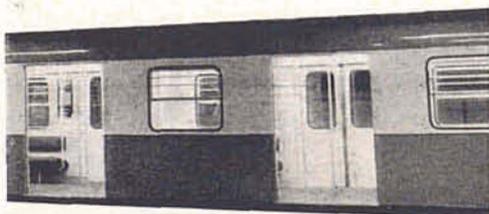


**metropolitana
milanese**



Estación de Lambrate. Andén de pasajeros.





Los trabajos para la consecución de una red de metro en la ciudad de Milán dieron comienzo hace sólo trece años. Un proyecto de transporte urbano concebido y puesto en marcha tan recientemente permite presentar características y soluciones propias de la óptica de nuestros días, siempre que cuente con suficientes medios económicos puestos al servicio de la sensibilidad actual. Esto se ha dado en el Metropolitano milanés: las instalaciones y el funcionamiento de los diversos servicios, la misma realización técnica de los trabajos de perforación y trazado, las unidades de transporte, todo está conseguido con gran altura tecnológica y se han tenido en cuenta, en una forma unitaria y profunda, las condicionantes psicosociales que requiere el considerar al usuario no como objeto transportado, sino como el objeto cuidado; se ha logrado así crear en todas las instalaciones del Metropolitano un amplio diseño ciudadano, el mayor «ambiente» milanés concebido con unidad.

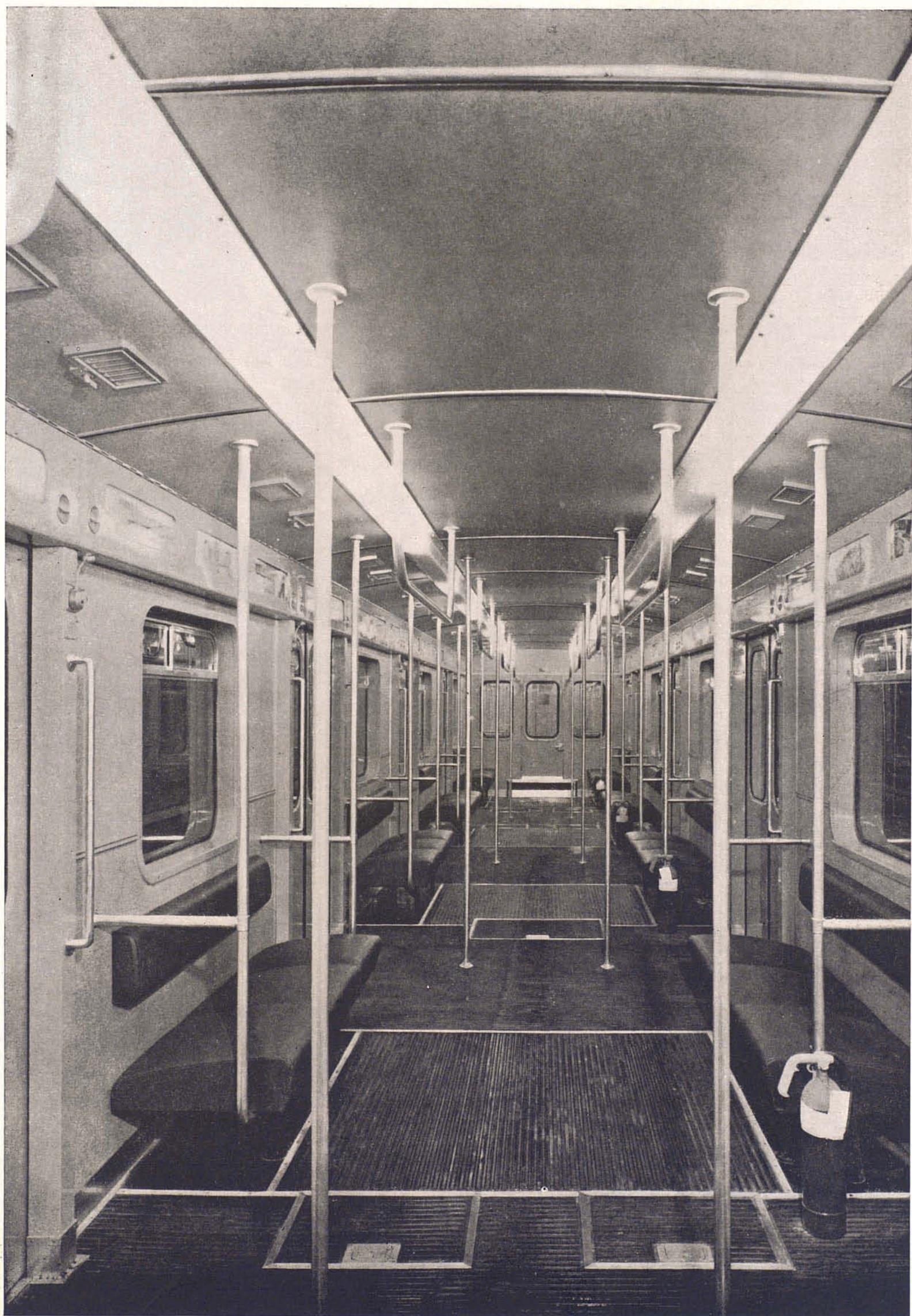
El problema del transporte es fundamental para la dinámica vida de la ciudad de Milán, populosa y febril. El casco antiguo, núcleo vital de comercios, espectáculos y servicios públicos, ofrece grandes dificul-

tades para los desplazamientos de superficie, incluso para los colectivos; calles estrechas y de trazado complicado, gran condensación en este centro de las funciones de gestión que comportan una extraordinaria movilidad, insuficiencia de espacios libres de edificación para aparcar los automóviles, hace imprescindible un sistema de transporte colectivo rápido. El trazado del Metropolitano responde a estas necesidades en cuanto a su estructura radial, con centro en la Plaza del Duomo, pero la totalidad del proyecto cubre otros objetivos de sumo interés y que patentizan la capacidad del Municipio de Milán en la comprensión de los problemas vitales del área metropolitana. Estos objetivos próximos, algunos de ellos ya cumplidos, son: enlazar entre sí las tres estaciones ferroviarias de largo recorrido, cubrir los servicios con la periferia y unir el centro urbano a los otros centros de la provincia y otras regiones próximas, mediante la prolongación del transporte metropolitano hasta las autopistas que se extienden por la región lombarda. Por todo ello este Metropolitano no puede ser considerado exclusivamente un servicio puramente urbano, ya que crea la posibilidad de un rápido enlace entre Milán y su *hinterland*, con el cual no hay, por ahora, otra solución de continuidad. El territorio que rodea Milán necesita ser rápidamente vinculado a la ciudad, para que la participación social y cultural de la metrópoli esté al alcance de todos los que viven y trabajan en su área metropolitana.

En la actualidad, el Metropolitano milanés consta de dos líneas: la línea 1 (línea roja), cuyo funcionamiento se inició en 1964, y la línea 2 (línea verde) que corre desde la estación común de las líneas rápidas de cercanías (Linee Celeri dell'Adda) hasta la Estación Central, con la que se comunica mediante una serie de escaleras automáticas que permiten el paso de pasajeros y equipaje sin salir a la superficie. En el transcurso del año próximo, la *línea verde* llegará hasta la estación de Porta Garibaldi, con lo que se conseguirá unir mediante este sistema de rápida comunicación las estaciones ferroviarias de Lambrate, Central, Garibaldi y Ferrovie Nord; a esta última estación se llega ya mediante la *línea roja* y, al prolongarse la *línea verde* hasta este mismo punto, se creará allí una nueva estación metropolitana de correspondencia entre ambas líneas.

Desde la primavera de 1970, el Metropolitano de Milán dispone de 22 kilómetros de línea en servicio y comprende 19 estaciones entre las dos líneas. La distancia media entre estaciones es de 775 metros, y el tiempo medio de transbordo y espera entre unidades móviles es de 4 minutos. Del conjunto de lo ya realizado se deduce una extraordinaria visión de futuro, patente en las amplísimas superficies de sus trenes, la dimensión de los accesos y vestíbulos, la automatización de las operaciones, fruto todo indudable de un planteamiento con grandes márgenes de previsión y de la rapidez en la construcción de nuevos tramos.







Estación de Piola. Escalera de comunicación entre el piso intermedio y el andén.

Vista parcial del andén de una estación y escalera de acceso entre el nivel intermedio y el andén.



Escaleras fijas de subida y bajada. Estación Lambrate.



