

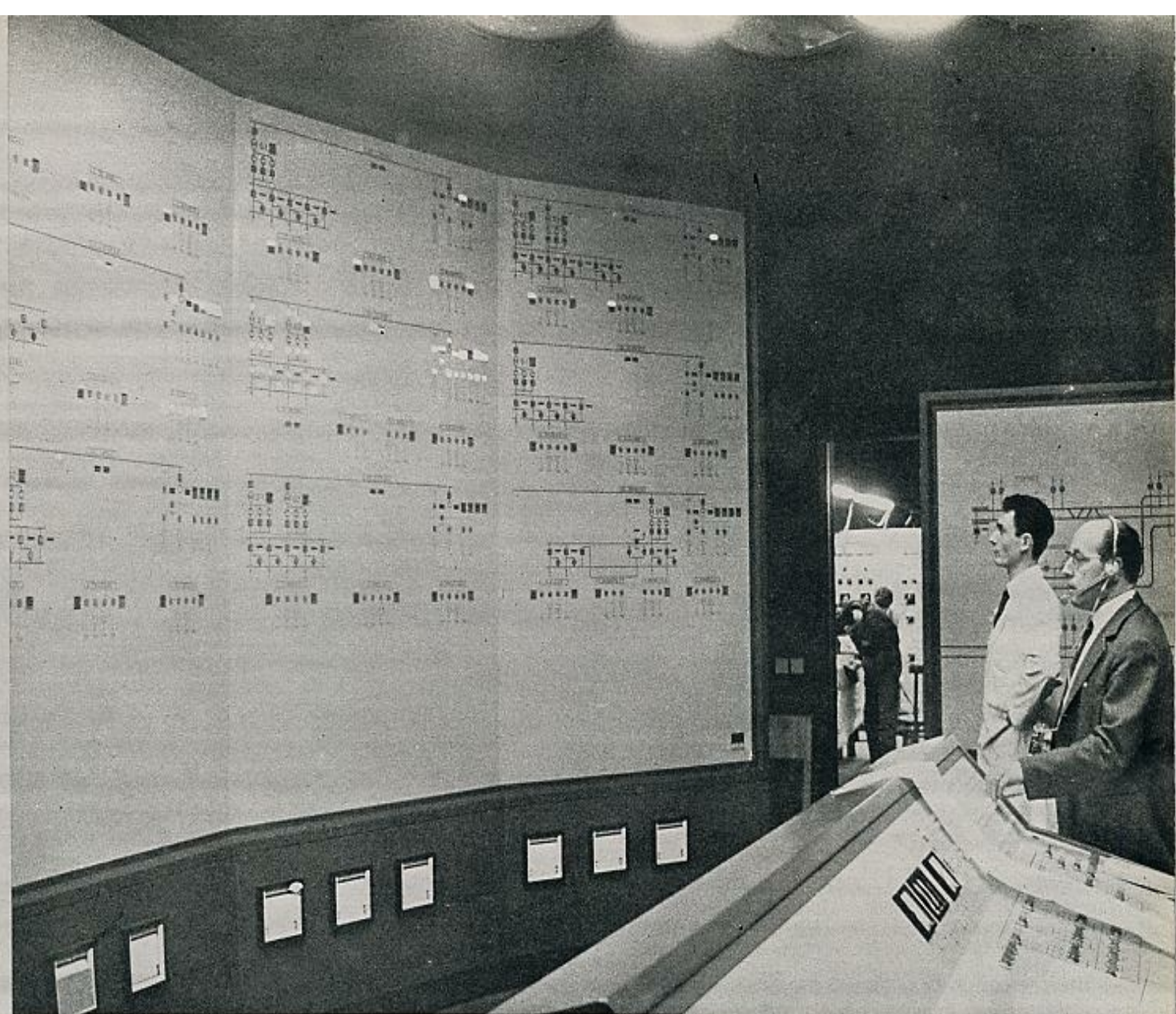
EL "METRO" MAS MODERNO DEL MUNDO

LOS problemas de la circulación se hacen cada vez más agudos en las grandes capitales. Pese a los esfuerzos de la autoridades municipales, no se consiguen superar completamente las congestiones que, sobre todo a las horas «puntas», se hacen particularmente angustiosas. Sin duda, el método más expeditivo para aliviar la supercirculación de superficie es orientarla en sentido subterráneo; así, el «metro» se convierte en un vehículo descongestionador del tránsito y en un rapidísimo medio de transporte. Todas las grandes capitales del mundo poseen servicio metropolitano. Veintiocho ciudades en total disfrutan del «metro» subterráneo con extensiones que van desde los 380 kilómetros del de Nueva York hasta los 600 metros del de Estambul. Otras dos ciudades han venido a incorporarse a la lista: Milán y Montreal.

En plena hora del «miracoloso» no podía faltar la gran urbe italiana, la más industrializada del país, en esta competición. Cuando los «metros» de todo el mundo renuevan sus instalaciones e introducen modificaciones sensibles de todo tipo, Milán pone a punto su modernísimo suburbano, que responde a la madurez y perfección de la industria italiana actual.

Milán está construida urbanísticamente según los criterios de hace cien años: las autoridades competentes, prácticamente no han dictado nunca normas que limitasen las construcciones de edificios y de fábricas en





En 1956 se constituyó la sociedad «Metropolitana Milanese» y en 1958 se empezaban los trabajos de construcción del ferrocarril suburbano. Y, por fin, desde primeros de noviembre, Milán cuenta con el «metro» más moderno del mundo. Técnicos de varios países han aportado su experiencia para la realización de esta obra.

TELEVISION EN CIRCUITO CERRADO PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD DE LOS VIAJEROS

las zonas centrales. Consecuencia directa de este fenómeno es el problema del tráfico: circular por el centro con un coche en las horas de mayor tránsito es una verdadera hazaña, y encontrar un aparcamiento es algo casi imposible. En el centro están la mayoría de las oficinas, despachos oficiales, y, como es lógico, todo el mundo quiere aparcar lo más cerca posible del sitio donde trabaja. La enorme cantidad de tranvías, autobuses y trolebuses contribuye a entorpecer notablemente la circulación en las zonas céntricas.

Los proyectos para la construcción del «metro» en Milán se remontan al siglo pasado, cuando fue inaugurada la famosa «Tube» en Londres, en 1863; es decir, el «metro» más antiguo del mundo. Aquellos proyectos se han transformado en exigencias concretas después de la última guerra: en 1956 se constituyó la sociedad «Metropolitana Milanese» y en 1958 se empezaban los trabajos. Las dificultades técnicas que han encontrado los proyectistas y los realizadores han sido innumerables.

El máximo obstáculo residía en la composición del subsuelo de Milán: arena, pedrisco y agua; muy frágil, por tanto, y propenso a que naufragasen las construcciones y edificios de la superficie.

Pero ahora, a partir de primeros de noviembre, Milán cuenta con el más moderno ferrocarril subterráneo del mundo. Técnicos de todos **SIGUE**



La mujer que lleva un Omega afirma su elegancia

Ya que Omega da el tono a la moda relojera: Cuatro Oscars le han sido concedidos en el último Concurso Internacional de Diamante en Nueva York. Es la primera vez en la historia de esta competición que el Jurado internacional rinde tal homenaje a un mismo fabricante

La colección Omega, enteramente concebida con esta elegancia sobria y clásica que la distingue, ofrece una variedad de modelos muy amplia de los más diversos estilos.

En ella encontrará con toda seguridad el reloj que conviene a su personalidad y a sus necesidades o el que hará realidad sus sueños.

El Omega "Clásico", bello en su simplicidad, es una joya que puede llevar en cualquier circunstancia. Puede ser, según su gusto, redondo, ovalado o cuadrado. Siempre será maravilloso. Para más fantasía, Omega le propone sus relojes Saphette de cristal tallado y tornasolado, hecho de un zafiro especial que no se raya y guarda siempre su limpidez.

Si lo que desea es eliminar la preocupación de dar cuerda todos los días a su reloj, entonces, elija un modelo Ladymatic.

Es un reloj automático que se da cuerda con el simple movimiento de muñeca. Vd. lo puede dejar una noche entera sobre la mesilla y a la mañana siguiente cuando le coja le seguirá funcionando perfectamente.

El Ladymatic se presenta bajo distintos aspectos, desde el reloj automático más pequeño del mundo hasta el modelo deportivo con caja impermeable y esfera ancha con calendario.

Pero para la mujer que ya tenga uno de estos relojes, hay un maravilloso regalo que hacerla: un Omega joya. Ella apreciará en este reloj su elegancia refinada y prestigio inigualable.

Todos estos relojes poseen la alta precisión Omega, famosa en el mundo entero, y cada uno de ellos es una joya de la que nunca se cansará.

Vd. también, algún día, llevará un Omega.



Clásico

Caja de oro 18 qts. 5.140,— Pts.
Caja chapada de oro 3.000,— Pts.
Caja de acero inoxidable 2.880,— Pts.

Saphette

Caja de oro 18 qts. 6.950,— Pts.
Caja chapada de oro 4.330,— Pts.
Caja de acero inoxidable 4.380,— Pts.

Ladymatic

Caja de oro 18 qts. 8.490,— Pts.
Caja chapada de oro 5.075,— Pts.
Caja de acero inoxidable 4.975,— Pts.



Relojes Joya

Oro rosa 18 qts.
9.980,— Pts.



Relojes Joya

Oro rosa 18 qts. 30.200,— Pts.
Oro gris 18 qts. 36.900,— Pts.



Relojes Joya

Oro rosa 18 qts. 44.575,— Pts.
Oro gris 18 qts. 46.500,— Pts.



Relojes Joya

Oro rosa 18 qts.
12.530,— Pts.

Ω
OMEGA



Los trenes, de línea moderna y elegante, pueden alcanzar una velocidad máxima de 80 kilómetros por hora, aunque el promedio de marcha, incluidas las paradas, sea de todos los detalles de la instalación, sustituyéndose el personal de control de billetes por máquinas automáticas que realizan esta operación. El problema del ruido y de los ecos

SISTEMAS ESTEREOFONICOS QUE ELIMINAN LOS RU



los países han contribuido a esta realización con su experiencia, evitando así los errores que en otros lugares se habían cometido. Observadores japoneses han visitado recientemente las nuevas instalaciones y su juicio no ha podido ser más alentador.

Por el momento ha sido inaugurada la línea número 1, de las cuatro previstas. Esta primera línea —la «roja»— es la más extensa y abarca desde Gambara, al Sudoeste de Milán, hasta Marelli, al Nordeste. Las otras líneas recibirán la denominación de «verdes», «amarillas» y «azules».

Los trenes, de línea moderna y elegante, pueden alcanzar una velocidad máxima de 80 kilómetros por hora; pero el promedio de marcha, incluidas las paradas, será de unos 30 kilómetros por hora; es decir, siete kilómetros por hora más que el «metro» de Madrid, y seis más que el de Barcelona. En cada vagón tienen cabida 213 personas: 26 sentadas y 187 de pie. Cada 90 segundos circulará un tren, lo que quiere decir que en una hora podrán ser transportados alrededor de 50.000 pasajeros en cada dirección. Y para atender al máximo la seguridad de los viajeros, ha sido particularmente cuidado el sistema de vigilancia que, entre otras cosas, cuenta también con una serie de telecámaras de circuito cerrado que permite a los jefes de estación el control de la línea en sus puntos neurálgicos.

La minuciosidad en la puesta a punto del subterráneo milanés se advierte en los más mínimos detalles: todos los ángulos de las paredes de las estaciones han sido reforzados en las esquinas con listones de acero, para evitar que se desgasten con los golpes, y las barandillas de las escaleras han sido cubiertas con un es-

EL "METRO" MAS MODERNO DEL MUNDO



unos 30 kilómetros por hora. Se han cuidado al máximo se soluciona por medio de instalaciones estereofónicas.

IDOS MOLESTOS

malte especial que puede resistir al deterioro causado por los ácidos contenidos en el sudor de las manos. Finalmente, para atenuar los molestos efectos de eco que suelen producirse en todos los lugares cerrados, ha sido estudiado un eficaz sistema de altavoces, que hacen los sonidos casi estereofónicos.

Se ha puesto en práctica un nuevo sistema para la adquisición de los billetes que elimina las molestas colas. Los billetes de «metro» pueden adquirirse en los quioscos de periódicos o bien en las máquinas automáticas distribuidas en las entradas de las estaciones. Tampoco hay personal para el control del paso de viajeros: éstos pueden entrar tranquilamente, pero si quieren salir tendrán que introducir el billete en una caja de control; con esta operación se hace girar el torniquete que permite la salida de los viajeros.

Como todavía sólo ha empezado a funcionar una línea, no se ha podido observar en la circulación de superficie una considerable mejoría. Pero cuando entre en servicio la red entera se podrá convencer a los ciudadanos de que dejen sus coches en la periferia de la ciudad, donde existen amplias zonas de aparcamiento, para dirigirse al centro en «metros». Prácticamente, éste será el resultado más importante del nuevo ferrocarril, que ha sido proyectado y realizado con criterios rigurosos que garantizarán el éxito a esta iniciativa que hace de Milán digna del tono europeo que ha alcanzado en estos últimos años y que la posibilita ser en el futuro, como ya se rumorea, centro administrativo del Mercado Común.

(Fotos EUROFOTO)

