

Revista de las principales publicaciones técnicas.

El Metropolitano de Nápoles.

Como el incremento de la población de Nápoles y las dificultades de la circulación hacen imposible la creación de nuevas líneas de tranvías, se ha adoptado recientemente el proyecto de construir un ferrocarril metropolitano que, atravesando los barrios más animados de la población, se prolonguen hasta sus afueras en dos direcciones. La concesión de esta red ha sido acordada, el 18 de Enero, á favor de la Sociedad Franco-Italiana del Ferrocarril Metropolitano de Nápoles.

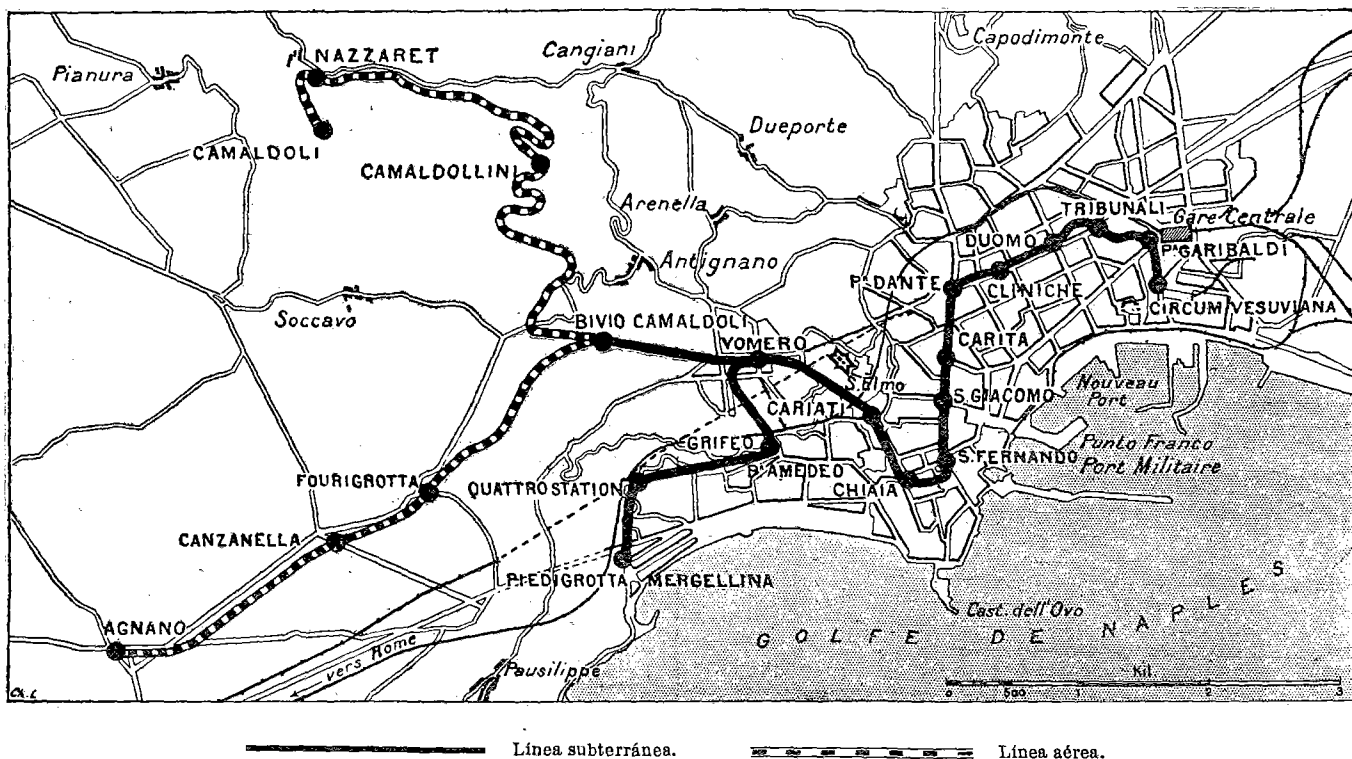
Esta concesión comprende:

1.º Una línea, completamente subterránea, que parte de la Piazza Sannazarro, pasa bajo la altura del Vomero, después por el Duomo, y termina en la estación del ferrocarril del Circumvesubiano ó estación central.

2.º Una línea suburbana que parte de la estación del Vome-

ropolitano de París. Los andenes tendrán 85 centímetros por encima de los carriles, estando el piso de los carruajes á 90 centímetros. La anchura de los andenes será de 3,50 á 4,50 metros, según las estaciones, y su longitud de 60 metros, permitiendo el empleo de trenes compuestos de cuatro carruajes de 14 metros de longitud.

Las estaciones de la línea metropolitana estarán en general á bastante profundidad; la del Vomero, el punto culminante del túnel, se encontrará á 157 metros por debajo de la superficie del terreno. Todas las estaciones cuyos andenes se encuentren á más de 12 metros por debajo del suelo estarán provistas de ascensores, y se comprenderá que algunos de estos aparatos tendrán un recorrido inusitado; el recorrido del ascensor de la estación del Vomero será, en efecto, de 148,30 metros. La velocidad prevista para estos aparatos varía de 1,50 á 3 metros por segundo, según la longitud de su recorrido.



ro, y después de un trayecto subterráneo de cerca de un kilómetro, va al descubierto y se bifurca dirigiéndose una línea hacia la altura de Camaldoli, y la otra hacia Agnano, en la proximidad de las Termas.

La figura, que tomamos de la *Ingegneria Ferroviaria*, del 15 de Febrero, muestra el trazado adoptado. Las pendientes máximas llegarán á un 25 ‰ en la línea subterránea y á un 70 ‰ en la que va al descubierto.

Las líneas serán de vía normal. Los túneles tendrán dos vías; su anchura máxima será de 6,90 metros, y su anchura al nivel de los carriles de 6,40. La altura del intradós sobre los carriles será de 4,50 metros. El gálibo de los carruajes tendrá 2,30 metros de anchura y 3,37 de altura.

El revestimiento del túnel estará construido de mampuestos en el terreno resistente y de hormigón y ladrillos en el húmedo. Se dispondrán unos huecos para resguardarse cada 25 metros, los cuales llevarán encima una lámpara eléctrica que servirá para el alumbrado del túnel.

Las estaciones serán todas del mismo tipo, análogas á las del

La distancia media entre las estaciones será de 565 metros.

Las vías, separadas 1,50 metros, estarán compuestas de carriles Vignole, de 46 kilogramos el metro, con juntas soldadas, debiéndose hacer la vuelta de la corriente por la vía. El conductor de toma de corriente se constituirá por un carril Vignole de 36 kilogramos. El equipo eléctrico y los carruajes serán análogos á los del Metropolitano de París; sin embargo, la corriente que se empleará será la continua de 1.000 voltios, por lo menos. La toma de corriente se hará con la ayuda de patines articulados colocados entre las cajas de grasa, y en número de cuatro por automotora. Los trenes de la línea suburbana estarán formados de la misma manera que los de la línea urbana, pero con una doble toma de corriente, haciéndose el abastecimiento en el trayecto al descubierto con la ayuda de una línea aérea y de arcos articulados en paralelogramo.

El gasto total se evalúa en 28 millones de francos; de éstos, 15 para la estructura inferior, 4 para los trabajos de la superior, 6 para el material y 3 para las expropiaciones.