

Marcello Balbo, coordinador

Europa: La ciudad central en el sistema urbano



OLACCHI

Organización Latinoamericana
y del Caribe de Centros Históricos

Editor general

Fernando Carrión M.

Coordinador editorial

Jaime Erazo Espinosa

Comité editorial

Eusebio Leal Spengler

Fernando Carrión

Jaime Erazo Espinosa

Mariano Arana

Margarita Gutman

René Coulomb

Coordinador

Marcello Balbo

Editor de estilo

Alejo Romano

Diseño y diagramación

Antonio Mena

Impresión

V&M Gráficas

ISBN: 978-9978-370-28-5

© OLACCHI

El Quinde N45-72 y De las Golondrinas

Telf: (593-2) 246 2739

olacchi@olacchi.org

www.olacchi.org

Primera edición: noviembre de 2012

Quito, Ecuador

Contenido

Presentación	7
Ciudad y centralidad en Europa <i>Marcello Balbo</i>	9
La metamorfosis del concepto de ciudad en tiempos de globalización: El caso de Ámsterdam <i>Willem Salet</i>	39
Centralidades en transformación y regeneración urbana en Bilbao <i>Arantxa Rodríguez y Pedro Abramo</i>	63
Bruselas: Ciudad, región, capital <i>Victor Brunfaut</i>	105
Copenhague: Centro y ciudad regional <i>Jens Kvorning</i>	143

Edimburgo: Un ejemplo de las tendencias y tensiones en el “renacimiento urbano” del Reino Unido	159
<i>Harry Smith y Emilio José Luque Azcona</i>	
La compleja centralidad de Cracovia	189
<i>Jacek Purchla</i>	
Lisboa: Tensiones entre la ciudad y la metrópoli	209
<i>Isabel André y Mário Vale</i>	
Centralidad, proyecto metropolitano y mutación urbana: El ejemplo de la metrópoli de Lille	241
<i>Didier Paris</i>	
La persistencia y el cambio en la edad de la turbulencia: El caos y la complejidad del desarrollo de Praga	277
<i>Karel Maier y Luděk Sýkora</i>	
Milán, retos sin solución de la ciudad europea contemporánea	315
<i>Valeria Fedeli</i>	

Milán, retos sin solución de la ciudad europea contemporánea

Valeria Fedeli*

Introducción

Una ciudad de aproximadamente 1 450 000 habitantes es aquella que hoy en día se conoce con el nombre de Milán, aquella contenida en las fronteras administrativas definidas en la primera mitad del siglo pasado, salida de las murallas construidas en la época de la dominación española (siglo XVI) y que se ha ido englobando en los asentamientos concentrados externos. Es un nombre que en el vocabulario y en las prácticas de sus habitantes corresponde a un territorio, a poblaciones y a actores hoy en día mucho más extendidos, que se relacionan con la ciudad en un sistema de conexiones flexibles y plurales, en el tiempo y en el espacio. Se trata de un área de alrededor de 10 millones de habitantes que comprende otras 11 provincias y se extiende a las afueras de las fronteras mismas de la región de la cual Milán es la ciudad capital (Provincia di Milano y Politecnico di Milano-DiAP, 2006 y 2009; Balducci, 2004 y 2005). Es un territorio de flujos e interacciones (permanentes y no), una Milán “de hecho” que ha superado durante la segunda mitad del siglo pasado los límites de la Milán “administrativa” y que se ha extendido sobre sus territorios limítrofes, con importantes efectos sociales, urbanos, económicos, ambientales y políticos.

* Doctora en Planificación y políticas públicas. Es profesora de urbanismo en el Politécnico de Milán. Fue becaria de investigación (*research fellow*) en La Maison des Sciences de l'Homme en Paris. Su actividad de investigación se concentra en los temas de gobernanza en las áreas metropolitanas y de la planificación estratégica en el contexto actual de la urbanización.

Así se ha generado, por un lado, una ciudad en muchos aspectos nueva, diversa de aquellas formas de la ciudad tradicional europea centrada en el núcleo histórico, encerrada en su entorno y que se presenta con características que la asimilan a muchas ciudades contemporáneas europeas, como aquellas descritas en este libro. Por otro lado, Milán se ha vuelto una ciudad que, no obstante, ha sufrido transformaciones bajo la presión de procesos locales y globales, que ha cambiado forma y función, habitantes y usos, política y políticas, y que presenta todavía algunas características, buenas y menos buenas, potencialidades y problemas típicos de una ciudad histórica europea en la cual se ha dado respuesta solamente en parte a las grandes transformaciones que se han producido en las últimas décadas.

De hecho, varios investigadores¹ concuerdan en señalar que permanecen algunos nodos sin resolver en el perfil de la Milán contemporánea, una ciudad que ha cambiado de manera considerable pero aparentemente “incompleta”. Se trata de una ciudad suspendida en una condición intermedia, entre el pasado y el futuro, sin haber construido un perfil urbano realmente nuevo, capaz de dar forma y espacio a las exigencias de la demanda urbana contemporánea y a la realidad de la sociedad local. Sin embargo, se trata también de un campo de relevantes cambios y de

- 1 “Metrópoli de proyectos”, “ciudad que cambia”, “ciudad infinita”, “nodo de la red global” y “Milán inacabada” son algunos de los apelativos usados para describir una ciudad que ha sufrido en las últimas tres décadas transformaciones radicales. ¿Qué tienen en común la metrópoli “gobernada por proyectos”, descrita por analistas de las políticas como Dente *et ál.* (1990) al final de los años 80, con un texto que ha renovado profundamente el análisis de las políticas urbanas en Italia; aquella en profunda transformación territorial, explorada por arquitectos y urbanistas como Boeri, Lanzani y Marini (1993), de la primera mitad de los años 90, con un texto que ha renovado el análisis territorial; la recontada por sociólogos como Bonomi y Abruzzese (2004) a mitad de los años 2000, con un texto y una muestra que han cuestionado de manera significativa los estudios urbanos y sociales; y la ciudad nodo de la red global tematizada desde un libro misceláneo promovido por la Cámara de Comercio de Milán pocos años atrás, con un texto que proponía leer los destinos ciudadanos a la luz de las reflexiones internacionales sobre el rol de la ciudad (AA.VV., 2005)? Ellos describen desde diversos puntos de vista aquella “ciudad inacabada” descrita por Bolocan Goldstein y Bonfantini (2007) y por otros observatorios locales, una ciudad que parece afrontar en manera poco convincente un proceso de renovación y de regeneración del rol de la ciudad en Italia y en Europa.

una experimentación todavía incapaz de responder, de manera eficaz, convincente y, al mismo tiempo, autónoma respecto a la herencia de una ciudad europea histórica, a las nuevas formas en las cuales los temas urbanos se presentan en Europa y, en particular, en Italia.

La principal hipótesis que este ensayo presenta es que Milán representa por muchas razones la parábola significativa de una –en muchos aspectos– típica ciudad europea que ha abordado con grandes expectativas los profundos cambios sociales, políticos, económicos, institucionales y territoriales con los cuales se ha enfrentado, pero que ha surgido de ellos de manera “inconclusa”. En primer lugar, ha ocurrido esto porque, en forma general, la ciudad contemporánea se presenta como el producto de una sociedad “incompleta” (Bagnasco, 1999), una sociedad plural, fragmentada, diversificada, imposible de ser reconducida hacia una imagen unívoca y completa; en segundo lugar, porque el carácter insatisfactorio y esencialmente no resuelto de la ciudad respecto de las incertidumbres y expectativas incumplidas de la contemporaneidad hacen difícil que la ciudad de hoy se construya alrededor de una imagen diferente a la del pasado. Esta es una condición que tiene connotaciones específicas y significativas, que ha dejado señales consistentes en el campo de los estudios urbanos, no solamente en Italia, en la planificación urbana y territorial, sino también en la vida de los ciudadanos, en la trama y en la forma de la ciudad.

La segunda hipótesis es que las razones que hacen a la ciudad “incompleta” no son tan cercanas, sino que surgen de una capacidad solo parcial de seguir el paso a la ciudad europea en los últimos 150 años. Para esto, las causas pueden identificarse en los procesos sociales y urbanos, no solo en los cambios de los últimos 30 años, sino en aquellos de por lo menos todo el siglo XX, con la paradoja de que los actuales procesos de transformación dejan una ciudad que en muchos aspectos es demasiado parecida a la del siglo anterior, en sus aspectos negativos más que en los positivos.

En los párrafos siguientes se tratará de delinear algunos de los caracteres salientes de esta condición, sobre un fondo de algunos procesos históricos, con el propósito de evidenciar constantes y relevantes discontinuidades en el proceso de cambio de la ciudad.

Infinita y compleja: Urbanidad y centralidad en la ciudad europea contemporánea

Urbanismo difuso, cuestión urbana difusa

Milán es una ciudad central que no puede ser comprendida si no se la estudia en la perspectiva de una verdadera región urbana, por un lado, y, por otro, como una ciudad que ha sido reproducida en el territorio en torno a nuevas y antiguas centralidades: una ciudad sin límites, en la cual el concepto de centralidad aparece debilitado, empobrecido pero también, al mismo tiempo, amplificado y replanteado. Esta es la Milán de hoy y la de las décadas más recientes.

No es de hecho un simple fenómeno de desbordamiento de la ciudad central el que se ha verificado en estos años, ni de abandono de la ciudad consolidada; no se trata de esto, ya que aquella que ha sido tematizada como “una ciudad infinita” (Bonomi y Abruzzese, 2004) en el año 2004 en la Triennale de Milán (la más importante institución cultural de la ciudad) no es el resultado de un fenómeno de *sprawl* semejante al que ocurre en los Estados Unidos².

La fuerte expansión urbana ha sido más bien el resultado del cambio del rol que la ciudad desarrolló al interior de la densa red de centros urbanos de varias dimensiones, de hecho una “región urbana” en la cual la condición urbana se ha extendido desde los confines de la ciudad compacta del siglo XVIII a la red de centros preexistentes en un territorio que en el último siglo ha conocido un alto grado de antropización y procesos de profunda transformación. Se trata de una condición urbana que ha sido reproducida en modos diversos, en cada parte de un territorio más bien amplio y articulado, afuera de las fronteras de

- 2 Si bien es cierto que en las últimas décadas la provincia de Milán era la primera de Europa en términos de fuga de crecimiento urbano, basta pensar que ha consumido cerca del 40% del patrimonio total de áreas agrícolas. Según los datos disponibles de 2003 y 2004, se han edificado en la provincia de Milán cerca de 68,6 millones de metros cúbicos, con la relativa carga urbanística (Provincia di Milano y Politecnico di Milano-DiAP, 2006).

la ciudad central, en una densa relación de intercambio y de contaminación entre los territorios y la ciudad capital. Milán ha continuado atrayendo y drenando habitantes y funciones hasta los años 70 del siglo XIX, para luego recomenzar a expulsar la vivienda y las actividades productivas hacia los territorios antes limítrofes y, además, distantes.

Por una parte, durante cerca de 30 años, la población de la ciudad ha ido atravesando progresivamente muchos cambios. Algunos autores han empezado a hablar de Milán como de una “*shrinking city*”, una noción también parcialmente adecuada. La ciudad ha perdido habitantes de manera significativa ya desde los años 70, y ha regresado a un número de habitantes parecido al que tenía al final de la Segunda Guerra Mundial. La población se ha transferido inicialmente hacia los municipios más o menos cercanos de la misma provincia y, sucesivamente, hacia los municipios de las provincias limítrofes. En realidad, también la provincia de Milán ha registrado una baja demográfica significativa, mientras que la región urbana de la cual la ciudad es parte ha conocido un crecimiento demográfico aún relativo. Por lo tanto, existe una ciudad central que parece perder habitantes y una ciudad externa que continúa atrayendo población. Solo en los años más recientes esta tendencia negativa ha sido en parte detenida y revertida, gracias a la inmigración desde el exterior, con una nueva capacidad de atracción por parte de Milán, incluso de sus áreas más centrales.

Paralelamente se ha activado un intercambio continuo de funciones y prácticas urbanas entre la ciudad y el territorio limítrofe. Así, la ciudad “de afuera” se está enriqueciendo de algunas funciones, que han terminado por sustraer usuarios y prácticas a la ciudad “de adentro”, a la ciudad central, que mientras tanto ha intentado reconquistarlos a partir del aeropuerto, de los centros de investigación, de los cines, de los centros comerciales, de las universidades y de los polos para el desarrollo industrial y tecnológico, que se habían localizado en el territorio provincial y habían producido impactos profundos en la organización urbana y territorial, pero que son también importantes innovaciones con que la ciudad central ha tratado de reatraer habitantes al interior de sus límites.

Las consecuencias de estos procesos son numerosas, pero es importante evidenciar cómo los desafíos que estas transformaciones han producido y los procesos que los municipios han tenido que enfrentar han modificado radicalmente la relación entre los habitantes de Milán y los de los otros municipios, haciéndolos a todos “ciudadanos”. Al mismo tiempo, los paisajes de la ciudad y de la región urbana se han vuelto parecidos y, sin embargo, diferentes, como también las agendas locales, las políticas y los proyectos urbanos. En otras palabras, en una condición de ciudad difusa no es solo la ciudad central la que ofrece recursos y oportunidades, y la “cuestión urbana” (los problemas ligados más típicamente a la vida en la ciudad), en sus diversas formas, parece emerger significativamente incluso en territorios aparentemente distantes de la ciudad central³.

Parecidos son los problemas de planificación y las capacidades sociales, económicas, políticas e institucionales que hace falta movilizar

- 3 Los habitantes de esta ciudad extensa, en efecto, evidencian dinámicas similares, con un proceso de envejecimiento difuso en toda la provincia, donde cerca del 19% de la población residente supera los 65 años; donde la población inmigrante está difusamente en crecimiento —el 55% reside en la comunidad de Milán—; y donde el número de familias ha crecido en un 26% entre 1971 y el 2001, mientras que ha disminuido el número promedio de integrantes. Los territorios de esta ciudad se encuentran con el deber de afrontar, entonces, cuestiones típicamente urbanas, como inmigraciones y envejecimiento urbano, pero también inseguridades del trabajo y expansiones en el área del trabajo atípico, crecido desde un 67,5% en el 2003 a un 71,2% en el 2004. Las contrataciones a tiempo determinado han registrado una crecida en aumento, así como se ha incrementado el mercado del trabajo *part-time* y del trabajo independiente, que es aproximadamente el 25% de los que trabajan (Provincia di Milano y Politecnico di Milano-DiAP, 2006). La relación con la dimensión del trabajo señala un territorio maduro, que, aunque esté entre los más ricos de Italia, está también expuesto a la fragilidad y al riesgo. La consistencia generalizada de estos procesos considera todo el territorio provincial, pero también aquellas provincias limítrofes, como demostraron diversas muestras razonadas de datos. Por ejemplo, si la diferenciación y la desigualdad social se encuentran tanto en Milán como en las comunidades del cordón periférico más cercano, las comunidades entre Milán, Bérgamo y Brescia, dos provincias confinadas al este de Milán, presentan cuestiones y condiciones no muy diferentes entre sí. Al mismo tiempo, se provee de una manera igualmente significativa o problemática frente a ellos, pues a momentos la ciudad está más en problemas que en capacidad de producir respuestas innovadoras y experiencias prometedoras.

a nivel local en los distintos centros de la región urbana, a la cual a veces se hace referencia como a un conjunto de “sociedades locales incompletas” o a “ciudad de ciudades” (Provincia di Milano y Politecnico di Milano-DiAP, 2006), conformado por territorios y sociedades complejas, diferentes, con específicas características sociales, económicas, políticas e institucionales, que tratan de responder a los desafíos de la ciudad contemporánea y a los de la gran ciudad europea. Es evidente que la “ciudad de ciudades” a la cual se alude es de naturaleza bien diferente a la noción de ciudad europea: se trata en realidad de agrupaciones urbanas de cientos de miles de habitantes que no tienen mucho que ver con el modelo clásico de ciudad europea; son formaciones sociales bien diversas de aquellas a las que estábamos habituados a estudiar en el siglo XVIII y que todavía existen en otros contextos italianos. Los límites administrativos de la nueva “ciudad” son siempre menos significativos y el territorio es esencialmente una intersección de ciudades en la que la relación entre centro y periferia se ha diluido y los conceptos de policentrismo y de metrópoli parecen ya inadecuados.

Sin embargo, las diferencias persisten en esta aparente homogeneidad. Los nuevos paisajes urbanos —como los centros comerciales, que construyen paisajes introvertidos dentro y fuera de la ciudad central y las áreas centrales de renovación urbana, que hablan lenguajes débiles y poco significativos, muy parecidos a los de una periferia urbana cualquiera, estereotipos repetidos sin ninguna referencias a lo local— no tienen respuestas nuevas a la “demanda de ciudad” de la cual han surgido. Igualmente, los proyectos hablan de un intento, consciente o no, de reducir la complejidad de la condición urbana; las políticas públicas remueven de la agenda los problemas urbanos relevantes, como la pobreza, el desempleo, la inclusión de los inmigrantes..., no solo por la ausencia de recursos, sino también por un rechazo de los retos que la condición urbana plantea y de los problemas complejos de los cuales son parte.

En otras palabras, si bien es cierto que la ciudad que se difunde por todas partes y en cada elemento (Amin y Thrift, 2002), también es cierto que a veces se ha disuelto a tal punto de no ser más una condición física, social o política reconocible. En este sentido, no sería solo “la infinita

complejidad” la que distinga a la “ciudad infinita” (Bonomi y Abruzzese, 2004), sino también el riesgo de una infinita banalización de la condición urbana, simple apilamiento de funciones y habitantes y yuxtaposición de prácticas que no necesariamente generan “ciudad”, así como estamos acostumbrados a esperar de la ciudad europea. Es una condición en la cual “el encuentro del otro” y del “diverso”, que históricamente ha caracterizado a la ciudad europea, parece perderse en un modelo flexible de convivencia de archipiélagos urbanos, en islas de fragmentos de urbanidad cuya agua se está agotando y en las que todo parece más cercano. Pero sin agua no se pueden usar las embarcaciones que en un tiempo conectaban las islas y que permitían las relaciones, así que la urbanidad está en riesgo desde diversos puntos de vista, tanto a escala local como en la escala más amplia del territorio regional.

Cuestiones irresueltas en el pasaje a la modernidad: El fracaso de la reinvención y los efectos sobre la ciudad contemporánea

Los límites administrativos de Milán se han vuelto poco significativos para comprender los procesos de transformación social, económica, institucional y territorial en curso, así como para poner en discusión el rol de la ciudad y sus potencialidades en Europa. Sin embargo, para comprender los retos del presente se necesita mirar al pasado y, en particular, a las decisiones tomadas con el primer plan de urbanismo, aprobado en 1889, y confirmadas por casi todos los planes posteriores.

Como motor económico nacional, desde la segunda mitad de 1800, Milán empezó a razonar sobre la modalidad de gobierno y de gestión de un crecimiento que se desarrollaba dentro de un área todavía contenida al interior de las murallas construidas durante la dominación española de los siglos XV y XVI. Mientras París construía su última muralla defensiva, Milán, en cambio, decidía superar material e inmaterialmente los límites de una extensión urbana que ya no correspondía a las necesidades de la economía y de la sociedad, aunque diversas áreas internas a la muralla aún permanecían vacías.

Decisiones del municipio como derribar las murallas, abrir nuevas puertas y generar nuevos ejes territoriales para una ciudad de 500 mil habitantes fueron tomadas con el plan de urbanismo de 1889, lo que constituyó el comienzo del proceso que ha producido la ciudad contemporánea, que, en el tiempo, ha visto ampliarse constantemente el número de habitantes previstos, con el millón de habitantes del plan de 1912 y los dos millones del plan de 1933 (aunque la edificación permitida era para 3 600 000 personas).

La continuidad en la historia urbanística de Milán se registra bajo varios aspectos. El municipio produjo por primera ocasión un verdadero plan de urbanismo en respuesta a las presiones de la opinión pública para contrastar la especulación. El plan estaba basado en el principio ordenador del damero y preveía la expansión solamente al interno del anillo vial de la nueva "circunvalación", un límite que, desde un lado, se fundaba en la idea de que el crecimiento urbano podría mantener la forma de la ciudad compacta, al interior de un límite bien establecido, y que, por el otro, expresaba una aspiración opuesta, con una apertura sin límites hacia el territorio. El periférico que constituye este límite no es en efecto una señal definitiva; al contrario, junto al damero y sus vías radiales, que parten desde el centro, es el principio que informa la crecida potencialmente infinita de la ciudad moderna. La metáfora usada para contar la lógica del plan indica a la ciudad como la sección de un árbol destinado a crecer en el tiempo en círculos en torno al corazón. El periférico inaugura la época del crecimiento potencialmente ilimitado de una ciudad que plantea el problema de las fronteras, pero en una relación que no enfrenta el tema de la diferencia entre ciudad y campo, no lo reinterpreta de manera innovadora. Los planes sucesivos replantean los mismos principios de expansión y proponen para la edificación casi todo el territorio municipal a través de los dos principales instrumentos, el damero y dos nuevos periféricos, que simplemente reproducen sobre el territorio el modelo de la ciudad histórica del siglo XIX.

Se funda así una segunda condición típica de la Milán contemporánea: la repetición en el tiempo de un modelo urbano de tipo

esencialmente monocéntrico. Aunque hayan surgido nuevas centralidades, estas no son el resultado de los planes de urbanismo. La malla continua del plan del siglo XIX no ha inventado ni ha introducido nuevas centralidades; por el contrario, definió una relación jerárquica entre el centro, representado por la ciudad histórica, y la periferia. Aún hoy, la señalética de las obras para las nuevas líneas metropolitanas indica la dirección “periferia”, herencia de la matriz simbólica del plan del siglo XIX, que se basa en un centro que se irradia sobre el territorio y genera una precisa jerarquía urbana y social. La Milán del siglo XIX no está basada en el principio reorganizador y reequilibrante de la manzana de Cerdá en Barcelona, ni en el de la grilla indiferenciada de Nueva York, que garantiza la libertad individual en la edificación de la ciudad. En Milán, el centro permanece como elemento único de organización de la jerarquía urbana, aunque el territorio que rodea la ciudad tenga reglas y estructuras propias. Para toda la primera parte del siglo XX, los intentos para revertir este modelo y crear un policentrismo han fracasado, sea como consecuencia de los nuevos proyectos realizados al interior del territorio municipal, sea porque el territorio regional no ha tenido la capacidad de establecer o reforzar nuevos centros.

La Milán de hoy presenta aún los efectos de esas decisiones y esquemas urbanos. Solo en los últimos años, y con notables dificultades, la ciudad ha logrado repensar la localización de algunas funciones estratégicas y relocalizarlas en un marco territorial más amplio. Un ejemplo particularmente significativo es el de la Fiera. Después de varias hipótesis, en los años 80 se decidió mantener a la Fiera en el sitio existente, un área muy próxima al centro histórico. Sin embargo, unos pocos años después, la posibilidad de un cambio de uso de estos terrenos para nuevas habitaciones hizo que se volviera a la idea de una nueva ubicación en uno de los municipios del primer cinturón. El nuevo polo ferial se ha enfrentado con grandes dificultades para su funcionamiento. El retardo en la realización de las infraestructuras de transporte y de la viabilidad de escala regional e interregional y la insuficiente comprensión de que se trata de una oportunidad urbana

compleja son todavía nodos que muestran las inquietudes proyectuales no resueltas de una ciudad a la que se le hace difícil pensar en la confluencia de sus escalas, la nueva idea de centralidad plural y sus potencialidades.

También con respecto a algunos de los principales eventos que se desarrollan en la nueva feria, como el Salone del Mobile, la más importante manifestación internacional del sector, la ciudad ha vuelto a ser el verdadero centro de la manifestación. Si bien el evento oficial se ambienta en los pabellones de la Feria, es en la ciudad y en particular en el centro histórico y en algunas de las nuevas centralidades urbanas que se desarrollan todos los eventos del “Fuera del Salón”, en los cuales tiendas y productores de objetos de *design* y de muebles abren sus propios espacios. Aunque la presencia de personas y los intercambios que se generan en la ciudad son probablemente iguales a aquellos que se producen en los espacios de la Feria, son simbólicamente mucho más visibles, y reafirman así la potencia simbólica y social de la ciudad central, que continúa reclamando su propio rol mientras los vectores de urbanidad de la ciudad contemporánea no logran tener fuerza suficiente.

Los espacios y las relaciones de la Expo que se celebrará en el 2015 ponen aún más en tensión a la ciudad. La exposición internacional estará ubicada en las áreas colindantes con la nueva Feria; por un lado, utilizando las infraestructuras realizadas hasta hoy y, por el otro, empujando la terminación de un sistema de accesibilidad y funciones de nivel regional todavía indeterminado por la falta de una visión metropolitana consolidada. Cabe destacar que, en el asunto de la Expo 2015, el rol de la municipalidad de Milán ha sido determinante, por lo cual aún se planea que el evento se desarrolle fuera de los límites de la ciudad y al centro de la región urbana. En la percepción local, y no solo de la alcaldía, se trata de un evento totalmente “Milán-céntrico”.

Incompleta y por proyectos: Las relaciones entre lo público y lo privado

La ciudad pública

La cuestión del urbanismo difuso, disuelto e incompleto puede ser discutida a la luz de otra igualmente importante. La ciudad europea —en particular, la ciudad central descrita en el ensayo introductorio de este volumen— ha sido bajo muchos aspectos sinónimo de producción de lo público, es decir, del espacio público y de los bienes públicos; el espacio no solo del vivir sino también de la democracia, del discurso público, de las opciones públicas... La ciudad central es el lugar en el cual las presiones para que se den respuestas a los problemas planteados por la ciudad y la sociedad urbana han tomado forma, han sido objeto de experimentación, de innovación, de fracasos, de conflictos, de nuevas formas de tratar los problemas públicos. Por eso, la ciudad, en particular la europea pero no solo ella, ha sido vista al mismo tiempo como un problema y como una solución (Donzelot, 2006).

Si observamos a Milán con esta perspectiva, el balance resulta problemático. Milán es considerada como una ciudad “inconclusa”, porque

aunque parece erróneo considerar a Milán como una realidad en declive, sin embargo la ciudad parece incapaz de expresar un proyecto público preciso. Milán presenta muchos aspectos dinámicos y está fuertemente conectada a redes locales e internacionales, pero permanece como una ciudad mundial inconclusa. El caso Milán pone de hecho con urgencia el interrogativo sobre la calidad pública de los efectos de las transformaciones en curso: ¿qué restituyen a la ciudad las grandes obras urbanísticas y por qué la capacidad para vivir en Milán está en crisis? (Bolocan Goldstein y Bonfantini, 2007).

Esta cita se refiere a argumentos de naturaleza diversa. El primero tiene que ver con el hecho que, durante un largo tiempo —al menos todos los años 80 y buena parte de los 90—, la ciudad ha conocido un importante período de crisis desde diversos puntos de vista: expulsión de las

funciones productivas, tercerización marcada del centro histórico y de una parte de la ciudad central, incertidumbre sobre cómo gestionar las transformaciones de las zonas industriales abandonadas ubicadas en lugares estratégicos e incapacidad de dar respuestas a problemas urbanos esenciales, en primer lugar la vivienda. Sin embargo, la ciudad no dejó de registrar buenos resultados económicos ni de jugar un rol importante a nivel internacional y entró en los procesos de internacionalización y globalización como ninguna otra ciudad italiana.

El segundo se refiere al renovado dinamismo de la última década. Se realizaron inversiones privadas en grandes proyectos de renovación urbana y pública; en primer lugar, sobre el lento avance de las nuevas líneas del metro y del sistema de ferrocarril regional, todavía en gran parte subutilizado. En realidad, la ciudad jamás ha parado, incluso en los años de estancamiento, cuando la economía seguía marchando gracias a una constelación de pequeños y medios actores locales. Milán es una ciudad con una red de actores extremadamente articulada, lo que constituye también un gran recurso para la ciudad. La presencia de un gran número de ellos favorece un desarrollo desde abajo en un contexto en el cual gobierno local e instituciones públicas no tienen la capacidad de promover y sustentar la innovación y la experimentación que serían necesarias (Dente, 2005). Tal vez es gracias a esta gran articulación de actores que la ciudad ha tenido la capacidad de ponerse nuevamente en marcha en la última década, y no solo con respecto a las transformaciones espaciales.

El tercer argumento se refiere a este renovado dinamismo, lo cual parece basado en una visión pública que más bien es limitada y que por ahora no parece producir una nueva calidad urbana para la ciudad contemporánea en términos de arquitectura, de la producción de servicios públicos y privados de carácter estratégico o de una nueva dotación ecológica y ambiental, temas ausentes en las agendas de los operadores, y también en la agenda pública.

La “metrópoli por proyectos”, descrita por Dente *et ál.* en los años 90, sirve aún hoy para describir la permanencia de elementos del siglo XX junto a elementos de innovación que pueden explicar la noción de la

ciudad “incompleta”, así como también la de la región urbana. Si “gobernar la metrópoli a través de los proyectos quiere decir fijar unas metas, aun parciales y provisionales, y proporcionar los instrumentos para alcanzarlas” (Dente *et ál.*, 1990), se puede decir que no todas las metas han entrado en la agenda.

Una de estas es la producción de bienes públicos significativos. Aunque muchos proyectos de museos, bibliotecas y equipamiento deportivo proponen imágenes interesantes con importantes transformaciones para la ciudad, gran parte de las expectativas se pierde en el camino. En Porta Vittoria, área de transición entre la ciudad histórica y la ciudad contemporánea, la nueva biblioteca europea en sustitución del mercado hortofrutícola está congelada por falta de recursos, mientras los cines con múltiples salas que debían surgir se han convertido en edificios residenciales y de la “ciudadela deportiva” no queda huella. En el 2001, la municipalidad había asegurado que los trabajos estarían terminados para el 2008, gracias también a procedimientos administrativos más rápidos adoptados por el gobierno regional, pero las cosas han resultado de otra forma, con vivaces protestas de los ciudadanos y el fracaso de diversos promotores privados⁴.

De los 155 000 m² de espacio verde público que debieron ser realizados en conjunto a las seis torres de vivienda del parque Adriano en una gran área industrial abandonada en el norte de la ciudad, hoy se ve muy poco, así como de las “piscinas, salas de *fitness*, campos deportivos, una universidad y un jardín infantil, agua de napa y cables subterráneos” en un barrio que debía estar terminado para el 2012.

Porta Nuova, un área estratégica para la ciudad —destinada en los años 50 para una zona empresarial (*business center*) que jamás fue terminada—, hoy en día se está desarrollando como centro de los sectores de la moda y del diseño, además de viviendas de calidad. En Santa

4 Criticando el proyecto de la Nueva Puerta Vittorio Gregotti, uno de los más notables arquitectos italianos habla de una “Milán que ha perdido el camino al urbanismo”, reprocha a la responsabilidad pública la incapacidad de tener “un diseño con la participación civil y de sus objetivos civiles” (<http://goo.gl/VW2fC>, 22 de diciembre de 2010).

Giulia, un gran proyecto de nuevas viviendas al sureste, el inversionista principal terminó en la bancarrota. Todos estos casos hacen evidente el problema de una ciudad que se construye por fragmentos y sin estrategias urbanas, económicas ni de gestión claras. Emerge una sustancial incapacidad de los actores públicos para lograr que los proyectos de renovación urbana produzcan efectos positivos para la ciudadanía, junto a una inadecuada gestión de las intervenciones, que, por un lado, produce expectativas insatisfechas de una mejor calidad de vida y, por el otro, determina un aumento de los costos. Además, el sistema de actores económicos en los cuales se basa la realización de los proyectos es débil, si no fraudulento, con evidentes riesgos de fracaso o bancarrota.

Si el impulso dado en la última década a la construcción de nuevas viviendas —para atraer de vuelta a los habitantes que hace 30 años decidieron irse— no se apoya en políticas más amplias para tornar nuevamente atractiva a la ciudad, está destinado a producir solo una peligrosa sobreoferta de viviendas.

El carácter incompleto de la ciudad, incapaz de invertir en su propio futuro, se encuentra también fuera de Milán, en la ciudad infinita, donde la lógica de la renuncia parece haber contaminado buena parte de la región urbana.

El habitante de la ciudad infinita piensa primero y obsesivamente en hacer, no en terminar aquello que está haciendo, con la lógica que refleja aquella sugerida por Michael Ende con la metáfora del viaje infinito, y que no debe terminar: “No envidio a nadie que no haya alcanzado su propio objetivo. Viaje con placer”. Lo que cuenta es el viaje, no los lugares que se atraviesan. Lo que importa es el proceso creativo de los lugares, no el producto. La ciudad en la ciudad infinita fluye en las corrientes que producen los lugares (Rullani, 2004).

Si la ciudad infinita es “trama abierta de relaciones y comunicaciones” —tema que retomaremos en el próximo párrafo— en un territorio y en una ciudad en los cuales prevalece la lógica del “hacer” más que la del “llevar a cabo”, en los que todo se inicia y no se termina, el sedimento será siempre “incompleto”. Los territorios de la ciudad infinita y sus

nuevos lugares, espacios y edificios persiguen el tiempo sin dejarlo jamás detenerse; persiguen las instancias de cambio, como ondas, sin lograr producir una calidad del hacer que requiere tiempo, recursos y espacio. Así, la “ciudad infinita” produce novedades incompletas, que frecuentemente nacen ya viejas y permanecen suspendidas durante mucho tiempo antes de ser completadas o antes de encontrar una colocación en la ciudad existente, y a menudo no tienen el tiempo para preguntarse cómo pueden contribuir a la construcción de una ciudad no incompleta, en la cual los ciudadanos puedan encontrar una respuesta a sus propias preguntas de calidad de vida y de sustentabilidad.

Estas preguntas tienen que ver sustancialmente con 1) una oferta de vivienda a precios accesibles en espacios públicos de calidad; 2) un buen sistema de movilidad basado primordialmente en el transporte público, con la mejora de los intercambios y de la calidad del aire⁵ y la reducción del tiempo de espera; 3) la disponibilidad de espacios públicos y espacios verdes, siempre más escasos, siempre en riesgo, siempre más cerrados, incapaces de construir una ciudad que promueva el diálogo entre los diferentes grupos sociales; 4) una ciudad en la cual sea aún posible hacer y disfrutar cultura, en cuyos territorios existan espacios y recursos para una fruición democrática de cultura y no una cultura elitista; y 5) una ciudad con nuevas políticas de cohesión social, capaces de responder a los problemas de los grupos sociales vulnerables y de acompañar a los jóvenes a una vida adulta sin discriminarlos (Balducci, Fedeli y Pasqui, 2011).

5 La introducción del *ecopass*, que corresponde a una tasa de acceso al centro histórico, no ha producido resultados relevantes.

*Razones sin resolver en el camino a la modernidad:**Una idea de ciudad pública débil*

La necesidad de responder eficazmente a los procesos de transformación económica, social y territorial que la ciudad ha enfrentado desde fines del siglo XIX, después de la Segunda Guerra Mundial y en el transcurso de los años 90 constituye una constante en la historia del urbanismo de Milán. La municipalidad ha tenido casi siempre un rol poco significativo, con los resultados de que a la ciudad le ha faltado una visión y de que los mecanismos alternativos al plan han demostrado una racionalidad parcial. No es solo que algunas de las transformaciones discutidas ya en los años 80 (Dente *et ál.*, 1990) estén todavía inconclusas, sino que, incluso, muchas de ellas no han producidos efectos públicos importantes.

En los años 80 se teorizó la insuficiencia del plan urbanístico como instrumento para gobernar o simplemente orientar los procesos de transformación espacial y socioeconómica. En aquella época, la ciudad había abandonado definitivamente los instrumentos tradicionales de la planificación urbanística y afirmado la necesidad de proyectos parciales capaces de resolver complejos procesos locales. Empezó entonces una etapa de planificación ligada a documentos especiales, de tipo estratégico más que regulador, como el *Documento direttore del progetto passante* o el *Documento direttore delle aree dismesse*⁶, que se preocuparon más por liberar energías, áreas y actores que por construir un marco estructural y una visión para la ciudad del futuro⁷.

En los años 80 y 90 se llevó al extremo este modo de operar por proyectos especiales: se lo hizo una regla potente y se elaboraron

6 El primer documento hace referencia a la línea subterránea de tren que cruza la ciudad y conecta las líneas de ferrocarril del sureste con las del norte. El segundo se refiere a las áreas industriales abandonadas.

7 Quizás solo el *Documento direttore del progetto passante* estaba relacionado con la aplicación de un servicio ferroviario regional que constituía una versión de la intuición significativa de la ciudad-región de los años 70, y expresaba todavía una idea y una visión de la ciudad destinadas a invertir profundamente sobre el cambio.

potentes dispositivos retórico-argumentativos de apoyo, además de instrumentos regulatorios. Los orígenes de este modelo de construcción de la ciudad entre lo público y lo privado se remonta a fines del siglo XIX, cuando el municipio renunció a construir un patrimonio de áreas públicas para el desarrollo de la ciudad, así como a explotar el aumento de los valores fundiarios generado por el plan de urbanismo. Entonces, Milán es una ciudad en la cual, desde siempre, la planificación urbanística ha privilegiado los intereses individuales respecto a aquellos colectivos.

La lógica de la “urgencia” ha sido adoptada en tantas circunstancias y el debate público sobre la ciudad ha sido tan débil que en algunos casos este último se ha concretizado en concursos de ideas, pero sin salir de los servicios municipales, sino permaneciendo al interior de una visión autorreferencial y más bien poco democrática.

Móvil y fragmentada: Una condición de la democracia en riesgo

Un tercer y último aspecto que hay que discutir en relación al caso de Milán, respecto a los otros contenidos en este volumen, tiene que ver con la construcción colectiva y democrática de la ciudad. Desde el punto de vista de la movilidad, hace tiempo que Milán ya no es una ciudad ordenada y separada (Balducci, 2004 y 2005; Balducci y Fedeli, 2007; Balducci, Fedeli y Pasqui, 2008 y 2011). Como muchas ciudades contemporáneas que son un conjunto de flujos (Amin y Thrift, 2002), Milán y su región urbana también han conocido grandes transformaciones con las cuales espacios, funciones y habitantes se han reubicado, y, con ellos, el sistema de interrelaciones ligado al sistema social y económico. El resultado es una red de movilidad que tiene poco que ver con el modelo tradicional de desplazamientos, pero también perfiles de permanencia y de pertenencia difíciles de definir respecto a la noción de ciudadanía.

Nuevos y antiguos migrantes pasan cada día por la ciudad con ritmos e historias diversas (Martinotti, 1993; Pasqui, 2008; Provincia di

Milano y Politecnico di Milano-DiAP, 2006). Las tendencias demográficas de las últimas décadas, como se ha mencionado, nos hablan de un territorio en el cual un porcentaje importante de personas y familias ha salido de la ciudad central en búsqueda de una vivienda económica y de una mejor calidad de vida⁸. “Los estrechos márgenes del tema vivienda abren el camino a una ‘migración forzada’ que obliga cada año al 6% de la población milanese en edad entre 25 y 34 años a abandonar Milán para transferirse a una área situada en un radio de 20 a 60 km” (Ranci, 2005). En consecuencia, a Milán entran cada día cerca de 660 mil vehículos, mientras los pasajeros del transporte público son 1,6 millones (Provincia di Milano y Politecnico di Milano-DiAP, 2006).

El sistema de movilidad que se ha desarrollado en estos años señala una disolución de las jerarquías espaciales y de los modelos temporales (Manfredini, 2008). Se asiste a un fuerte incremento de la movilidad no sistemática, que actualmente representa casi la mitad de los desplazamientos, lo que señala cómo las relaciones entre Milán y los territorios de la región urbana se han vuelto mucho más dinámicas. Este cambio determina la congestión del transporte público, siempre sobrecargado y al mismo tiempo inadecuado para responder a los nuevos modelos de movilidad, y una cada vez más alta contaminación del aire, a pesar de la fuerte reducción de las emisiones industriales de los últimos años.

Hay también otros efectos menos visibles. La geografía política local ha vivido importantes transformaciones con el ingreso de los partidos nacidos después de “Tangentopoli”⁹, junto con la transformación de las sociedades locales. Los datos de las elecciones locales hablan de territorios cuya orientación política refleja las expectativas de los

8 Se trata de áreas nuevas, incluso de centros que continúan funcionando desde verdaderos nichos territoriales, desde una nueva polaridad de la transformación urbana y territorial, pero también económica y política (Provincia di Milano y Politecnico di Milano-DiAP, 2006).

9 El régimen de corrupción descubierto en Milán a inicios de los años 90 y que ha llevado a la cancelación de los partidos históricos, como la Democracia Cristiana y el Partido Socialista.

nuevos habitantes, pero también su connotación social. La movilidad de las personas permite a los territorios y a las ciudades especializarse para competir, lo que constituye tanto una causa como una estructura de oportunidades para los procesos de creciente especialización (Estèbe, 2008). Este es un proceso evidenciado también por Kunzmann (2008) a escala europea, y que tiene importantes consecuencias: las personas se ven obligadas a moverse cada vez más porque los territorios se especializan en las distintas funciones: habitación, tiempo libre, *shopping* y producción. Los territorios devienen en lugares de relaciones entre sistemas económicos que se mantienen solo gracias a continuos flujos y a barreras de acceso, y también como sistemas sociales relacionados pero, al mismo tiempo, separados.

Si las interdependencias económicas se fortalecen como consecuencia de la creciente especialización, mientras las locales y globales se vinculan inseparablemente, una creciente diferenciación social de los territorios puede producir efectos negativos sobre la cohesión social y territorial. Estèbe habla de la formación de “territorios clubes” en los cuales viven personas del mismo tipo, todos jóvenes o todos ancianos, todos pobres o todos independientes o jubilados, todos profesionales o empresarios, que terminan por producir fenómenos de aislamiento y antiurbanidad. La ciudad, por antonomasia, permite el encuentro y la diversidad. ¿Pueden la región urbana y sus territorios convertirse en lugares con agrupaciones iguales en los que los problemas y las demandas del diverso no tengan voz? El carácter relacional del espacio urbano, el espacio de la ciudad, se pierde cuando los individuos se encierran en sus casas y sus pequeñas comunidades y erigen setos, muros y señalética vial para defenderlas. En otras palabras, las agendas políticas locales corren el riesgo de simplificarse de manera peligrosa dejando fuera los asuntos urgentes, que pueden degenerar en imprevistos elementos de desestabilización.

¿En qué medida, la ciudad y la región urbana permanecen como una promesa (y una premisa) de urbanidad, convenidas como vehículos de socialización? Los datos sobre los estudiantes universitarios muestran que, si bien Milán ejerce todavía una fuerte capacidad de

atracción, las sedes universitarias descentralizadas, muchas de reciente institución, tienen también una buena capacidad de atracción. Hasta unos años atrás era solamente Milán el lugar donde se encontraba la oferta de estudios universitarios más amplia y de calidad; la tendencia actual de matricularse en la universidad más cercana tiene que ver mucho con el proceso que se ha mencionado: el descentramiento de algunas funciones urbanas estratégicas en territorios de alta especialización económica y social, que se presentan como alternativos a la ciudad central y, al mismo tiempo, inevitablemente imposibilitados o poco interesados, por la ausencia de interacciones complejas, en ocultar su condición menos conflictiva, en ofrecer una verdadera urbanidad. Al mismo tiempo, residir con la familia durante los estudios universitarios puede ser una elección para evitar los costos del transporte o de la vivienda, así como, también, el fruto de una elección que rechaza la ciudad central y se centra sobre lo local. Entonces, los conceptos de periferia y de centralidad —e incluso los de monocentrismo y policentrismo— se desintegran, o, mejor, se descomponen las interpretaciones posibles de la condición urbana y social.

Por otra parte, vivir en una región urbana en una condición de movilidad de este tipo produce una relación no unívoca con el territorio, en el tiempo y en el espacio. Se pertenece simultáneamente a varios territorios durante el día, la semana, la propia vida... También si en la primera perspectiva comentada se tiende a estar siempre más con sus afines y a buscar territorios que calcen justo, el carácter plural y variable de las relaciones con el territorio permanece ineludible.

Esta condición constituye una otra innovación importante. Las regiones metropolitanas como las de Milán se han vuelto elementos centrales desde ambas perspectivas, pero también problemáticos por la organización de la vida contemporánea; son lugares en los que, más que en otros, se presenta una nueva “cuestión urbana” (Donzelot, 2006). Si bien la atención está enfocada principalmente en los cambios territoriales, sociales, políticos y económicos que se están produciendo (Hall y Pain, 2006; Ross, 2009), hay también una preocupación relativamente creciente por el tema de la gobernabilidad y de la democracia local

(Sassen, 2008; Frug y Barron, 2008; Frug, 2002; Healey, 2007; Mongin, 2009).

No se encuentra mucha innovación en el ejercicio de la democracia y en el proceso de las tomas de decisión. La interterritorialidad, las relaciones complejas y el translocalismo son las condiciones que caracterizan estas nuevas formas de ciudad (Paasi, 1999; Frug, 2002; Amin, 2004; Rosanvallon, 2008), a las cuales no corresponden modelos institucionales y políticos. Las formas particulares e intermitentes de la ciudadanía en la Milán de hoy no encuentran un equivalente en términos de formas de gobierno, de democracia urbana o aun de debate, proyectos y políticas en la dimensión de la región urbana. Así, el territorio urbano actual se enfrenta a límites de democracia, eficacia y operatividad con grandes dificultades para solucionar problemas que son claramente del nivel metropolitano y que sobrepasan algunos asuntos tradicionales, como los de la autoridad de gobierno, la territorialidad y la ciudadanía.

Así, Milán continúa pensándose solamente al interior de los propios límites administrativos, aunque al nivel de la provincia se haya tratado de construir una perspectiva metropolitana, fundada sin embargo en una definición no oficial del área metropolitana.

*Razones sin resolver en el paisaje de la modernidad:
Una ciudadanía con horizonte limitado*

La atracción y la expulsión de la población eran ya en el siglo pasado una característica de Milán, ciudad industrial pero también terciaria, con numerosas pequeñas y medianas empresas fuera de sus límites administrativos, con un sistema de relaciones complejas en el territorio regional centrado en la ciudad principal, pero también con un sistema de relaciones entre esta y los centros urbanos menores de alrededor, con los cuales Milán siempre ha tenido una conexión de contigüidad social, económica y territorial.

Sin embargo, hasta los años 60, este sistema de relaciones no encontró una respuesta a nivel de gobierno del territorio, cuando se

experimentó un nivel de planificación intermunicipal. El plan intermunicipal de Milán, promovido de manera voluntaria desde las administraciones municipales del cinturón urbano con el propósito de experimentar nuevas formas de cooperación territorial, se fundaba en la hipótesis de Milán como ciudad-región, pero solo en parte logró renovar el debate y las políticas locales, además del marco institucional.

Lo que en la búsqueda del nivel justo o del mejor “territorio del plan” ha sido hasta hoy esencialmente un fracaso hace que la región urbana de Milán siga estando centrada sobre sí misma y siendo incapaz de explotar las potencialidades de una ciudadanía flexible y plural como la descrita anteriormente. En Milán, como en otras ciudades europeas, en las últimas décadas la idea de urbanidad ha sido profundamente cambiada, pues se han revelado nuevos interrogantes sobre el rol que desempeña la ciudad, sobre los recursos que logra movilizar y sobre las respuestas que puede dar frente a los desafíos con los cuales se encuentra, debido a los profundos procesos de transformación en curso.

Hasta hoy, las respuestas que se han dado en Milán parecen poco satisfactorias como resultado de los comportamientos de los ciudadanos, muchos de los cuales se han ido de la ciudad en estos años, haciendo ejercicio de su derecho de *exit*, junto con el de *voice*. Solo las elecciones locales han consagrado un cambio político que representa un hecho histórico, con la elección después de 20 años de un candidato de la coalición de izquierda. La insatisfacción de los habitantes y las expectativas con respecto a la ciudad son parte importante en la realización de este verdadero “evento”, celebrado con una gran fiesta en el punto más central de la ciudad, la plaza del Duomo. La presencia de muchas personas que trabajan en Milán pero que no han votado –porque no residen– sería un elemento para analizar con mucha atención. También constituye una señal nueva el hecho de que, el primer día después de las elecciones, el neoalcalde haya continuado festejando, pero no en el centro, sino con los propios electores en uno de los distritos más desfavorecidos de la “periferia” de la ciudad.

Bibliografia

- AA.VV. (2005). *Milano, nodo della rete globale*. Milán: Bruno Mondadori.
- Amin, A. (2004). "Regions unbound: Towards a new politics of place". *Geografiska Annaler. Series B: Human geography*, Vol. 86, N.º 1: 33-44.
- Amin, A. y N. Thrift (2002). *Cities: Reimagining the urban*. Nueva York: Polity Press.
- Bagnasco, A. (1999). *Tracce di comunità*. Boloña: Il Mulino.
- Balducci, A. (2004). "Milano dopo la metropoli. Ipotesi per la costruzione di un'agenda pubblica". *Territorio*, N.º 29-30.
- Balducci, A. (2005). "Una visione per la regione urbana milanese". En *Milano, nodo della rete globale*, AA.VV. Milán: Bruno Mondadori.
- Balducci, A. y V. Fedeli (eds.) (2007). *I territori della città in trasformazione: Tattiche e percorsi di ricerca*. Milán: Franco Angeli.
- Balducci, A., V. Fedeli y G. Pasqui (eds.) (2008). *In movimento. Confini, popolazioni e politiche nel territorio milanese*. Milán: Franco Angeli.
- Balducci, A., V. Fedeli y G. Pasqui (2011). *Strategic planning for contemporary urban regions. City of cities: A project for Milan*. Aldershot: Ashgate.
- Boeri, S., A. Lanzani y E. Marini (1993). *Il territorio che cambia. Ambienti, paesaggi, immagini della regione milanese*. Milán: AIM/ Abitare Segesta Cataloghi.
- Bolocal Goldstein, M. y B. Bonfantini (2007). *Milano incompiuta. Interpretazioni urbanistiche del mutamento*. Milán: Franco Angeli.
- Bonomi, A. y A. Abruzzese (eds.) (2004). *La città infinita*. Milán: Bruno Mondadori.
- Dente, B. (2005). "Governare l'innovazione". En *Milano, nodo della rete globale*, AA.VV.: 313-335. Milán: Bruno Mondadori.
- Dente, B., L. Bobbio, P. Fareri y M. Morisi (1990). *Metropoli per progetti*. Boloña: Il Mulino.
- Donzelot, J. (2006). *Quand la ville se défait. Quelle politique face à la crise des banlieues?* París: Editions du Seuil.

- Estèbe, P. (2008). *Gouverner la ville mobile. Intercommunalité et démocratie locale*. París: PUF.
- Frug, G. (2002). "Beyond regional government". Ponencia discutida en el Multi-Disciplinary Workshop on Urban Research and Policy, Harvard. Disponible en <http://goo.gl/M35Dh>.
- Frug, G. y D. J. Barron (2008). *City bound. How states stifle urban innovation*. Ithaca y Londres: Cornell University Press.
- Hall, P. y K. Pain (eds.) (2006). *The polycentric metropolis. Learning from mega-city regions in Europe*. Londres: EarthScan.
- Healey, P. (2007). *Urban complexity and spatial strategies*. Londres y Nueva York: Routledge.
- Kunzmann, K. (2008). "Futures for European space 2020". *Journal of Nordregio*, Vol. 2, N.º 8: 12-21.
- Manfredini, F. (2008). "I nuovi territori del movimento nella regione urbana milanese". En *In movimento. Confini, popolazioni e politiche nel territorio milanese*, A. Balducci, V. Fedeli y G. Pasqui (eds.). Milán: Franco Angeli.
- Martinotti, G. (1993). *Metropoli*. Boloña: Il Mulino.
- Mongin, O. (2009). "Introduction. Quelle reconfiguration territoriale? Quelle reconfiguration démocratique?". *Esprit*, N.º 6: 60-69.
- Paasi, A. (1999). "Boundaries as social processes: Territoriality in the world of flows". *Geopolitics*, N.º 3: 69-88.
- Pasqui, G. (2008). *Città, popolazioni, politiche*. Milán: Jaca Book.
- Provincia di Milano y Politecnico di Milano-DiAP (2006). *La città di città. Un progetto strategico per la regione urbana milanese*. Milán.
- Provincia di Milano y Politecnico di Milano-DiAP (2009). *Progetto Strategico Città di Città, per una nuova cultura di governo della regione urbana milanese*. Milán.
- Ranci, C. (2005). "Problemi di coesione sociale a Milano". En *Milano, nodo della rete globale*, AA.VV.: 265-300. Milán: Bruno Mondadori.
- Rosanvallon, P. (2008). *La légitimité démocratique. Impartialité, réflexivité, proximité*. París: Editions du Seuil.
- Ross, C. L. (2009). *Megaregions: Planning for global competitiveness*. Washington, D. C.: Island Press.

- Rullani, E. (2004). "La città infinita: Spazio e trama della modernità riflessiva". En *La città infinita*, A. Bonomi y A. Abruzzese (eds.): 65-93. Milán: Bruno Mondadori.
- Sassen, S. (2008). *Territory, authority, rights: From Medieval to global assemblages*. Princeton: Princeton University Press.