

# CRONICAS

SERVICIO



Vista aérea de la nueva y de la vieja línea Roma-Florence, en uno de los puntos en que se unen: Orte Nord.

**QUEDARA CONCLUIDA EN 1982**

## INAUGURADO EL PRIMER TRAMO DE LA "DIRETTISIMA" ROMA-FLORENCIA

Allá por la primavera de 1954, uno de los urbanistas de mayor sensibilidad de nuestro tiempo, Ludovico Quadroni, hombre abierto pero nada conformista, sostenía en una publicación italiana especializada que Roma, la urbe por excelencia, se había quedado sola. La particular posición geográfica de la ciudad y las características de su medio físico habían pedido, ya muchas centurias atrás la funcionalidad histórica que le permitió realizar y representar la continuidad entre el mundo antiguo y la civilización cristiana. Tal funcionalidad era un regalo derivado de su situación geográfica: una latitud privilegiada y la presencia de los Apeninos y del lago Mediterráneo.

"Hoy —escribía en 1954 Quadroni, y recientemente ha insistido en la idea— aquel regalo tiene otra perspecti-

va. Roma está encerrada en una mar que no une, sino que separa y está tan distante del valle de Aosta o de la península Salentina como ambos puntos lo están, respectivamente, de París o de Atenas. La *Roma caput mundi* se ha quedado sola. El tiempo cuenta mucho para Roma. Está fuera de Europa que, hacia el Sur, no se arriesga más abajo de Florencia y está fuera del Mediterráneo que, hacia el Norte, no pasa de Nápoles. Y así, lentamente, Roma ha quedado cortada, aislada, fuera de la sensibilidad de los otros: los otros del Norte y los otros del Sur".

### LA "TORTUGA"

No creemos, desde luego, que estas consideraciones histórico-sociológicas hayan determinado el establecimiento de

la "Direttissima" Roma-Florence, con el ánimo de que Europa se aventure hasta Roma desde Florencia e impregne con un cierto espíritu euronórdico la peculiar sensibilidad romana. El tiempo lo dirá. Pero hay un dato a tener en cuenta, y es que hace algo más de un siglo se necesitaban nueve horas y media para acercarse en tren desde Florencia hasta Roma, y en 1982, cuando esté concluida la "Direttissima", el recorrido podrá hacerse en una hora y veinticinco minutos.

Ahora, en una mañana gris de finales de febrero y dentro de un clima difícil, de graves preocupaciones políticas, el ministro italiano de Transporte, Attilio Ruffini, ha inaugurado el primer tramo de la "Direttissima" entre Roma y Città della Pieve —138 kilómetros de los 254 que tendrá el total de la línea—, en una ceremonia sencilla y sobria. A las diez y media en punto arrancaba de Roma Termini el tren especial tirado por una poderosa locomotora E-444, conocida popularmente por "Tortuga", y que puede alcanzar una velocidad de 250 kilómetros por hora. Con esta generosa ayuda, unas cuantas docenas de invitados italianos y extranjeros recorrimos en una hora y cinco minutos justos los 138 kilómetros que separan a Roma de Città della Pieve, un pequeño uelbecito de Umbria. El viaje transcurrió tranquilo, suave, un suave deslizarse, sin la menor sensación de esfuerzo, a pesar de que el tren en grandes sectores del trayecto corría a más de 180 kilómetros por hora. Y, realmente, como la insonorización de los coches era perfecta y los carriles están todos perfectamente soldados, uno creía que la velocidad no superaba los 50 kilómetros por hora. Alguno de los enviados especiales comentó que se experimentaba una sensación desagradable en los oídos por la violenta diferencia de presión al atravesar los túneles, y así quedó escrito en "Momento Sera". Sin embargo, el enviado especial de VIA LIBRE no sintió la menor molestia en ninguno de los 17 túneles que cruza la línea.

● *Ciento treinta y ocho kilómetros recorridos entre Roma y Città della Pieve en una hora y cinco minutos.*

Poco después de las once y media llegábamos a Città della Pieve. Grupos de niños con banderitas italianas nos dieron una alegre bienvenida. Y allí mismo, en la estación, ante un monolito conmemorativo, se rindió homenaje a los trece trabajadores que en diversas circunstancias perdieron la vida durante los trabajos de construcción de la "Direttissima". En medio de un emocionante silencio sonó una música en honor de los muertos y luego un sacerdote rezó un responso. Después, el ministro de Transportes, con aire preocupado y dirigiéndose al alcalde de Città della Pieve, que lucía, orgulloso, su faja tricolor, pronunció un breve discurso alentando a todos los obreros y estudiantes al trabajo serio y generoso. Al final aludió a las difíciles circunstancias que atravesaba Italia: "Hemos de exigir que los hombres políticos piensen menos en sí y más en el país". Unos aplausos, abrazos, una rápida entrevista al ministro, para la televisión, y de nuevo al tren para regresar a Roma, adonde llegamos, con exacta precisión, una hora y cinco minutos más tarde.

#### RAZONES DE LA "DIRETTISSIMA"

Anteriormente habíamos hecho referencia a unas especulaciones histórico-sociológicas sobre la peculiar situación de Roma, un poco en una tierra de nadie, entre el Norte y el Sur de Italia, y es que, realmente, la línea Roma-Floren- cia no es más que un elemento de la relación Milán-Nápoles, línea dorsal

de los ferrocarriles italianos, que asegura el enlace entre la Italia del Norte y Europa, por una parte, y la Italia del Sur por la otra. En esta línea, la reducida potencialidad de servicio que podía ofrecer el trayecto Roma-Floren- cia había llegado a ocasionar graves problemas que influían negativamente sobre la fluidez de la circulación, especialmente de mercancías, y sobre el normal incremento del tráfico derivado del progresivo desarrollo económico del país. Y así, con los 220 trenes diarios que en algunos momentos circulan por la línea, muchos de los sectores han llegado al límite de la saturación.

De aquí que dentro del marco general de replanteamiento de la Red ferroviaria italiana, iniciado en 1962, se considerase de forma muy especial el problema de la línea Roma-Floren- cia. Se vio desde el primer momento que no era suficiente rectificar el trazado. Había que cuadruplicar toda la línea, pues era la única solución idónea para dar vigor y relajar el eje dorsal italiano Milán-Nápoles. Por otra parte, para cuadruplicar este tramo Roma-Floren- cia, se descartó inmediatamente la posibilidad del simple tendido de otras dos vías al lado de las existentes, así como la idea —utilizada en otros países— de construir una nueva línea independiente destinada a los trenes de alta velocidad.

Con el objeto de potenciar al máximo el enlace entre los dos importantes centros, se llegó a la conclusión de realizar

● La "Direttissima" aliviará el tráfico entre la Ciudad Eterna y la monumental Floren- cia, por cuya línea circulan diariamente 220 trenes.

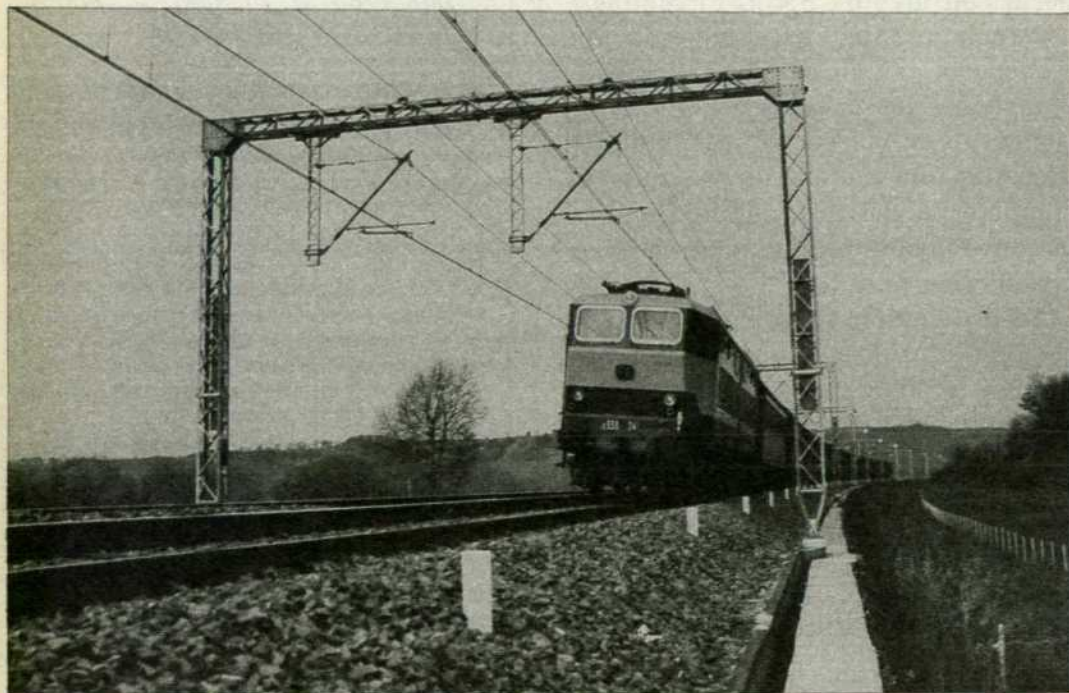
un sistema de cuatro líneas perfectamente integradas —las dos de la "Direttissima" y las dos existentes—, ligadas entre sí mediante interconexiones que permitan obtener el máximo rendimiento y la mayor flexibilidad.

#### UNA CONCEPCION NUEVA

Esta línea cuádruple, que representa una concepción nueva en Europa, según nos explicó el señor Lucio Mayer, director general de los Ferrocarriles Italianos, hará factible desarrollar los servicios con características diversas (alta velocidad y trenes lentos) sobre la línea más apropiada y, además, posibilita el inmediato paso de los trenes de una a otra línea a través de las interconexiones funcionalmente establecidas. Sobre cualquiera de las cuatro líneas está previsto que puedan circular todo tipo de trenes, y el enlace entre las dos líneas —la vieja y la "Direttissima"— podrá efectuarse, se efectúa ya, con pasos a distinto nivel que eliminan cruces en la circulación.

El nuevo trazado permite un enlace entre Roma y Floren- cia de 260 kilómetros —el actual tiene una longitud de 314—, de los cuales 242 son de nueva construcción. El efecto conjunto de una menor distancia y del incremento de la velocidad a que da lugar la nueva línea proporcionará una reducción del tiempo en el recorrido del orden de los setenta a los noventa minutos.

Podríamos finalizar esta crónica recogiendo la idea expuesta por una aguda periodista, Patricia Cimini: tramo a tramo —decía— la "Direttissima" reduce las distancias. Hubieran podido utilizar esta vía Leonardo da Vinci, el Caravaggio, Miguel Angel y otros grandes artistas que con graves dificultades y peligros se trasladaban con frecuencia de Roma a Floren- cia o de Floren- cia a Roma para llevar los frutos de su ingenio a los Papas y a los grandes señores, que se asombrarían y terminarían por preguntarse: "¿Esta aparente facilidad de poderse mover tan de prisa, tan rápidamente, no es en sí también un laberinto?". ■ LUIS D'A CHONSA.



Tren expreso remolcado por una locomotora E-656 "Caimano", en las proximidades de Civita Castellana.