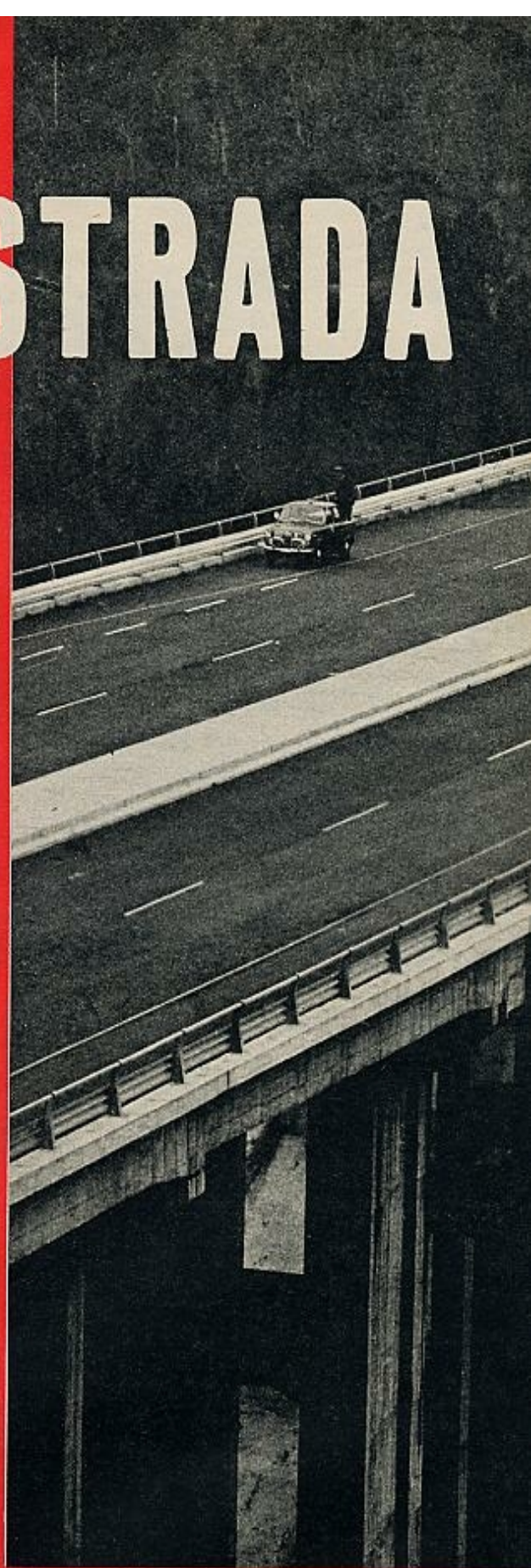


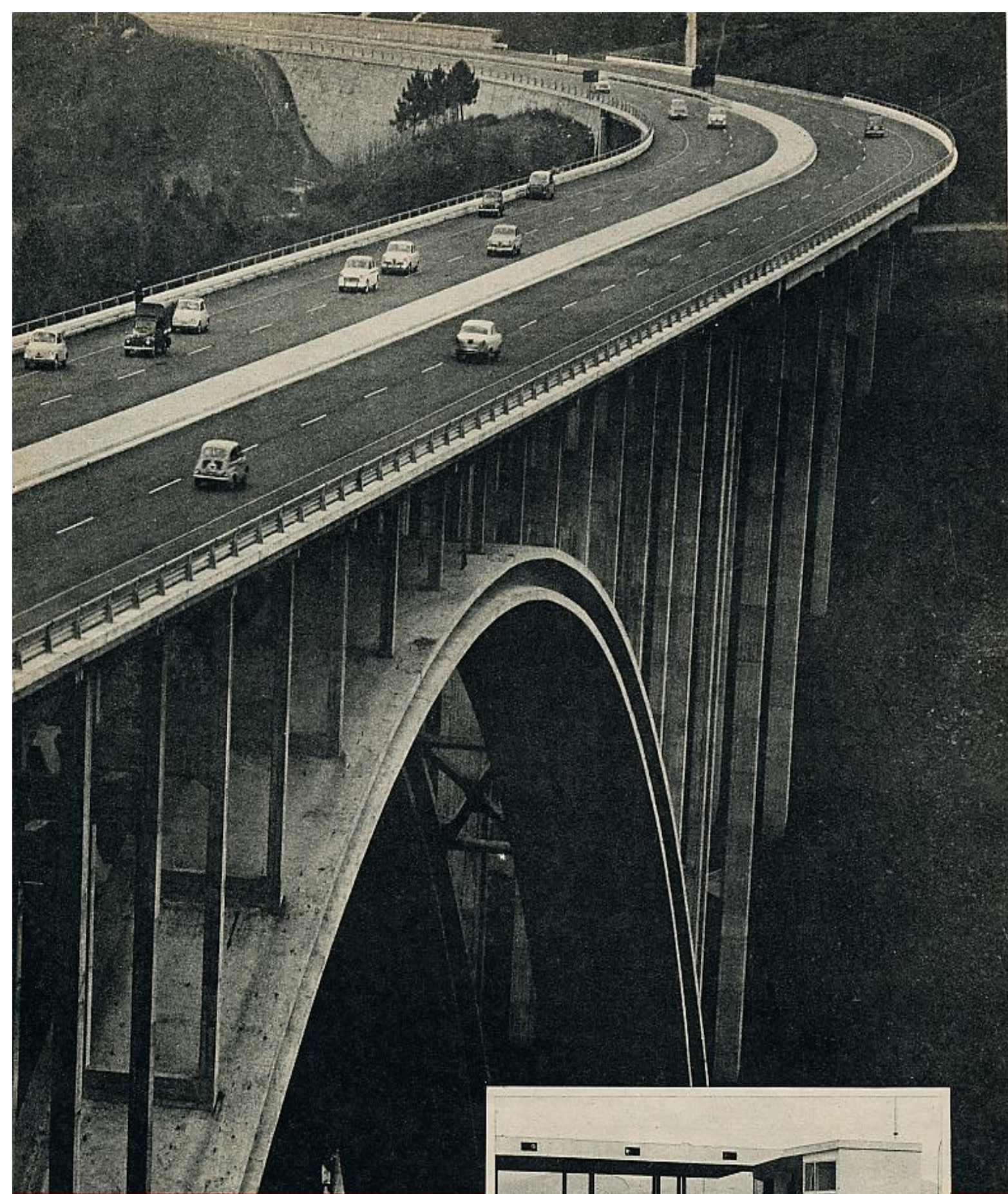
ITALIA ES MAS CORTA CON

LA "AUTOSTRADA DEL SOL" DEL SOLE"

**OCHO AÑOS DE TRABAJOS, 767
KILOMETROS DE CARRETERA,
27.200 MILLONES DE PESETAS**



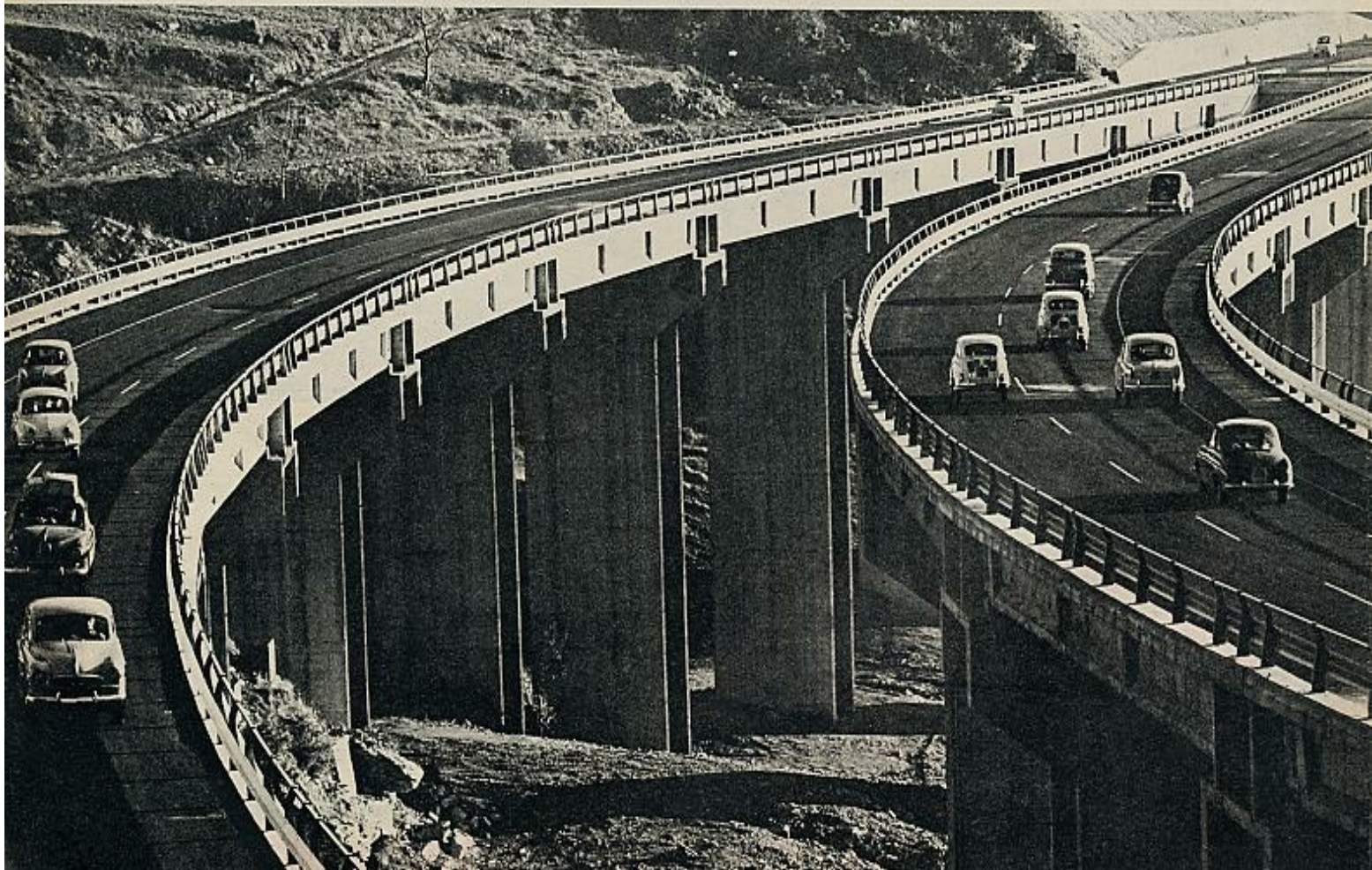
**HOY SE PUEDEN CRUZAR
LOS APENINOS A 120
KILOMETROS POR HORA**



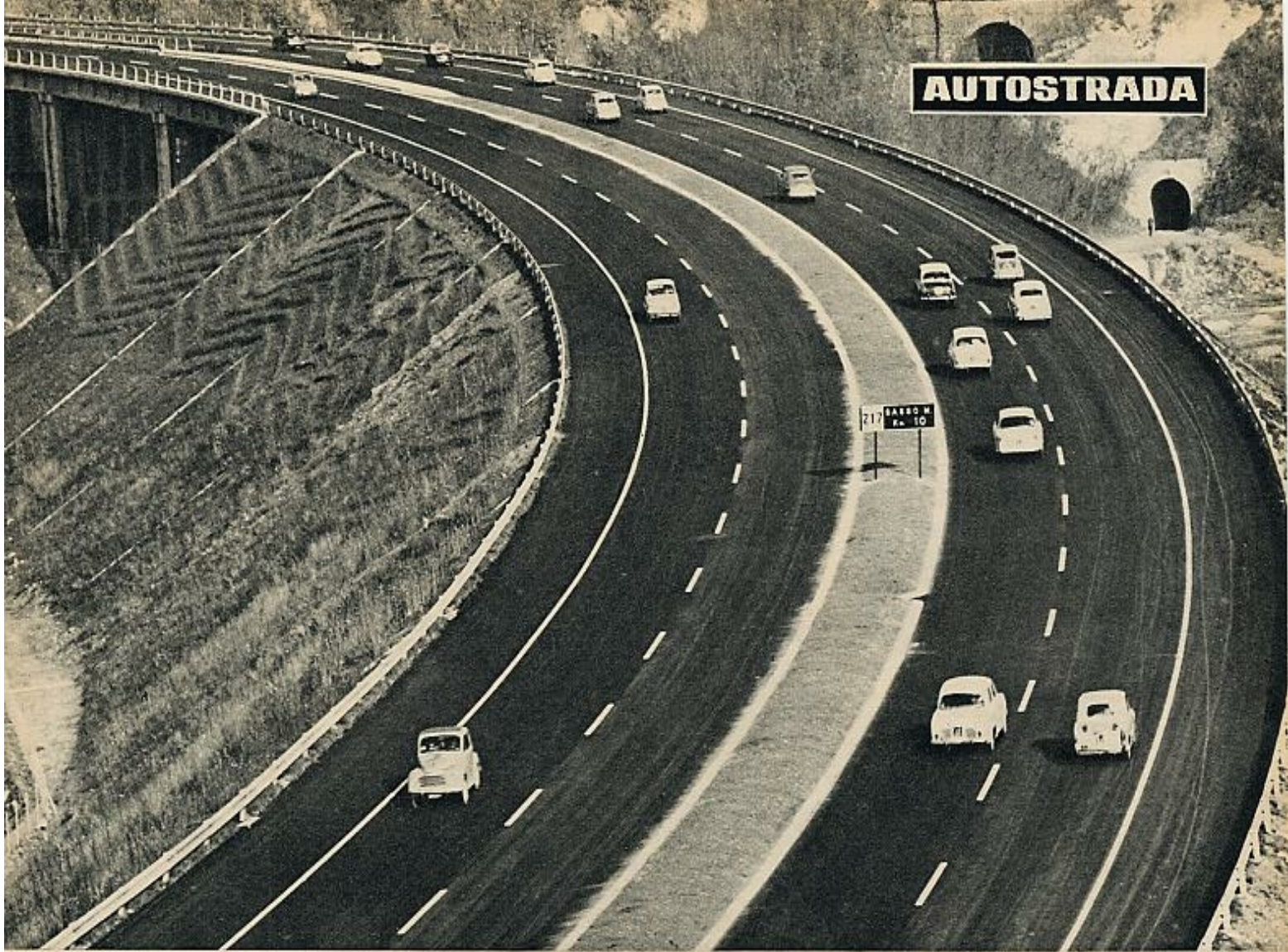
DESDE hace unos meses, Italia es más corta. No es una simple frase; es una realidad: desde Milán a Nápoles, hasta hace poco, había 850 kilómetros; hoy, la distancia que separa estas dos ciudades es tan sólo de 767 kilómetros. Y esto, gracias a la "Autosstrada del Sole", que **SIGUE**



Arriba, a la izquierda, una vista del viaducto «Sette ponti», con el túnel entre Bolonia y Florencia. Abajo, otro aspecto del viaducto en el mismo tramo de la ruta. Arri



AUTOSTRADA



ba, a la derecha, otra panorámica de la «Autostrada» que se complementa con la foto de abajo, correspondiente al sector Roma-Florenca. Arte y técnica.





Interior del restaurante de Cantagallo, cerca de Bolonia, situado en la ruta de la «Autostrada». Abajo, una vista del exterior de este magnífico motel.

dio que los automovilistas pueden alcanzar a lo largo de todo el viaje.

El estado, tres mil millones

La «Autostrada del Sole» era, por lo tanto, una necesidad para Italia. Por el momento, desde Milán llega tan sólo hasta Nápoles —767 kms.—, pero está prevista una ampliación hasta el Sudeste por un lado —Bari— y hasta el Sudoeste por otro —estrecho de Messina—. Si consideramos que la red de autopistas en el Norte de Italia es ya abundante, podemos decir que con estas próximas realizaciones, será perfecto el enlace entre todas las ciudades italianas más importantes. Ocho mil trescientos obreros han trabajado en su construcción. Se ha requerido el auxilio de 2.579 medios mecánicos. Cuatrocientos puentes y viaductos y 38 dobles túneles se encuentran a lo largo del recorrido, salvando las sinuosidades del terreno y horadando las montañas. El coste total de la «Autostrada» se eleva a 272.000 millones de liras —27.200 millones

de pesetas—, con una media de 35 millones de pesetas por kilómetro. Una sociedad paraestatal y una empresa privada han corrido con la casi totalidad de los gastos, ya que el Estado sólo ha tenido que invertir tres mil millones de pesetas.

Pero si ahora que está todo acabado es fácil hacer el resumen que esta grandiosa obra comporta, no hay que olvidar las ingentes dificultades que se han tenido que superar para conseguir la apertura completa a primeros de octubre. En la fase de preparación, en el tramo que va desde Florencia hasta Bolonia, han sido innumerables los problemas. En esta zona de territorio montañoso, atravesada en casi su totalidad por los Apeninos, se ha construido por primera vez una autopista que tiene todas las características de las de llanura. Se trata de una de las más atrevidas y difíciles obras de ingeniería de caminos que nunca se hayan realizado: baste saber que para una distancia de 87,4 kilómetros —correspondientes al tramo de mayor dificultad— ha sido necesario un gasto de 7.000 millones de pesetas. Antes, para ir desde Florencia a Bo-

precisamente ese día ha sido abierta al tráfico en su totalidad.

Hace ocho años que comenzaron las obras. El 19 de mayo de 1956 empezaron los trabajos que hace unas semanas han concluido con una anticipación de tres meses sobre el tiempo previsto.

La «Autostrada del Sole» es una de las más importantes y atrevidas realizaciones de la ingeniería italiana en lo que va de siglo. La dificultad de las comunicaciones por carretera entre el Norte y el Sur de la península ha sido siempre un problema de capital importancia para el desarrollo y la prosperidad de las zonas más atrasadas de la parte meridional del país y, por consecuencia, de toda la nación. La orografía italiana es enormemente complicada: la península se encuentra atravesada de arriba abajo por los Apeninos. Es ésta una cadena de montañas no muy altas pero sí molestas —desde el punto de vista de las comunicaciones— por su anchura y continuos desniveles. Hasta hace pocos años —algunos tramos de la «Autostrada» están funcionando desde 1962—, para ir en coche desde Milán a Roma se tardaban unas diez horas. Había que recorrer la vía Cassia y la vía Emilia, cuyos trazados eran, en su mayor parte, los conservados desde los antiguos romanos, y superar —en el tramo entre Bolonia y Florencia, el más irregular— los difíciles Altos de la Futa y de la Raticosa. Un viaje extenuante, por la estrechez de las carreteras y el gran número de curvas. Hoy, desde Milán hasta Roma, viajando a una media de 110 kilómetros por hora, velocidad normal en una autopista, se emplean cinco horas: la mitad. Por lo tanto, decir que Italia es hoy más corta no es sólo una referencia al menor género de kilómetros por carretera que hay que recorrer para llegar de una ciudad del Norte a otra del Sur, sino también al elevado prome-





Frente a Salerno cruza la «Autostrada» sobre un puente hecho de puntales. Abajo, una visión nocturna de la vía automovilística a su paso por Milán.

lonia, no se podía superar un promedio de sesenta kilómetros por hora, a causa de las numerosas subidas y curvas; hoy es posible cruzar los Apeninos sin quitar nunca la «directa», a un promedio que puede ser superior a los 120 por hora. Para poder alcanzar este resultado, ha sido necesario construir 26 viaductos en hormigón por una longitud total de 4.954 metros.

La «Autostrada del Sole» tiene dos calzadas, una para cada dirección de marcha, separadas por unos setos de tres metros de ancho. Cada calzada está, además, dividida en tres partes: la de la derecha —de tres metros— reservada para los coches que tendrán que pararse forzosamente por desperfectos mecánicos; las otras dos —de 7,50 metros— son una para la marcha normal y la otra únicamente para los vehículos que quieran adelantar. El desnivel máximo llega al 3,75 por ciento en algunos tramos de montaña. El radio mínimo de las curvas planimétricas es de 700 metros —usado una sola vez— en los recorridos Milán-Bolonia y Capua-Nápoles, y de 400 metros en los demás ramales, a excepción del trozo

SIGUE



En su "plan máquinas para el hogar"... haga cuentas con



aspeS

aspeS FRIGORIFICO

Bello, resistente, ligero, limpio, silencioso.
Sólo es grande por dentro.

Podía valer más de lo que cuesta

aspeS FUNCIONA EN SU HOGAR.





Vista aérea de la «Autostrada» en la que pueden observarse tres elegantes puentes. Abajo, conjunción de la auto-ruta con otra de las autopistas cerca de Milán.

Bolonia-Florenia, donde baja —en tres casos— a doscientos cincuenta metros.

Velocidad máxima, 160 a la hora

El estudio de las características del recorrido ha sido adecuado a aquella que se ha definido «velocidad-base», es decir, la velocidad máxima que proporciona a los vehículos plena garantía de seguridad y regularidad. Esta velocidad ha sido prevista en 160 kilómetros por hora en los tramos Milán-Bolonia y Capua-Nápoles; en 100 kilómetros por hora en el tramo Bolonia-Florenia; y en 130 kilómetros por hora en el tramo Roma-Capua. Esto, en teoría, quiere decir que sería posible llegar desde Milán a Nápoles en menos de siete horas.

En vista de los grandes gastos que han sido necesarios para la realización de esta obra, los automovilistas tendrán que pagar para tener derecho a utilizar la autopista. Las tarifas varían, naturalmente, según las distancias y las potencias de los coches. Desde Milán a Roma —544,5 kms.—, por ejemplo, un «seiscientos» o un «Citroën 2 CV» tendrán que pagar 220 pesetas, mientras la tarifa para un «Dauphine» o un «Volkswagen» es de trescientas cuarenta pesetas. Pero son tantas las ventajas de seguridad y de tiempo, que serán muy pocos los italianos que prefieran las viejas carreteras, inadecuadas para el tráfico de hoy.

(Reportaje EUROFOTO)

