

Nueva estación de Lambrate.

Milán. 1983-1985

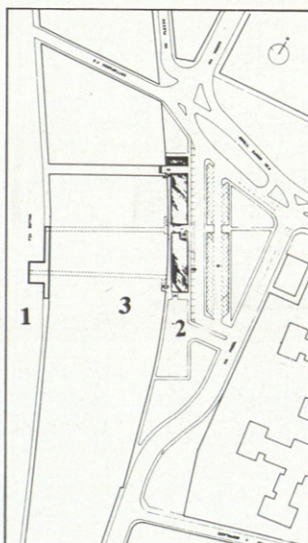
Arquitectos: Ignacio Gardella con Jacopo Gardella

Consulting de Ingenieros: Mario Valle

Para la vieja estación ferroviaria de Lambrate —hace tiempo ya insuficiente e inadecuada para las exigencias del tráfico actual—, los ferrocarriles del Estado han aprobado un programa de renovación integral en dos fases: en la primera está prevista la construcción de un edificio enteramente nuevo; la segunda consiste en la ampliación y renovación de la estación existente.

El nuevo edificio se construirá frente a la estación actual, más allá de las vías. El destino de la nueva estación es mixto: viajeros y mercancías.

El solar en el que se construirá está configurado por un terraplén de cerca de 6 metros que está más allá de la calle y da a un paso de viandantes que lo atraviesa en toda su longitud, asegurando, por una parte, la unión entre las dos zonas urbanas que separa y, por otra, comunicando la Piazza Monte Ti-

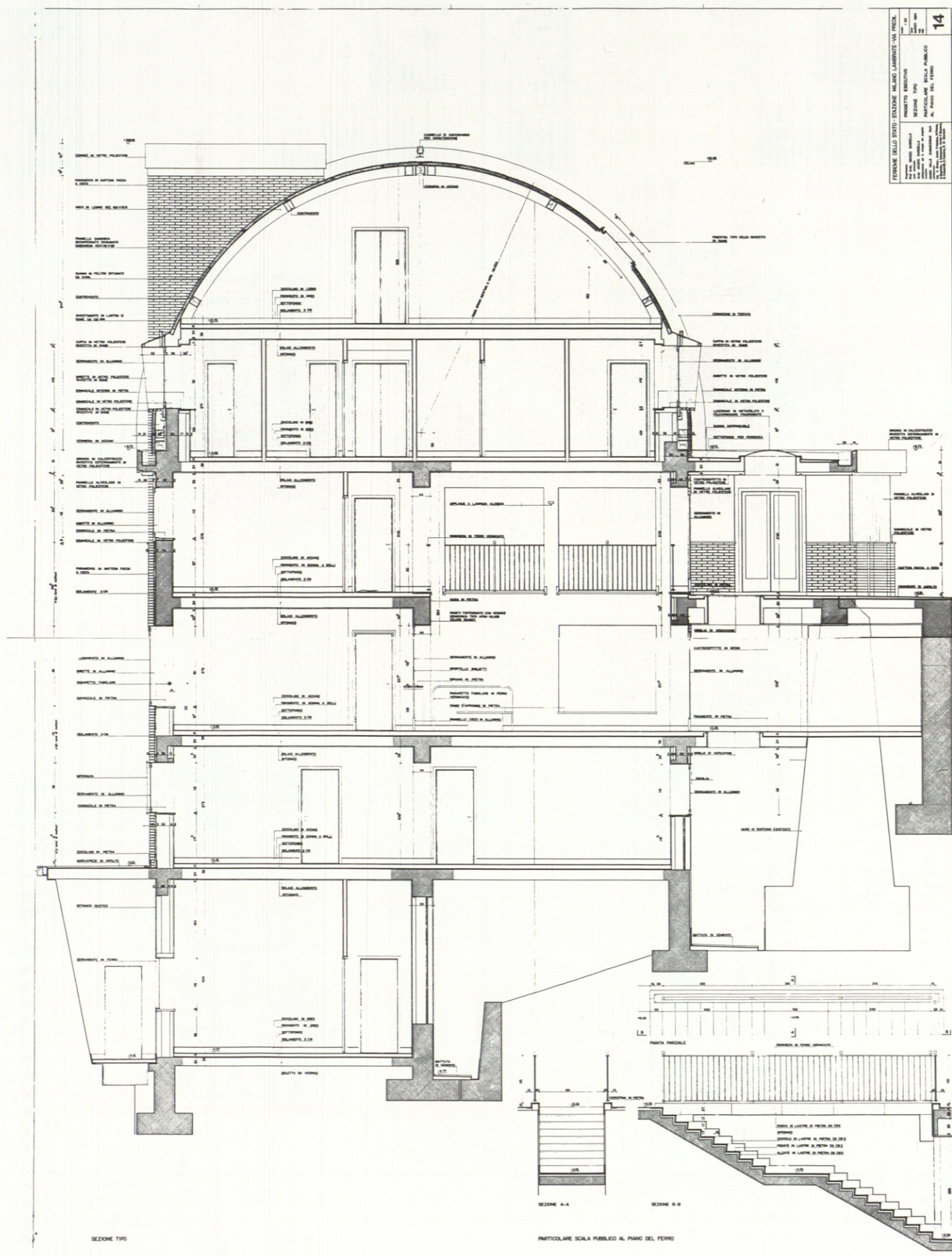


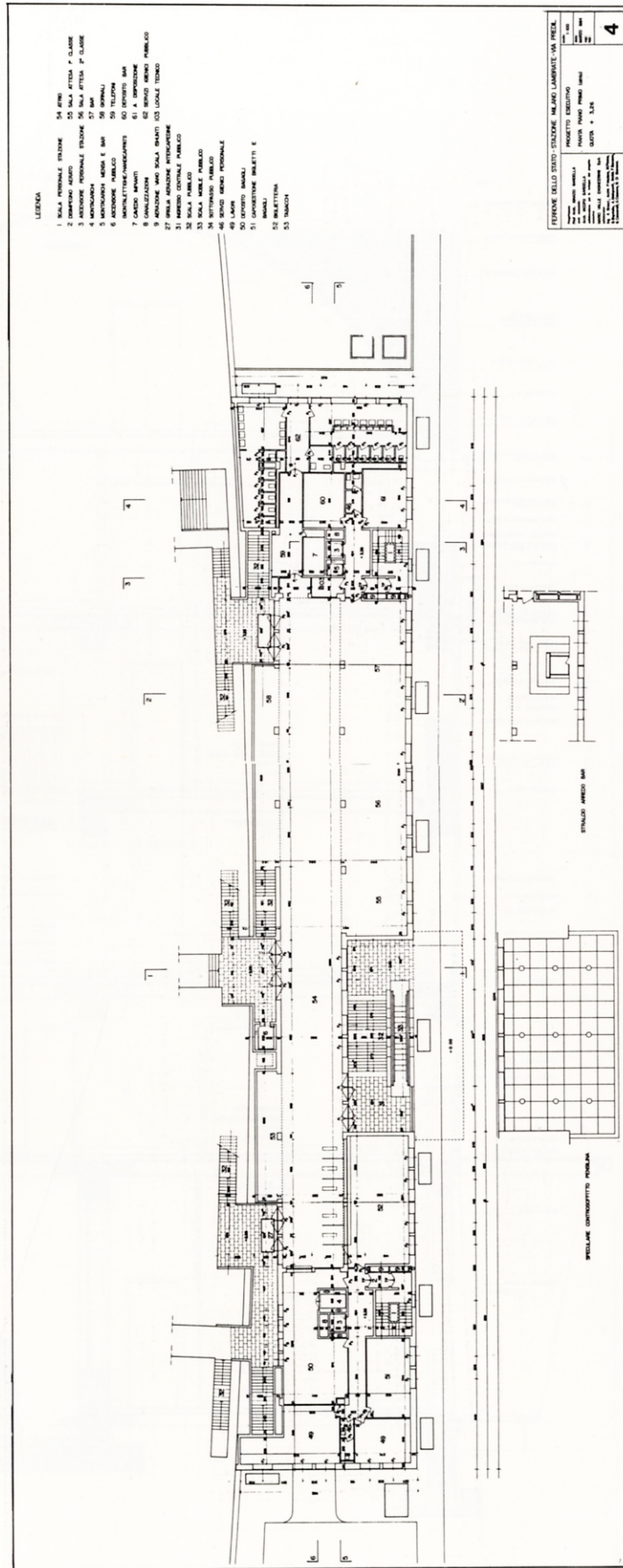
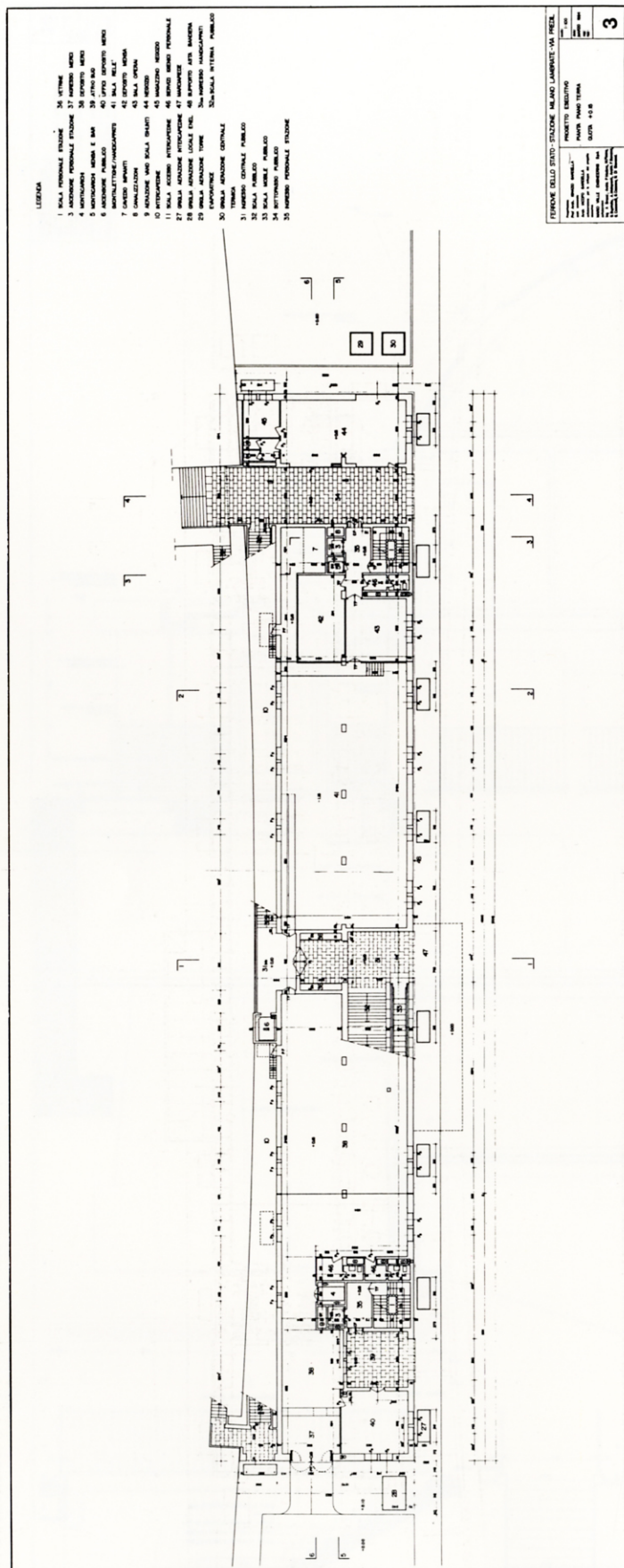
tano con la Piazza Bottini. Otros dos pasos subterráneos previstos, paralelos al primero pero a distinto nivel, sirven de unión entre la vieja y la nueva estación y de acceso a las vías intermedias.

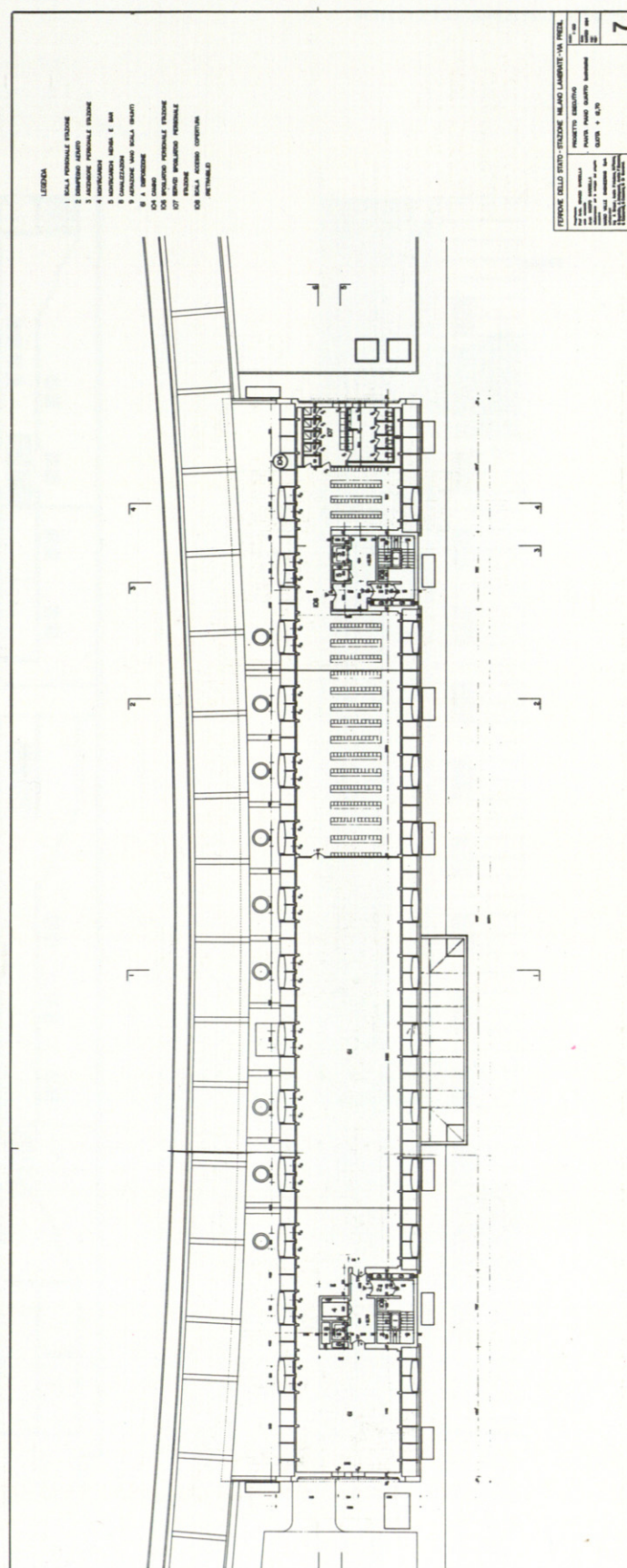
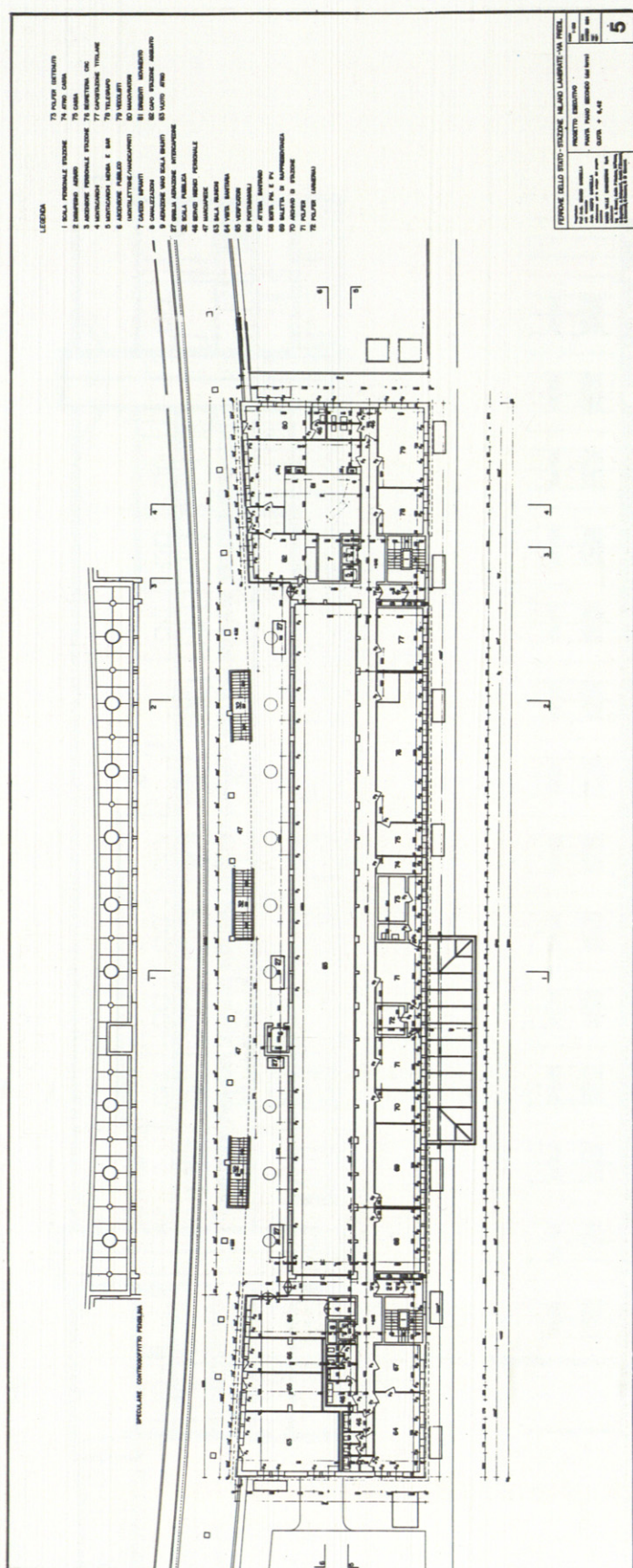
El edificio se caracteriza por una gran sala, semejante a un atrio que representa el centro y constituye el eje funcional y espacial del conjunto de la estación:

- Funcional, porque en él se encuentran recogidos los principales servicios de la estación: taquillas, salas de espera, consignas, cantinas, salidas y entradas de comunicaciones verticales y horizontales, servicios de intendencia y transportes mecanizados.

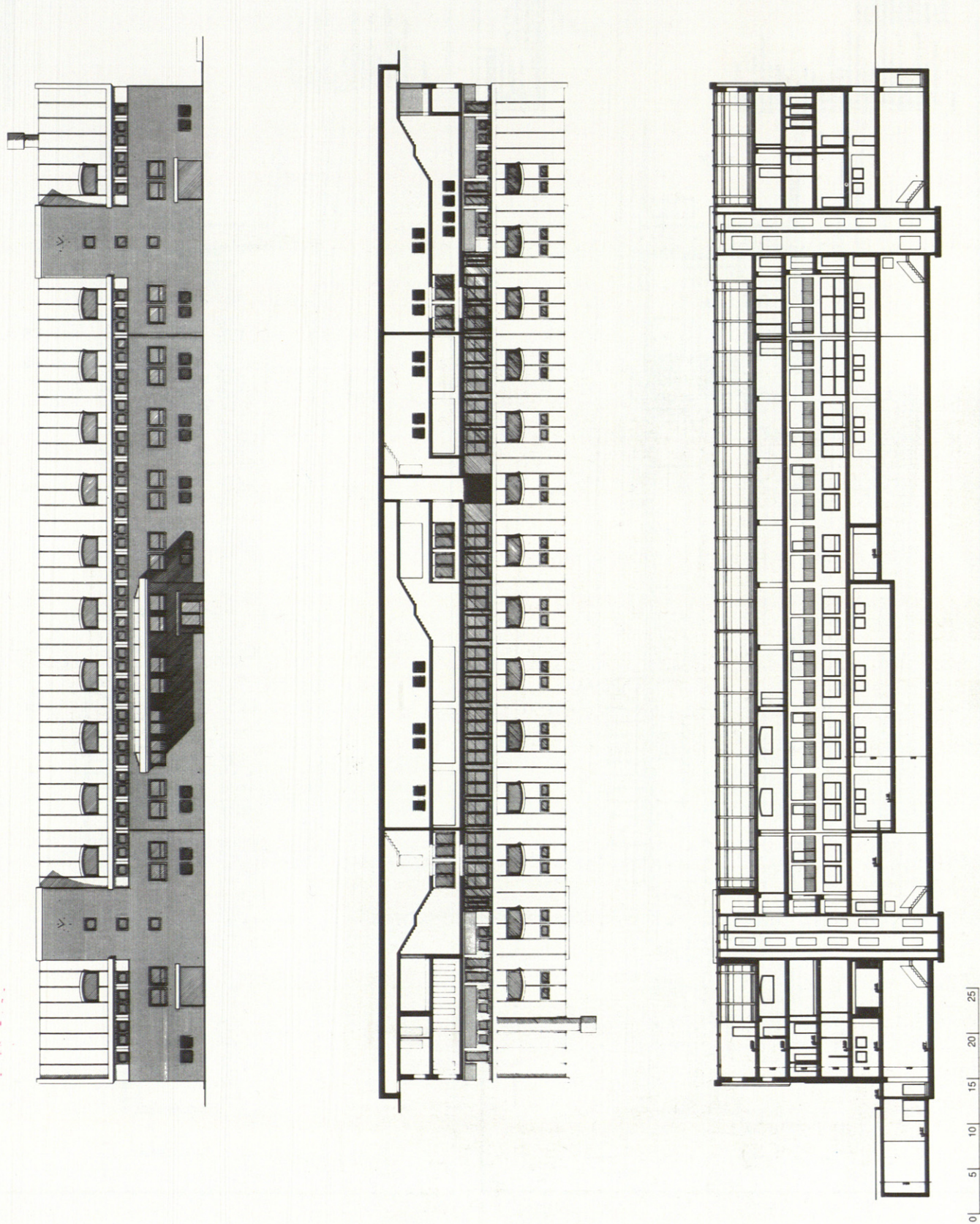
- Espacial, porque se configura como un ambiente de considerable grandeza, de articulaciones encontradas y de enormes posibilidades de puntos de vista.

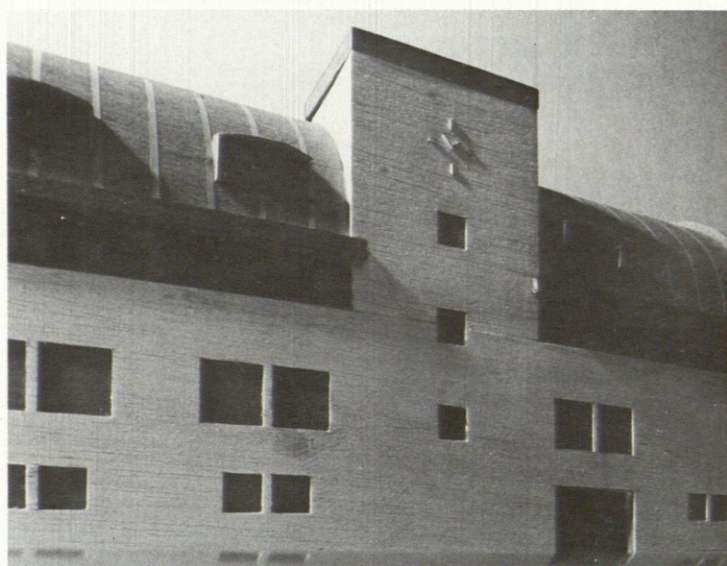
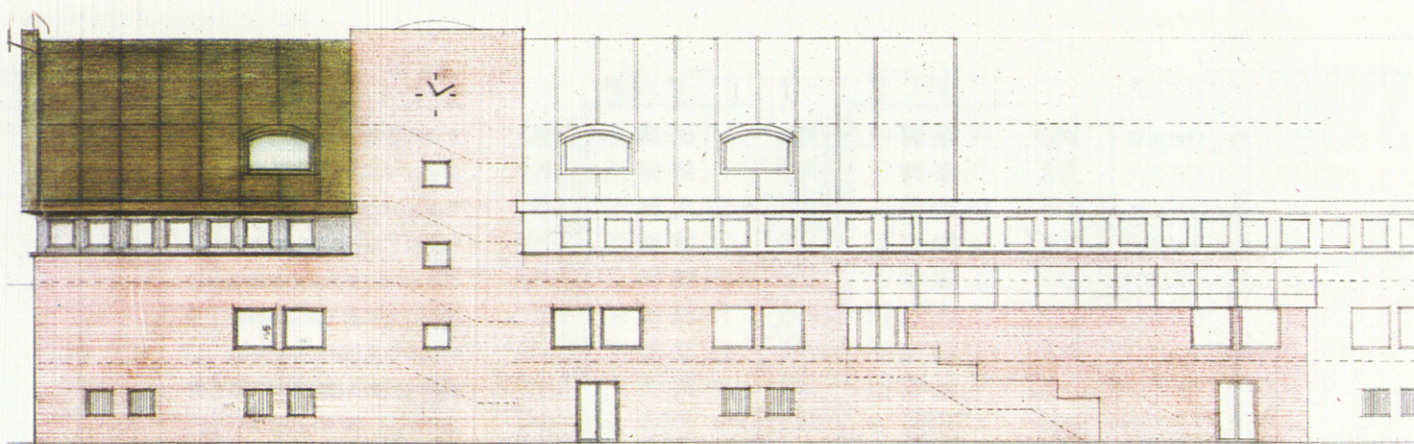






Alzados y secciones del proyecto.





Detalles del proyecto y de la maqueta.

