

La antigua estación de Porta Genova, la última del cinturón de ferrocarriles que cerraba la ciudad por el oeste, se irá, para dar paso a otras actividades que otorgarán a la plaza el aspecto de un cualificado lugar ciudadano caracterizado por el tráfico y el comercio. Peatones, tranvías, autobuses, taxis, metro y vehículos particulares protagonizarán el intenso vaivén de este centro de intercambios y de llegadas desde el exterior, en un barrio que experimenta una rápida transformación, al igual que las áreas colindantes del Ticinese y del Lorenteggio. La estación dejará a la ciudad no solo la superficie ocupada en la actualidad por su edificio, sino también una especie de larga estela formada por los terrenos en los que actualmente se halla el pequeño apartadero para la carga y descarga de mercancías y por los raíles que proceden de la estación de San Cristóforo; raíles que flanquean el lado izquierdo del Naviglio Grande y forman una barrera respecto al barrio del Lorenteggio frente al canal. Al otro lado del Naviglio se abre un área de forma triangular delimitada por los bordes del Naviglio Grande y del Pavese que confluyendo en la dársena en un ángulo agudo forman, junto al cinturón de la avenida Corsica, el típico abanico atravesado en su parte media por la histórica entrada de Via Argelati y por el fontanar de la Magolfá; área en la cual está prevista la creación de un parque público municipal.

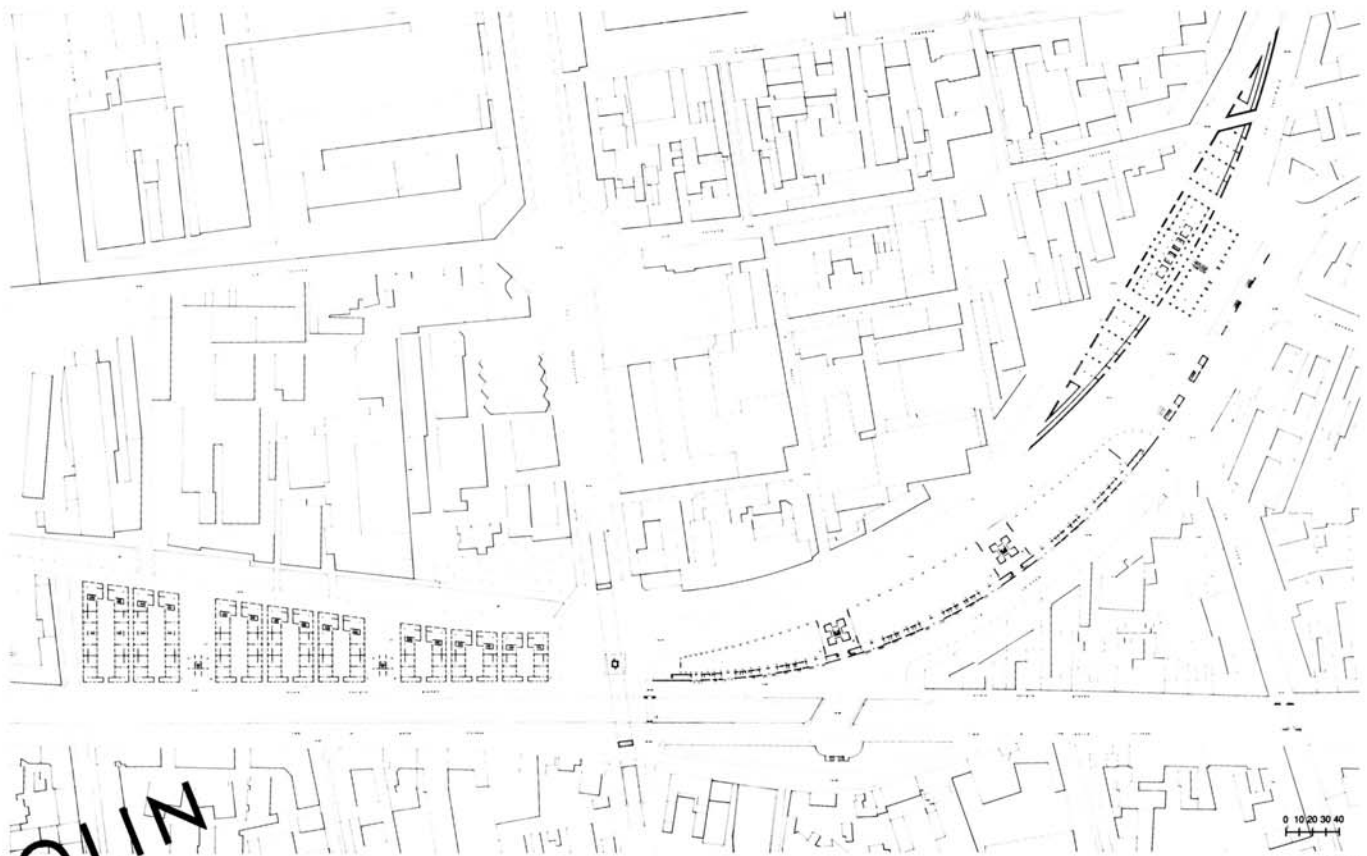
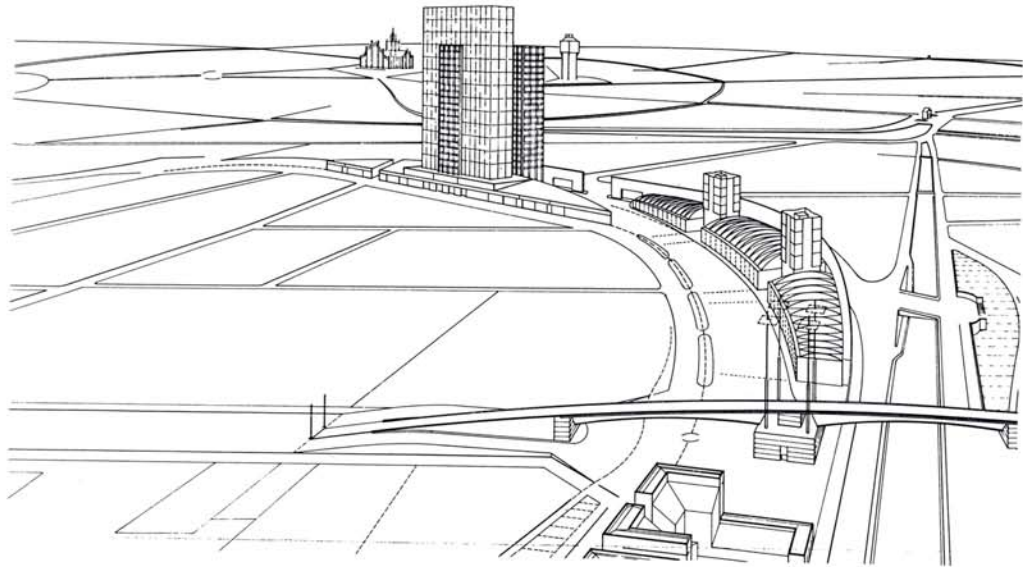
En el contexto del desarrollo de esta parte de la ciudad de Milán el ferrocarril ha intervenido separando las tres áreas colindantes y provocando, diríamos que a la fuerza, una caracterización autónoma de las mismas: el área de Porta Genova, cuyo eje es la via Vigevano y que está delimitada por la calle C. Colombo y por el dique del Naviglio, el área del Lorenteggio, trazada por los planos del siglo XIX y del XX y cruzada por las históricas calles Solari y Savona, el área entre los dos Navigli, dotada de características semirurales que han sugerido

■ **Perspectiva del proyecto.** En primer término el nuevo puente, al fondo la torre destinada a usos comerciales y terciarios.

*Perspective study of the scheme, with the new bridge in the foreground, and the tower for commercial and office accommodation in the background.*

■ **Planta general del proyecto de Porta Genova, Milán.**

*General ground plan for the Porta Nova scheme in Milan.*



0 10 20 30 40

ZICOLIN

■ Planta, sección y alzado de la nueva torre.  
 Groun plan, section and elevation of the new tower.

su utilización como parque.

El proyecto se basa en la premisa de no modificar el área dejada por el ferrocarril intentando una imposible e incluso inoportuna fusión de ordenamientos tan distintos; su objeto es la transformación de este interespacio respetando sus rasgos propios, vinculados al trazado del Naviglio y de la línea férrea, y actuando de manera que las instalaciones ferroviarias queden reemplazadas por otro tipo de equipamientos adecuados para las nuevas exigencias. En lugar de buscar la desaparición de la morfología del espacio ocupado con anterioridad por el ferrocarril, el proyecto intenta interpretarlo sacando de él nuevas oportunidades.

El proyecto se articula en tres partes. En la primera, que corresponde a la actual plaza de la estación de Porta Genova, la propuesta consiste en una transformación centrada en la presencia de una torre destinada a usos comerciales y terciarios. Inspirándose en la concepción del templo de Jano, se subdivide en dos partes: la primera y más pequeña, en la plaza, quedará enmarcada por la segunda, encarada a la parte externa de la ciudad, hacia el barrio del Lorenteggio del cual representa el polo, también simbólico, de la transformación venidera. Quiere ser el equivalente de una puerta urbana, con su voluntad de mediar las relaciones entre interior y exterior de la ciudad. El largo zócalo sobre el que se basa la cara externa del rascacielos recuperando el trazado del ferrocarril (permitiendo no obstante los cruces oportunos) contribuye a crear el necesario cierre de la nueva plaza: estructura de llegada y de intercambio entre las distintas modalidades del transporte y espacio público, cívico, que se abre en los porches cubiertos por la torre.

La segunda parte está concebida como una especie de dársena enterrada; tiene la función de concluir el largo recorrido del dique del Naviglio Grande en un espacio su configuración por el progresivo aumento

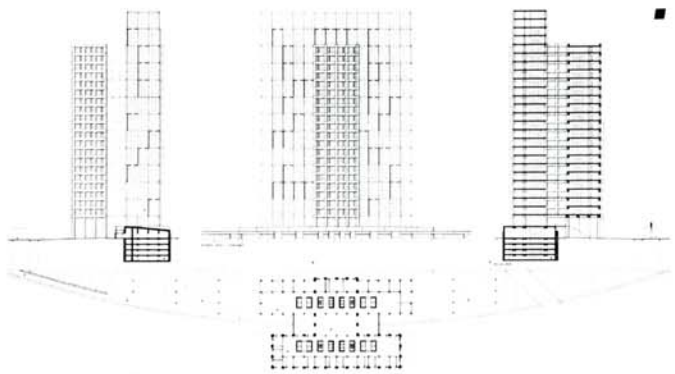
artesanal y comercial cuya composición se imagina análoga a la que encontramos en los espacios del Covent Garden de Londres. Con sus tiendas de artesanos, cervecerías, antigüedades y chamarileros, con la presencia de boutiques, este espacio queda exaltado por las transformaciones tendenciales ya presentes en todo el barrio del Ticinese. La amplia explanada adyacente podrá acoger mercados semanales, la actual feria de Sinigaglia y manifestaciones de características parecidas.

Una refinada cobertura realizada a lo largo de la calle Valenza acogerá estas actividades y constituirá asimismo un elemento de definición del pequeño puesto de carga y descarga de la actual estación de ferrocarril.

Un puente que cruza el Naviglio como prolongación de la calle Bergognone separa esta parte del complejo residencial que flanquea el malecón. Con sus dos arcos no solo constituirá un acceso en dirección del parque de la calle Argelati, y desde aquí hacia la estación del metro de Romolo, sino también una entrada a la amplia plaza que desemboca en Porta Genova.

Finalmente, continuando a lo largo del Naviglio, encontramos los edificios de viviendas. Esta tercera parte ocupa el tramo que va desde el nuevo puente hasta el puente que atraviesa la avenida Cassala.

La tipología de la casa con patio se sitúa a lo largo del Naviglio alternándose con las estructuras de las pequeñas torres que segmentan y ritman todo el desarrollo del proyecto, desde el malecón hasta la plaza de Porta Genova pasando por la Via Valenza. Siguiendo la morfología de esta área, las casas con patio se desarrollan modificando en la profundidad de sus parcelas: de tal forma que se registrará una sucesión, desde una profundidad mínima, en la cual un pequeño patio sirve de complemento para dos casas unifamiliares, hasta una máxima, en la cual se habrá un patio de dimensiones mayores



■ Planta y sección de los hangares destinados a acoger usos terciarios y comerciales.

Ground plan and section of the warehouses to house office and accomodation.

english

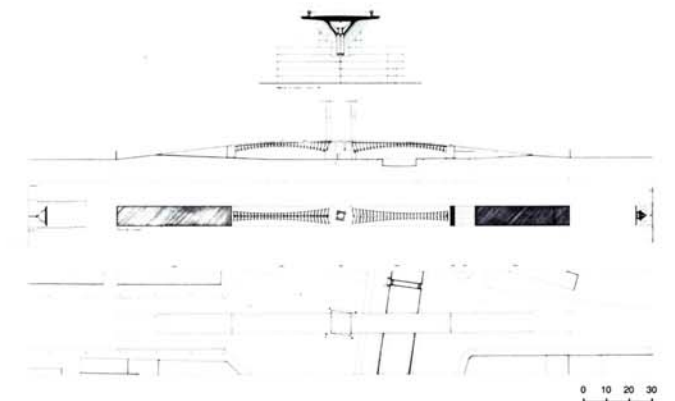
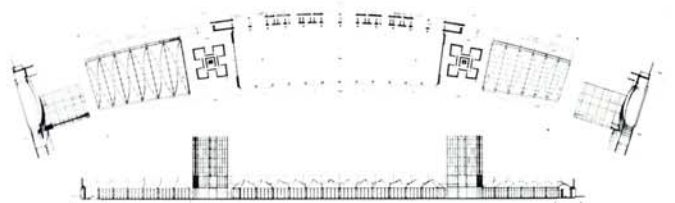
The old Porta Genova Station, the last of the railway loop that enclosed the city on the west, will disappear in order to make way for other activities which will give the square the look of a qualified city place characterized by traffic and commerce. Pedestrians, tramcars, buses, taxi cabs, subways and private cars will participate in the intense coming and going of this center of interchange in a neighborhood which is experiencing a rapid change like that of the areas bordering the Ticinese and the Lorenteggio. The station will return to the city not only the surface space currently occupied by the building but also a sort of large trail formed by the land where a small siding is currently located for the loading and unloading of goods and the tracks coming from San Cristoforo Station. These tracks flank the left side of the Naviglio Grande to form a barrier for the Lorenteggio neighborhood facing the canal. On the other side of the Naviglio a triangular area opens up whose borders are the Naviglio Grande and the Pavese which, flowing into the docks at an acute angle, make up the loop of Corsica Avenue, the typical fan intersected in the middle by the historic entrance to Via Angelati and by the Magolfa spring – an area in which the creation of a public city park is provided for.

Within the context of the development of this part of the city of Milan the railway has intervened separating the three surrounding areas and causing, we would say, by force, their autonomous characterization: the Porta Genova area, whose axis is Via Vigevano and has as its boundaries C. Colombo Street and the Naviglio dike, the Lorenteggio area, outlined by 19th and 20th century plans as crossed by historic Solari and Savona Streets,

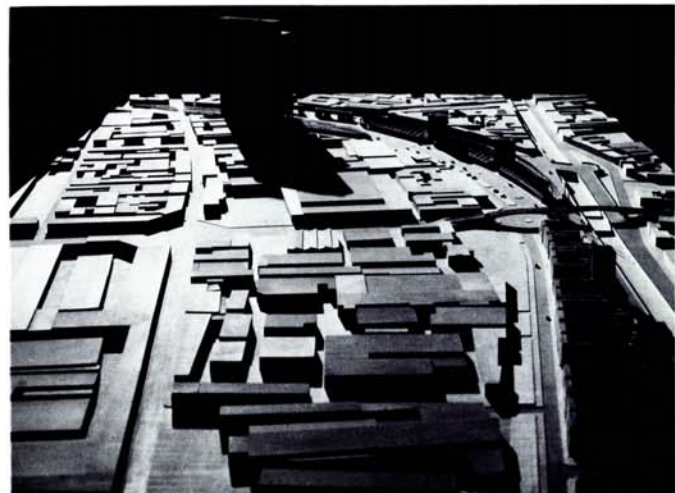
the area between the two Navigli, with semi-rural characteristics which have suggested their use as a park.

The project is based on the premise of non-modification of the area left by the railway attempting an impossible and even inconvenient fusion of such different orderings; its objective is the transformation of this interspace while respecting its own characteristic, linked to the Naviglio and railway layout, acting in such a way the railway installations are replaced by another type of facility adequate for the new demands. Instead of seeking the disappearance of the morphology of the space previously occupied by the railway, the project attempts to interpret it by taking new opportunities from it.

The project is separated into three parts. In the first, which corresponds to the current Porta Genova Station square, the proposal consists of a transformation centered on the presence of a tower earmarked for commercial and tertiary uses. Inspired by the conception of the Temple of Janus, it is subdivided into two parts: the first and smaller one, in the square, will be framed by the second, facing the exterior part of the city towards the Lorenteggio neighborhood, the area which symbolically represents the coming transformation. It should be the equivalent of a city gate, which its will to mediate between the interior and exterior of the city. The long socle on which the exterior face of the skyscraper is based, recovering the railway layout (allowing however for the necessary intersections) contributes to the creation of the necessary enclosure of the new square: a structure of interchange between the different means of transport and public and civic space which opens up into



■ Maqueta general del proyecto.  
 Model showing a general view of the scheme.

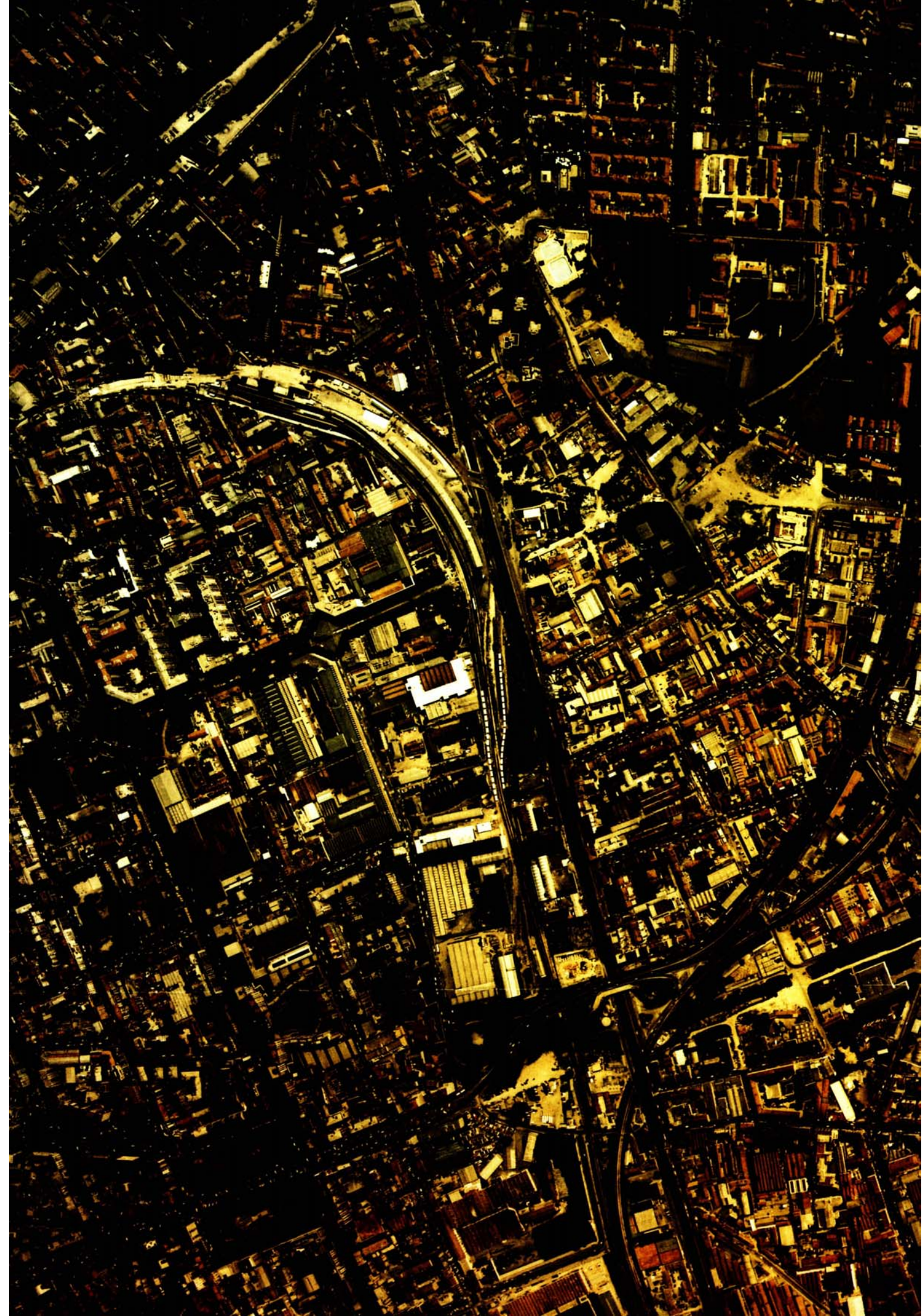


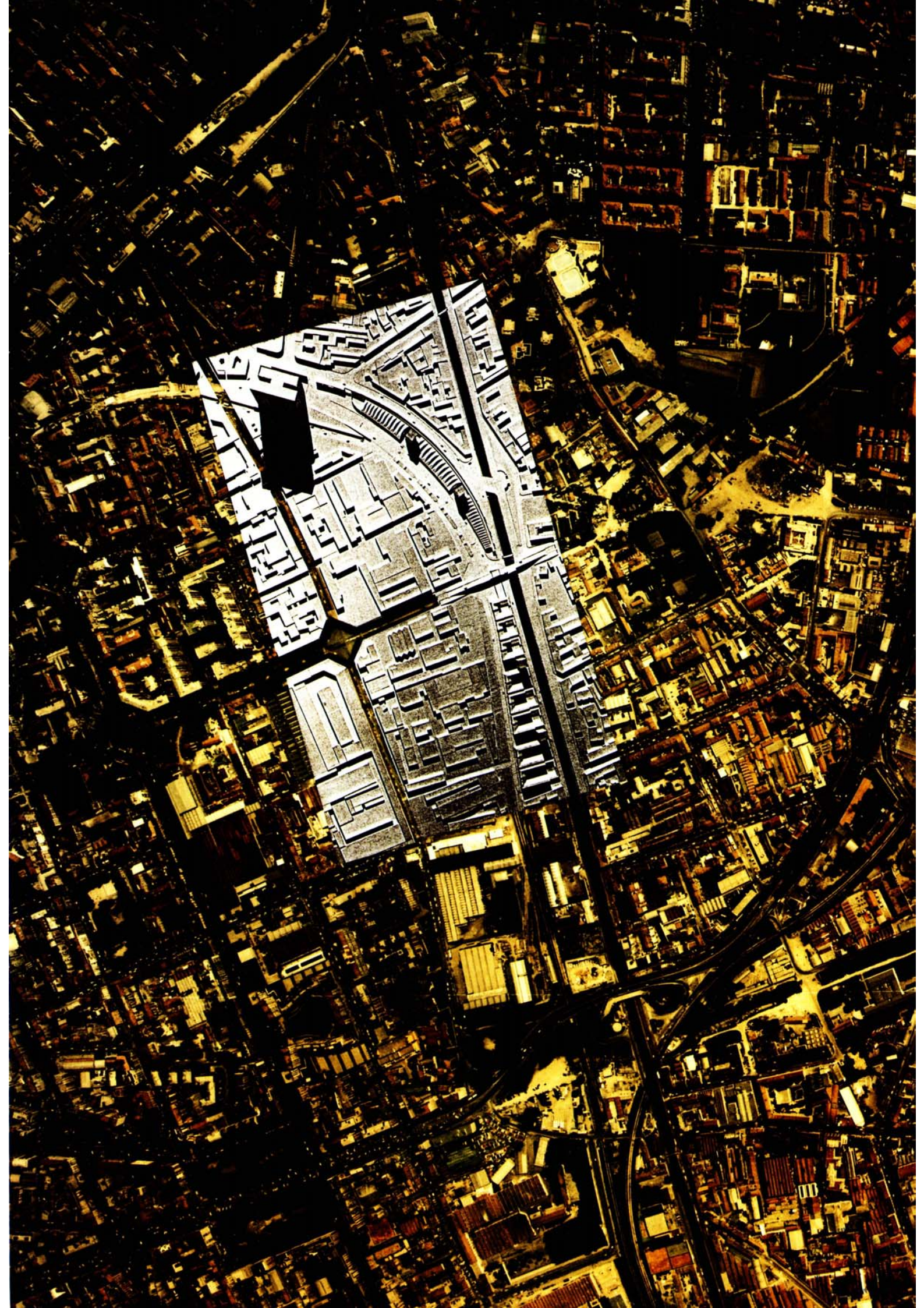
■ (Página siguiente).  
 Fotoplano del área de estudio en la que se observa la influencia de la zona ferroviaria en la estación de Porta Genova.

(Following page).  
 Air photograph of the area studied, showing the influence area of the Porta Genova station railway site.

■ (Página siguiente).  
 Fotomontaje de la propuesta. Se distingue las diversas interpretaciones propuestas para los espacios vacantes de la estación.

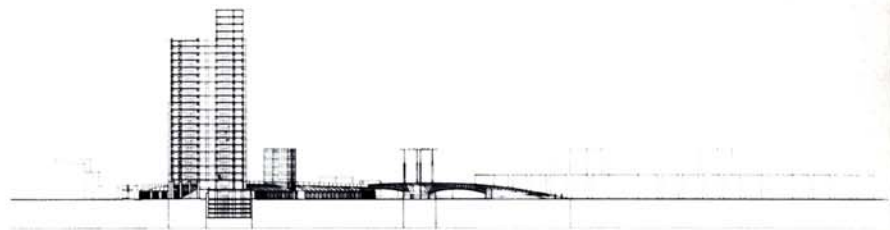
(Following page).  
 Photomontage of the proposal, offering the different interpretations put forward for the undeveloped spaces in the station.



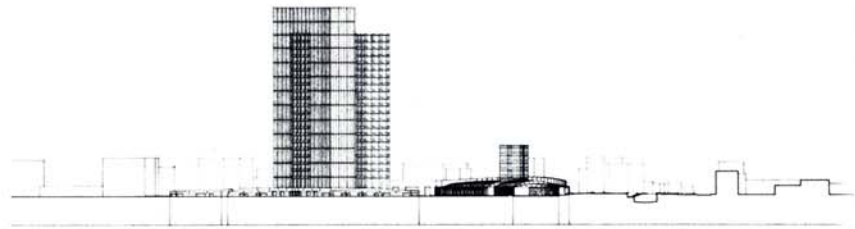




■ Vista del proyecto con la nueva torre en primer término.  
View of the scheme with the new tower in the foreground.



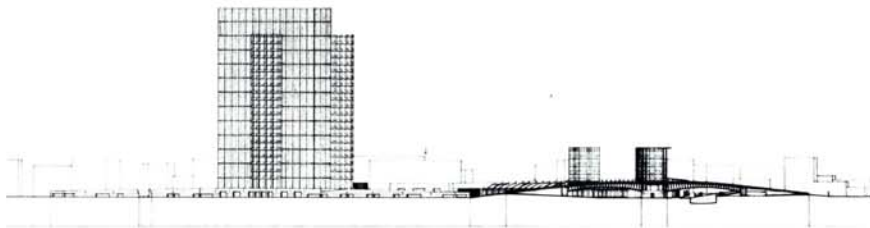
■ Sección de la torre con el puente al fondo. Section of the tower with the bridge in the background.



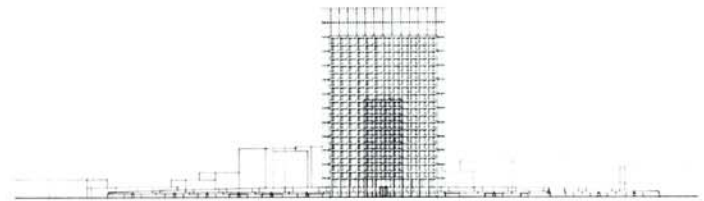
■ Sección de la explanada y vista de la torre. Section of the esplanade and view of the tower.



■ Vista desde el puente.  
View from the bridge.



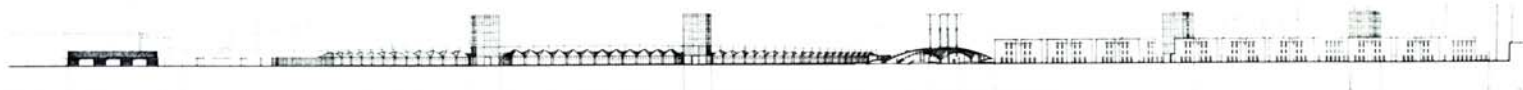
■ Sección del puente con la torre al fondo. Section of the bridge with the tower in the background.



■ Sección de la Piazza Porta Genova. Section of the Piazza Porta Genova.



■ Alzado desde el canal y la Via Valenzia. Elevation from the canal and Via Valenzia.



■ Sección desde el lado opuesto. Section of the opposite side.

0 10 20 30

arcades covered by the tower.

The second part is conceived as a sort of buried dock: it has the function of finishing off the long run of the Naviglio Grande dike in a commercial and artistic space whose composition is imagined to be analogous to that found in the space of Covent Garden in London. With its arts and crafts shops, bars, antique and secondhand shops, with the presence of boutiques, this space is raised above the transformation tendencies already present in the Ticinese district. The adjacent wide esplanade could be the site of weekly markets, the current "Sinigaglia" fair and

other such demonstrations.

A refined covering carried out along Valenza street would accommodate these activities, likewise contributing an element of definition for the small siding of the current railway station.

A bridge crossing the Naviglio as an extension of Bergognone Street separates this part of the residential complex that borders the jetty. With its two arches it constitutes not only an access toward the Angelati Street Park and from there towards the Romolo subway station, but also an entrance to the wide square than runs into

Porta Genova.

Finally, continuing along the Naviglio, we find the residential buildings. This third part occupies the span that goes from the new bridge up to the bridge that crosses Cassala Avenue.

The typology of the house with patio located along the Naviglio alternating with the structures of small houses that segment and put rhythm into the development of the project, from the jetty up to Porta Genova Square passing by Via Valenzia. Following the morphology of this area, the houses with patio are developed modifying their

configuration by the progressive increase in depth of their parcels: in this way a succession is noted, from a minimal depth in which a small patio serves to complement two one-family houses, to a maximum in which there is a patio with large dimensions

"Milan, Proyecto para Porta Genova".  
Proyecto de Pierluigi Nicolini para la XVII.  
Triennale di Milano, 1987. Realizado con  
Giuseppe Marinoni, Michele Pugliese,  
FedERICA Galbusieri, Dany O'Connor.