cócteles acompañados de canapés dulces y salados. Esta actividad se realiza sobre las siete de la tarde, especialmente en verano.

3. La *apericena*, es similar al aperitivo pero en vez de servir canapés, hay *buffet* libre de platos de todo tipo. Se realiza también sobre las siete de la tarde y tiene más éxito durante épocas de buen tiempo.



Fig.IV.18



Fig.IV.19





Fig.IV.17



Fig.IV.20



Fig.IV.21

Fig.IV.18: Flujo elevado de personas en *Via Garibaldi*  
Fig.IV.19: *Via Santa Chiara*

Fig.IV.20: Personas tomando *Bicerin* en *Piazza della Consolata*

Fig.IV.21: Terraza de *L'Obelix* en *Piazza Savoia*.

Fig.IV.22: Espectáculo callejero realizado en *Piazza Palazzo di città*.

Fig.IV.23: Pequeño local nocturno característico del *cuadrilatero romano*.

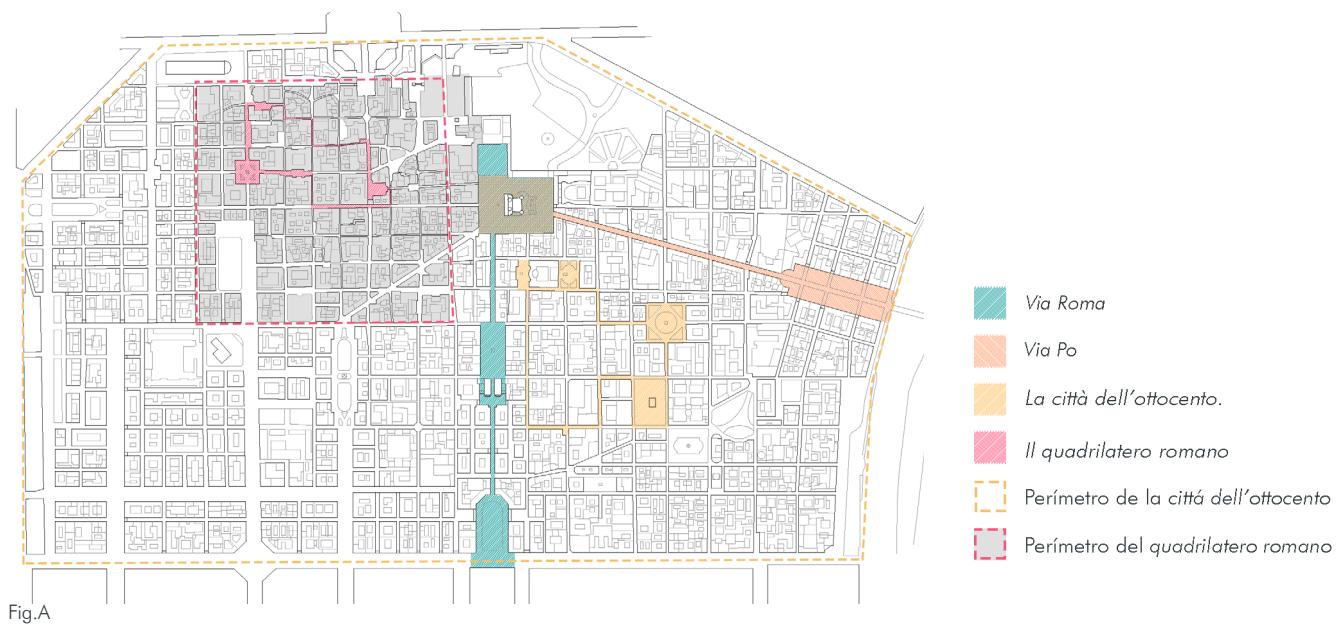


Fig.IV.22



Fig.IV.23

### III.5.Cuadro resumen de los 4 itinerarios.



SISTEMA ESPACIAL		<ul style="list-style-type: none"> <li>Espacios definidos</li> <li>Coherencia espacial</li> <li>Escala homogénea</li> </ul>
CONECTIVIDAD		<ul style="list-style-type: none"> <li>Espacios adecuados para el tráfico peatonal</li> <li>Tráfico rodado moderado</li> <li>Pórticos</li> <li>Pavimentación funcional</li> <li>Iluminación funcional</li> </ul>
IMAGEN Y CONFORT		<ul style="list-style-type: none"> <li><i>Linee guida:</i> imagen armónica de la arquitectura</li> <li>Hitos: edificios singulares y monumentos urbanos</li> <li>Pavimentación integrada en el entorno</li> <li>Iluminación según principios artísticos</li> <li>Visión serial</li> <li>Experiencia sensorial</li> </ul>
USOS Y ACTIVIDADES		<ul style="list-style-type: none"> <li>Variedad de usuarios</li> <li>Fachadas en planta baja</li> <li>Diversidad de usos</li> <li>Inclusividad</li> <li>Amplitud de horario</li> </ul>

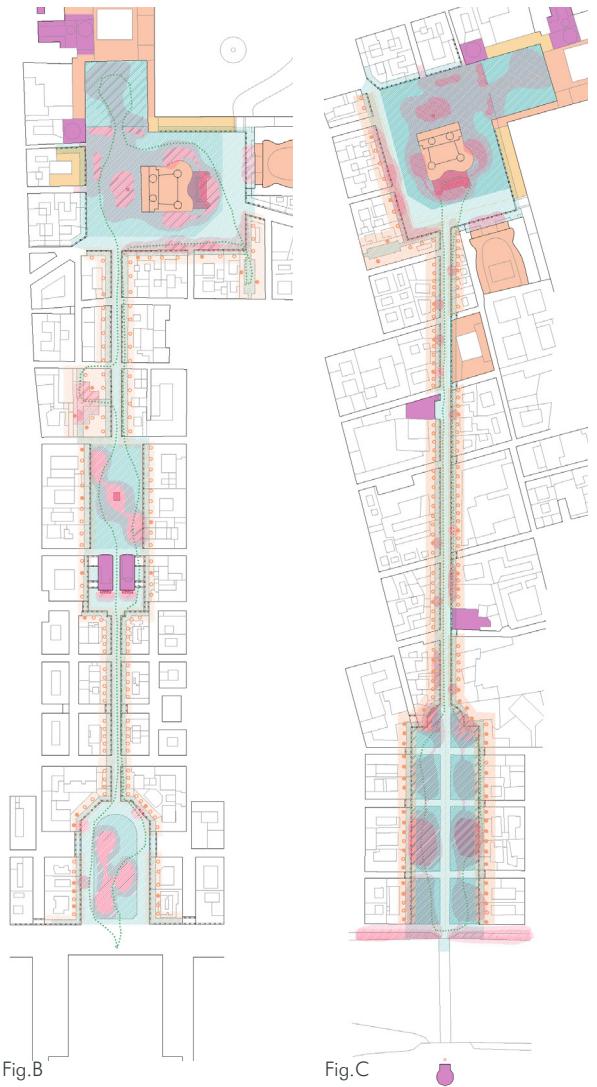


Fig.B

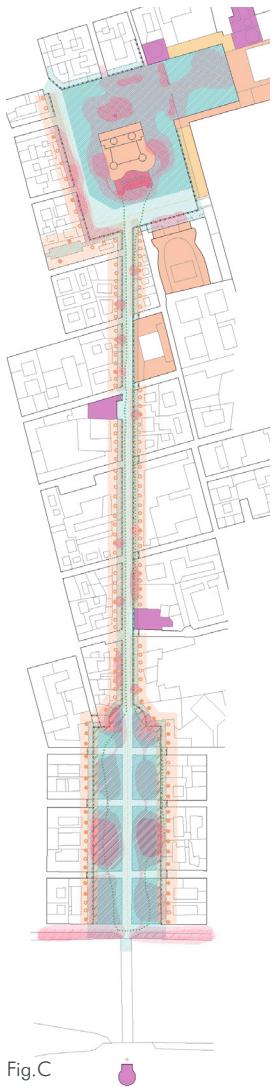


Fig.C



Fig.C



Fig.D

Via Roma	Via Po	La città dell'ottocento	Il quadrilatero romano
●	●	●	●
●	●	●	●
●	●	●	●
●	○	○	○
○	○	○	○
●	●	○	○
●	●	○	○
●	●	○	○
●	●	○	○
●	●	○	○
●	●	○	○
●	●	○	○
●	●	○	○
●	●	○	○
●	●	○	○
●	●	○	○
●	●	○	○
●	●	○	○
●	●	○	○
○	●	○	○

● 80%

○ 50%

○ 30%



#### **IV. CONCLUSIONES**

El análisis urbano es una herramienta imprescindible para entender el funcionamiento de nuestras ciudades y espacios urbanos. En este trabajo se ha tratado de recoger planteamientos de autores reconocidos en esta materia como Camilo Sitte, Gordon Cullen, Kevin Lynch, Jan Gehl o algunos más recientes como Paisaje Transversal.

La estructuración del análisis en cuatro bloques y 19 factores, ha sido el resultado de las lecciones aprendidas de estos autores y de la conveniencia de aplicarlos al análisis de cuatro itinerarios del casco histórico de Turín.

Después de haber analizado cada uno de los elementos que han de aparecer en un espacio urbano de calidad, se observa que hay ligeras diferencias, así como carencias, entre cada uno de los itinerarios. A pesar de ello, la mayoría de los factores necesarios para que el espacio urbano sea vital, están presentes en gran medida.

El primer itinerario, *Via Roma*, posee gran parte de estos elementos. Tiene en menor medida tráfico moderado, debido a zonas como *Piazza Carlo Felice*, el primer tramo de Via Roma y el inicio de Piazza Castello, donde el tráfico rodado no está reducido, y la pavimentación evidencia un mal estado de los adoquines o las juntas excesivamente gruesas y profundas. Sin embargo, el elemento más reducido en este itinerario es la amplitud de horario, que queda normalmente limitada a horarios diurnos. Excepcionalmente se realizan espectáculos nocturnos que llenan de vida y actividad los espacios urbanos de este recorrido.

El diagnóstico de *Via Po* es similar aunque difiere en elementos distintos. Este itinerario posee una amplitud horaria que incluye las horas nocturnas, mientras que carece por completo de tráfico rodado moderado al compartir espacio, peatones y vehículos, a lo largo de todo el recorrido. El resto de elementos están presentes casi por completo.

En *La città dell'ottocento* existen más carencias. Sin duda, el elemento más destacable es el quiebro de la imagen armónica del paisaje urbano a causa de las construcciones en Piazzale Valdo Fusi, que rompe con la linea estética general del recorrido. La coexistencia entre el tráfico rodado y las personas es inevitable, aunque podrían mejorarse las condiciones de algunos tramos de acera para mayor comodidad de circulación. El factor que está completamente ausente es la aparición de pórticos a lo largo del recorrido, ya que están limitados a arterias principales y puntos de interés histórico. Este recorrido tampoco tiene apenas actividad nocturna, quedando prácticamente vacío por la noche.

*Il quadrilatero romano* sin embargo, si que dispone de locales nocturnos por lo que hay actividad durante la noche, aunque en menor medida que en *Via Po*, donde el espacio y los locales son de mayores dimensiones. Debido a la escasa densidad de locales en planta baja, la actividad social es reducida y consecuentemente, la variedad de usuarios. A pesar de esta falta de actividades en torno a locales, moverse por esta zona resulta agradable ya que, la mayoría del espacio queda reservado a las personas mediante calles estrechas peatonales.

Resulta relevante comprobar la relación existente entre buenas condiciones de conectividad y buenos indicadores en el apartado de Usos y actividades. La inexistencia de pórticos en los itinerarios de *La città dell'ottocento* e *Il quadrilatero romano*, hace que algunos factores como la inclusividad o amplitud de horario, alcancen puntuaciones muy bajas en estos casos.

El diagnóstico conjunto de los cuatro recorridos, que se puede extrapolar a la totalidad del centro histórico, es favorable. La mayoría de factores están presentes en más de un 80% del total, lo que supone una buena aproximación al concepto de "lugar 100%".

Planificar un espacio urbano para que resulte un "lugar 100%" es complicado debido a factores externos existentes difíciles de consolidar e integrar en el progreso de planificación. Sin embargo, muchas de las cualidades que deben caracterizar

a una ciudad, según los autores estudiados, sí que son aplicables y se pueden relacionar y combinar entre sí haciendo que el entramado de diferentes tipos de espacios, funcione y hagan ciudad.

Sin duda, uno de los focos de atracción de todos los recorridos, así como del centro en general, es la conservación de su carácter histórico que genera una atmósfera diferente a la de la ciudad consolidada industrial y la del siglo XXI. Es una atmósfera distinta, tranquila y agradable, especialmente conservada y potenciada en algunos puntos y recorridos en concreto. Aunque el porcentaje de cualidades que favorecen que el espacio urbano funcione bien, hay factores que en algunos puntos no están correctamente desarrollados.

Después de haber aplicado el método analítico a varios recorridos del centro histórico de Turín, se hace evidente que, a pesar de ser una ciudad cuidadosamente planificada, en la que los principios artísticos propios del barroco son los rectores de la conexión de espacios y de su buen funcionamiento general, hay ciertos puntos que pueden ocasionar problemas a la hora de hacer del espacio un lugar vital. Dichos problemas son minoría frente a las cualidades que favorecen el buen funcionamiento del centro histórico y se pueden solucionar mediante pequeñas actuaciones de mantenimiento y, en algunos casos, de revitalización.

Tras haber hecho una tabla de diagnóstico, en la que queda reflejada la presencia o la falta de las cualidades que favorecen que un espacio urbano sea de calidad y funcione correctamente, se observa que, excepto pequeños problemas concretos, como la escasa densidad de los bordes o la falta de actuaciones de mantenimiento de algunas de las zonas, el centro histórico de Turín se confirma como un buen modelo a tener en cuenta a la hora de planificar nuevos espacios urbanos o realizar intervenciones en espacios ya consolidados.

El método de análisis propuesto en este Trabajo de Fin de Grado, de consideraciones espaciales y cualitativas, estructurado a partir de teorías urbanas, es aplicable a cualquier caso y es una herramienta útil en el objetivo de conseguir espacios vitales en una ciudad vital.



## **V. BIBLIOGRAFÍA**

## V.1. Libros y publicaciones.

Bacon, Edmund, N. 1967. *Design of cities*. Londres: Thames and Hudson Ltd.

Bielza de Ory, Vicente. 1977. "El sistema urbano italiano", *Geographicalia 1*.

Cadavid Restrepo, Andrea; Gil García, Juan Guillermo. 2014. Turín. Apuntes sobre arquitectura. Arquetipo 9 (Revista de la facultad de Arquitectura y Diseño de la Universidad Católica de Pereira).

Campomarzio. 2013. "Dissimulation: The Piazza della Santissima Annunziata in Florence." *San Rocco 7, Indifference*. Verano.

Comoli Mandracci, Vera; Blasco Esquivias, Beatriz; Griseri, Andreina. 1995. *Filippo Juvarra: architetto delle capitale Da Torino a Madrid, 1714-1736*. Torino: Fabbri editori.

Culicchia, Giuseppe. 2015. *Torino è casa nostra*. Bari: Gius. Laterza & Figli.

Cullen, Gordon. 1974. *El paisaje urbano: tratado de estética urbanística*. Barcelona: Blume-Labor.

Gatti, Cinzia. 2017. "Sotto i portici di Torino la più alta densità di negozi al mondo". *Torino Oggi*. 6 de julio de 2017.

Gehl, Jan. 2009. *La humanización del espacio urbano: La vida social entre los edificios*. Barcelona: Reverté.

Gehl, Jan. 2013. *How to study public life*. Washington DC: Island Press/Center for Resource Economics.

Gehl, Jan. 2015. *Ciudades para la gente*. Buenos Aires: Ediciones Infinito.

Jacobs, Jane. 2012. *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Capitan Swing.

Kostof, Spiro. 1992. *The city assembled: the elements of urban form through history*. Boston: Bulfinch Press.

Kostof, Spiro. 2007. *The city shaped: urban patterns and meanings through history*. New York: Bulfinc Press.

León, Aurora. 1991. *El Barroco. Arquitectura y urbanismo*. Madrid:Grupo Anaya S.A.

López Candiera, J.A. 1999. *Diseño urbano. Teoría y práctica*. Barcelona: Munilla-Lería.

Lynch, Kevin. 1984. *La imagen de la ciudad*. México: Gustavo Gili.

Lynch, Kevin. 1985. *La buena forma de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.

Museo Torino. "Torino: Storia di una città". *Rivista Museo Torino 1*. Torino: Marzo 2011

Paisaje transversal. 2018. *Escuchar y transformar la ciudad. Urbanismo colaborativo y participación ciudadana*. Madrid: fundación Arquia, Los libros de la Catarata.

Rasmussen, S. Eiler. 1969. *Towns and buildings: described in drawings and words*. Cambridge: MIT Press.

Sitte, Camilo. 1927. *Construcción de ciudades según principios artísticos*. Barcelona: Canosa.

Unwin, Raymond. 1984. *La práctica del urbanismo: una introducción al arte de proyectar ciudades y barrios*. Barcelona: Gustavo Gili.

Velásquez de Góñales, Carmen V.; Meléndez Urdaneta, Ledy A. 2003. "La morfología y los usos de las plazas urbanas y parroquiales de la ciudad de Maracaibo", *Revista de la Universidad Católica de Pereira*.

## V.2. Fuente de las ilustraciones.

Fig.1: Ufficio tecnico municipale. 2011: Storia di una città, p. 61.

Fig.2: Ildefons Cerdà i Sunyer. 1858. <https://images.adsttc.com/media/images/59cd/52e4/b22e/3875/6100/00d6/slideshow/PlaCerdà1859b.jpg?1506628319>

Fig.3: Jose María Ezquiaga. Revista urbanismo COAM. "El Proyecto del suelo. En sanche residencial en Valdebernardo".

Fig.4: Camilo Sitte, 1927: portada.

Fig.5: Kevin Lynch, 1984: portada.

Fig.6: Kevin Lynch, 1985: portada.

Fig.7: Jan Gehl, 2013: portada.

Fig.8: Jan Gehl, 2009: portada.

Fig.9: Gordon Cullen, 1974: portada.

Fig.10: Edmund Bacon, 1967: portada.

Fig.11: Storia di una città. p.27.

Fig.12: Storia di una città. p.27.

Fig.13: Storia di una città. p.39.

Fig.14: Storia di una città. p.39.

Fig.15: Storia di una città. p.39.

Fig.16: Storia di una città. p.39.

Fig.17: Storia di una città. p. 51.

Fig.18: Storia di una città. p. 51.

Fig.19: Storia di una città. p. 51.

Fig.20: Storia di una città. p.60.

Fig.21: Elaboración propia.

Fig.22: Elaboración propia.

Fig.23: Elaboración propia.

Fig.24: Elaboración propia.

Fig.25: Elaboración propia.

Fig.26: [http://www.mepiemont.net/foto\\_stor/luoghi/pag2/ViaRoma50.jpg](http://www.mepiemont.net/foto_stor/luoghi/pag2/ViaRoma50.jpg).

Fig.27:<https://i.pinimg.com/564x/19/14/24/191424d156251c4984cce7b4b07b7360.jpg>

Fig.28: Fotografía del autor. 2018

Fig.29: Fotografía del autor. 2018

Fig.30: Elaboración propia.

Fig.31: Roberto Defilippi. [https://farm1.staticflickr.com/307/32148328001\\_148e17c666\\_b.jpg](https://farm1.staticflickr.com/307/32148328001_148e17c666_b.jpg)

Fig.32: Fotografía del autor. 2018

Fig.33: Fotografía del autor. 2018

Fig.34: Fotografía del autor. 2018

Fig.35: Elaboración propia.

Fig.36: Elaboración propia.

Fig.37: Elaboración propia.

Fig.38: Elaboración propia.

*Via Roma*

Fig.I.1: Elaboración propia.

Fig.I.2: Fotografía del autor. 2018

Fig.I.3: Dario Lanzardo. <http://www.museotorino.it/images/0f/f6/ee/fc/0ff6eefc177a45968fbf54fb9892d884-3.jpg>

- Fig.I.4: Manuele Lupy. <http://rete.comuni-italiani.it/foto/2012/wp-content/uploads/2012/09/128961-800x600.jpg>
- Fig.I.5:<https://i.pinimg.com/564x/f6/58/1d/f6581d98a1cedc54799ade52b610409f.jpg>
- Fig.I.6: Imagen de Street view Google maps.
- Fig.I.7: Elaboración propia.
- Fig.I.8: Google maps. Autor: Roberto Ciervo.
- Fig.I.9: Fotografía del autor. 2018
- Fig.I.10: Fotografia del autor. 2018
- Fig.I.11: Fotografia del autor. 2018
- Fig.I.12: Elaboración propia.
- Fig.I.13: Google maps. Autor: Cucho Vopi.
- Fig.I.14: <https://i.pinimg.com/564x/70/29/92/7029928d5f4752e8772c5ebc0e56cd71.jpg>
- Fig.I.15: Elaboración propia.
- Fig.I.16: Elaboración propia.
- Fig.I.17: Elaboración propia.
- Fig.I.18: Elaboración propia.
- Fig.I.19: Elaboración propia.
- Fig.I.20: Elaboración propia.
- Fig.I.21: Elaboración propia.
- Fig.I.22: Elaboración propia.
- Fig.I.23: <https://www.lacuriosidadllevamochila.com/wp-content/uploads/2018/07/TURIN-Cafe-Torino-1024x724.jpg>
- Fig.I.24: [http://valigiaaduepiazze.ilgiornale.it/wp-content/uploads/2015/02/DSC\\_0306.jpg](http://valigiaaduepiazze.ilgiornale.it/wp-content/uploads/2015/02/DSC_0306.jpg)
- Fig.I.25: Fotografía del autor. 2018
- Fig.I.26: Fotografía del autor. 2018
- Fig.I.27: [http://valigiaaduepiazze.ilgiornale.it/wp-content/uploads/2015/02/DSC\\_0288.jpg](http://valigiaaduepiazze.ilgiornale.it/wp-content/uploads/2015/02/DSC_0288.jpg)
- Fig.I.28: Google maps. Autor: Irene Papetti.
- Fig.I.29: Google maps. Autor: Maazit Haile.

#### Via Po

- Fig.II.1: Elaboración propia.
- Fig.II.2: Google maps. Autor: Alessio Furia
- Fig.II.3: <http://www.garcabarba.com/islasterritorio/turin-un-ejemplo-de-representacion-urbana/>
- Fig.II.4: Fotografía del autor. 2018
- Fig.II.5: Fotografía del autor. 2018
- Fig.II.6: Paola Boccalatte. <http://www.museotorino.it/images/4f/81/99/8c/4f81998c7dd945a3829171f445ca6a0e-3.jpg>
- Fig.II.7: Elaboración propia.
- Fig.II.8: <https://encrypted-tbn0.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcQZk5tXg8TqYp2-GqRVlyfx2WdG53GkePB3SAEm0-oMa6D2qSb>
- Fig.II.9: Fotografía del autor. 2018
- Fig.II.10: [http://www.mole24.it/wp-content/uploads/2014/03/x3655312766\\_ea304eaa3c1.jpg.pagespeed.ic.4NqvRL0Lhm.jpg](http://www.mole24.it/wp-content/uploads/2014/03/x3655312766_ea304eaa3c1.jpg.pagespeed.ic.4NqvRL0Lhm.jpg)
- Fig.II.11: <http://static.guide.supereva.it/guide/piemonte/via-po-a-torino/viapo02.jpg>
- Fig.II.12: Elaboración propia.
- Fig.II.13: Fotografía del autor. 2018
- Fig.II.14: <https://www.torinoxl.com/wp-content/uploads/2017/01/monumento-emanuele-filiberto-duca-aosta.jpg>
- Fig.II.15: Elaboración propia.
- Fig.II.16: Elaboración propia.
- Fig.II.17: Elaboración propia.
- Fig.II.18: Elaboración propia.
- Fig.II.19: Elaboración propia.
- Fig.II.20: Elaboración propia.
- Fig.II.21: Elaboración propia.
- Fig.II.22: [https://www.wikicasa.it/rest/realEstate/3303997/images/engozio-in-vendita-torino-piazza-vittorio-veneto-20-m2\\_foto-10\\_medium.jpg](https://www.wikicasa.it/rest/realEstate/3303997/images/engozio-in-vendita-torino-piazza-vittorio-veneto-20-m2_foto-10_medium.jpg)

- Fig.II.23: Fotografía del autor. 2018  
 Fig.II.24: [http://www.arcase.it/images/com\\_jea/images/866/IMG\\_3520-23-03-18-09-49.JPG](http://www.arcase.it/images/com_jea/images/866/IMG_3520-23-03-18-09-49.JPG)  
 Fig.II.25: <https://pic.im-cdn.it/image/713429930/m-c.jpg>  
 Fig.II.26: Fotografía del autor. 2018  
 Fig.II.27: Silvia L. Forsquare city guide.  
 Fig.II.28: Irene Famá y Diego Molino. [https://www.lastampa.it/rf/image\\_lowres/Pub/p3/2014/03/14/Cronaca/Foto/RitagliWeb/piazza%20vittorio%2014-kZSH-U106081626142L8H-700x394%40LaStampa.it.jpg](https://www.lastampa.it/rf/image_lowres/Pub/p3/2014/03/14/Cronaca/Foto/RitagliWeb/piazza%20vittorio%2014-kZSH-U106081626142L8H-700x394%40LaStampa.it.jpg)  
 Fig.II.29:Pier Francesco Caracciolo y Federico Genta. [https://www.lastampa.it/rf/image\\_lowres/Pub/p4/2018/10/29/Cronaca/Foto/RitagliWeb/4e2adb4e-db42-11e8-830c-21b273b0f378\\_E4PMNFPZ9412-kYoGU11209322789209rB-1024x576%40LaStampa.it.jpg](https://www.lastampa.it/rf/image_lowres/Pub/p4/2018/10/29/Cronaca/Foto/RitagliWeb/4e2adb4e-db42-11e8-830c-21b273b0f378_E4PMNFPZ9412-kYoGU11209322789209rB-1024x576%40LaStampa.it.jpg)

#### *La città dell'ottocento*

- Fig.III.1: Elaboración propia.  
 Fig.III.2: <http://lnx.eatpiemonte.com/wp-content/uploads/2015/10/Piazza-Carignano.jpg>  
 Fig.III.3: [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/4e/Torino-Palazzo\\_CarignanoFronte.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/4e/Torino-Palazzo_CarignanoFronte.jpg)  
 Fig.III.4: <http://rete.comuni-italiani.it/foto/2012/wp-content/uploads/2012/05/65463-500x352.jpg>  
 Fig.III.5: Nicole Mulassano. <http://www.museotorino.it/view/s/bc02cc1e68104a998bc92e966e788891>  
 Fig.III.6: Elaboración propia.  
 Fig.III.7: Google maps. Autor: bisguillo.  
 Fig.III.8: Google maps. Autor: Marcello Falciglia.  
 Fig.III.9: Imagen de Street view Google maps.  
 Fig.III.10: Elaboración propia.  
 Fig.III.11: <https://www.electroradio.com/wp-content/uploads/Unorganized/64A33AAB-A1C4-4954-AAB8-9DD3A71F0F46.jpeg>  
 Fig.III.12: [https://scontent.fmad3-6.fna.fbcdn.net/v/t31.0-8/10636673\\_1687269154823780\\_7758828319265631819\\_o.jpg?\\_nc\\_cat=110&\\_nc\\_ht=scontent.fmad3-6.fna&oh=96dc128ef77616b10974be475b5213d&oe=5D7FAA8D](https://scontent.fmad3-6.fna.fbcdn.net/v/t31.0-8/10636673_1687269154823780_7758828319265631819_o.jpg?_nc_cat=110&_nc_ht=scontent.fmad3-6.fna&oh=96dc128ef77616b10974be475b5213d&oe=5D7FAA8D)  
 Fig.III.13: Elaboración propia.  
 Fig.III.14: Elaboración propia.  
 Fig.III.15: Elaboración propia.  
 Fig.III.16: Elaboración propia.  
 Fig.III.17: Elaboración propia.  
 Fig.III.18: Imagen de Street view Google maps.  
 Fig.III.19: [http://cdn.turismotorino.org/images/ristoranti/56832\\_1\\_Eataly-Lagrange\\_esterno\\_SebastianoStarno\\_1.jpg](http://cdn.turismotorino.org/images/ristoranti/56832_1_Eataly-Lagrange_esterno_SebastianoStarno_1.jpg)  
 Fig.III.20: Elaboración propia.  
 Fig.III.21: <http://www.ilterinese.it/wp-content/uploads/2017/08/egizio-2-museo-turisti.jpg>  
 Fig.III.22: <https://torino.repubblica.it/images/2012/10/09/221200943-8ef97cd-b-a4de-4f3a-970c-2f0fe4144054.jpg>  
 Fig.III.23: Google maps. Autor: Barbara Giovannini.  
 Fig.III.24: [https://cdn-tc.immobiliarefull.com/tocaf\\_21984200/photo\\_original\\_18135267.jpg](https://cdn-tc.immobiliarefull.com/tocaf_21984200/photo_original_18135267.jpg)

#### *Il quadrilatero romano*

- Fig.IV.1: Elaboración propia.  
 Fig.IV.2: Marco Saroldi. <http://www.museotorino.it/images/6c/40/0f/7c/6c400f7c116744178bfe9e0d8dc370c6-3.jpg>  
 Fig.IV.3: <http://www.thelightcanvas.com/wp-content/uploads/2016/07/Cons.jpg>  
 Fig.IV.4: <http://www.museotorino.it/images/85/16/a7/5b/8516a75b689c4239a8c888e083cbfed-1.jpg?VSCL=100>  
 Fig.IV.5: <https://www.wikicasa.it/negozi-affitto-torino-4185172>  
 Fig.IV.6: Elaboración propia.

Fig.IV.7: <https://media-cdn.tripadvisor.com/media/photo-s/12/83/b2/6d/photo1.jpg.jpg>  
Fig.IV.8: [http://valigiaaduepiazze.ilgiornale.it/wp-content/uploads/2015/02/DSC\\_0274.jpg](http://valigiaaduepiazze.ilgiornale.it/wp-content/uploads/2015/02/DSC_0274.jpg)  
Fig.IV.9: Elaboración propia.  
Fig.IV.10: [https://images.placesonline.com/photos/53155\\_torino\\_quadrilatero\\_romano.jpg](https://images.placesonline.com/photos/53155_torino_quadrilatero_romano.jpg)  
Fig.IV.11: <http://rete.comuni-italiani.it/foto/2012/wp-content/uploads/2012/02/20793-800x535.jpg>  
Fig.IV.12: Elaboración propia.  
Fig.IV.13: Elaboración propia.  
Fig.IV.14: Elaboración propia.  
Fig.IV.15: Elaboración propia.  
Fig.IV.16: Elaboración propia.  
Fig.IV.17: Elaboración propia.  
Fig.IV.18:[https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e7/Torino%2C\\_via\\_Giuseppe\\_Garibaldi\\_%2803%29.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e7/Torino%2C_via_Giuseppe_Garibaldi_%2803%29.jpg)  
Fig.IV.19: <http://www.mole24.it/wp-content/uploads/2018/05/xreced10216368351511210.png.pagespeed.ic.Ebm0SaTxH7.jpg>  
Fig.IV.20: [http://valigiaaduepiazze.ilgiornale.it/wp-content/uploads/2015/02/VDP\\_4978-1024x683.jpg](http://valigiaaduepiazze.ilgiornale.it/wp-content/uploads/2015/02/VDP_4978-1024x683.jpg)  
Fig.IV.21: [https://www.tripadvisor.com.pe/LocationPhotoDirectLink-g187855-d1180825-i75300328-Lobelix\\_Cafe-Turin\\_Province\\_of\\_Turin\\_Piedmont.html](https://www.tripadvisor.com.pe/LocationPhotoDirectLink-g187855-d1180825-i75300328-Lobelix_Cafe-Turin_Province_of_Turin_Piedmont.html)  
Fig.IV.22: <https://caprilli.com/eventi/wp-content/uploads/sites/2/2016/04/FESTA-DELLA-MUSICA-.jpg>  
Fig.IV.23: <https://i.pinimg.com/564x/6f/a3/ab/6fa3aba67b105a666ff80ff86480ed37.jpg>

Cuadro resumen de los 4 itinerarios.

Fig.A: Elaboración propia.  
Fig.B: Elaboración propia.  
Fig.C: Elaboración propia.  
Fig.D: Elaboración propia.

Imagen portada: <https://i1.wp.com/cascinalacommeda.it/wp-content/uploads/2016/12/Torino-monte-cappuccini-notte.jpg?fit=960%2C639>

