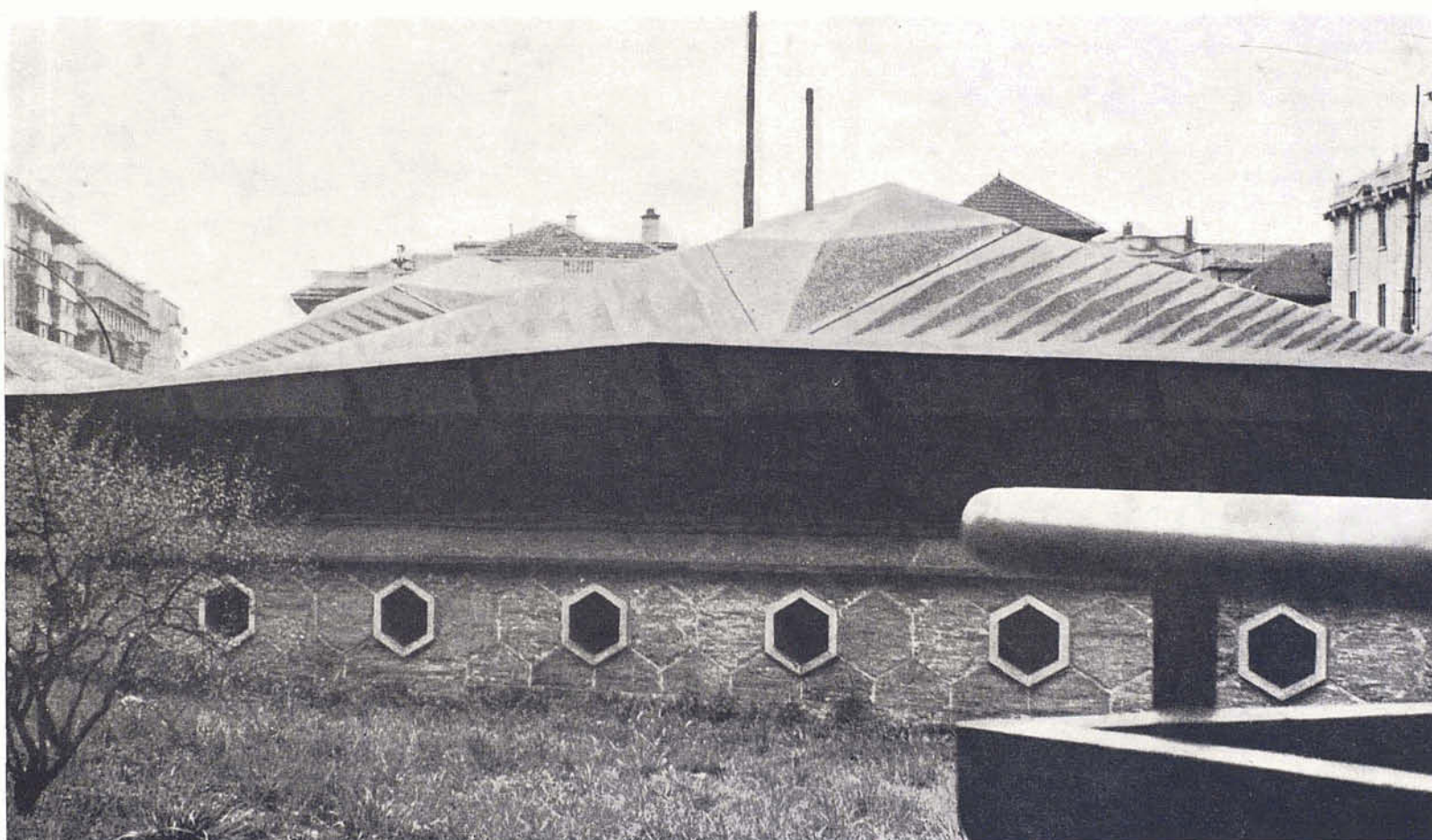


EL METROPOLITANO

FRANCO ALBINI, ARQUITECTO



Como ocurre la mayoría de las veces que se intenta analizar tanto funcional como formalmente, los hechos derivados de las necesidades existentes en las grandes zonas urbanas, hemos de remontarnos a buscar el punto de partida en la revolución maquinista del pasado siglo. Como consecuencia de esta convulsión en el campo de la industria, y sus repercusiones inmediatas en los factores demográficos y sociales, aparece un nuevo concepto de la estructura ciudadana que se concreta en lo que podríamos llamar «macrociudad industrial y administrativa», y en ella aparecen, entre otros muchos, los grandes problemas de desplazamiento y comunicaciones que nos ocupan.

Los transportes públicos vienen a cubrir estas necesidades. Pero no pueden reducirse a solucionar exclusivamente los problemas, mecánicos puros, del desplazamiento, que en principio provocaron su

aparición. La complejidad del hecho social implica que las soluciones deban ser más completas, y las motivaciones del hecho «transportes públicos» se complican al establecerse como un servicio a una colectividad con personalidad propia. Los condicionantes psico-sociales provocan la necesidad de unos alicientes que trasciendan del mero servicio práctico, que promuevan en el usuario un estado de bienestar o la satisfacción de unas necesidades psicológicas de carácter colectivo o incluso individual.

Como ejemplo de esta segunda funcionalidad, podría citarse el metro de Moscú construido por Stalin. La fastuosidad de sus estaciones, el carácter eminentemente suntuoso de toda la instalación, son claras consecuencias de estas consideraciones. El lujo era hasta entonces privativo de las «clases opresoras», y el proletariado

considera su acceso a él, como una reivindicación social, que se le concede en la utilización colectiva del transporte público.

El caso del Metropolitano de Milán es diferente en cuanto a las motivaciones, y en cuanto al resultado formal consecuentemente, pero análogo en su planteo teórico. El pueblo milanés posee numerosas imposiciones monumentalistas, patentes en su arquitectura, e intenta buscar en el diseño su reencuentro con la escala humana.

Aquí es ese diseño el elemento que cubre, en parte, las necesidades psicológicas. En otro orden, las condiciones de funcionamiento de todas las instalaciones están a una gran altura tecnológica; los vagones extremadamente silenciosos, imposibles de advertir hasta su inminente llegada a la estación, todo contribuye a que en el recinto, exista un relajador ambiente de claustro,



DETALLE BARANDILLA.

El diseño, limpio, simple... el buen diseño, impera hasta en los mínimos detalles, en las entregas de las barandillas, en los letreros, armonizando formas, colores, texturas... «redondeando» la obra, sin elementos extraños a ella, sin que nada sobre... ni falte.

VESTÍBULO INTERIOR - CUBIERTA EXTERIOR

«La automatización»... tres hombres manejan todos los servicios y controles de este vestíbulo. La cubierta reticulada, translúcida, da al interior un ambiente muy distinto del tradicional.

de catacumba moderna y a que el metro cumpla totalmente con las premisas antes establecidas provocando realmente el bienestar del usuario, y haciendo de los recorridos un verdadero paréntesis de relajación en la frenética actividad ciudadana. Todo esto, ha sido posible, gracias a unos potentes medios económicos, puestos al servicio de una sensibilidad actual, y a un ambiente propicio para su realización.

El problema del transporte en Milán, es más bien de centro, que de periferia. Es relativamente fácil trasladarse en vehículos privados desde las afueras, hasta el nivel del segundo «cinturón» urbano, pero a partir de aquí, y hacia el centro la circulación automovilística es caótica y en esta zona es precisamente donde se desarrollan todas las funciones de gestión que comportan una extraordinaria movilidad. El trazado del metro responde a estas necesidades en cuanto a su incipiente estructura radial con centro en la plaza del Duomo. Naturalmente no, resuelve el problema en la actualidad, pues solamente existe una línea dada su reciente construcción, pero es de suponer que más adelante se amplíen las instalaciones con este criterio, como se deduce de la extraordinaria visión de futuro que se advierte en la obra, patente en las amplísimas superficies de sus trenes, en la amplitud de sus accesos, de sus vestíbulos, en la automatización de las operaciones, frutos indudables de un planeamiento con grandes márgenes de previsión, ya que en la actualidad serían desproporcionadas para su uso.

Como conclusión se podría decir que el usuario, normalmente relegado a la función pasiva de objeto transportado, ha sido revalorizado hasta el extremo de convertirse en el objeto mimado, que en todo momento se evidencia como principio y fin del proyecto.

