

387  
TRANVÍA DEL ESTE

67

REAL ORDEN

DE LA

# DIRECCIÓN DE OBRAS PÚBLICAS

DE 17 DE MARZO DE 1902

aprobando el proyecto de ampliación de vías del tranvía del Este, con las que desde la calle de Claudio Coello han de dirigirse á la Plaza de Toros por la calle de Goya.



MADRID

IMPRENTA MUNICIPAL

1905

**TRANVÍA DEL ESTE**

---

**REAL ORDEN**

DE LA

**DIRECCIÓN DE OBRAS PÚBLICAS**

DE 17 DE MARZO DE 1902

aprobando el proyecto de ampliación de vías del tranvía del Este, con las que desde la calle de Claudio Coello han de dirigirse á la Plaza de Toros por la calle de Goya.



**MADRID**

**IMPRENTA MUNICIPAL**

**1905**

TRAMITA DEL ESTE

REAL ORDEN

DIRECCION DE OBRAS PUBLICAS

*Jefatura de Obras públicas.—Tranvías.—Número 370.—*Excellentísimo Sr.: El Ilmo. Sr. Director general de Obras públicas, dice al Excmo. Sr. Gobernador civil de la provincia, con fecha 17 de Marzo anterior, lo siguiente:

«Excmo. Sr.: Visto el expediente informativo instruído para la concesión que solicita la Compañía del Tranvía del Este de Madrid de una ampliación de sus vías por las calles de Goya y Velázquez.

Resultando:

1.º Que en la tramitación del expediente se han cumplido todas las formalidades que exigen las disposiciones vigentes.

2.º Que la Compañía concesionaria del Tranvía Central Eléctrico de Madrid y el petionario del Transversal de esta Corte formulan oposiciones en defensa de sus intereses.

3.º Que el Ayuntamiento de Madrid informa favorablemente el proyecto y propone que se impongan las prescripciones que figuran en la Real orden que autorizó el cambio de motor en el Tranvía del Este.

4.º Que en idéntico sentido informa la Jefatura de Obras públicas de esta provincia.

5.º Que la concesión del Tranvía Central Eléctrico de Madrid, autoriza á la Compañía concesionaria para instalar doble vía en la calle de Velázquez.

6.º Que por la calle de Goya existen otras peticiones de concesión que deben tenerse en cuenta por lo que puedan efectar al trazado de este tranvía.

7.º Que pedido informe al Ayuntamiento relativo al estado de urbanización en que se encuentran las calles que ha de recorrer este tranvía, no ha manifestado nada respecto á la calle de Narváez; y

Considerando:

1.º Que la calle de Velázquez no reúne condiciones para que se instalen nuevas vías por tener ocupadas sus dos calzadas con las del Tranvía Central Eléctrico, no admitiendo otras sin gran perjuicio y peligro para el tránsito público.

2.º Que admitida la teoría anteriormente expuesta, carece de fundamento la oposición formulada por la Compañía del Tranvía Central.

3.º Que habiendo desistido de su pretensión el peticionario del Tranvía Transversal de Madrid, tampoco debe estimarse su protesta.

4.º Que no debe admitirse el principio de que las peticiones de concesión cuya tramitación está paralizada desde larga fecha por causas independientes de la Administración, puedan ser obstáculo para que se realicen obras que redundan en bien del servicio público, debiendo únicamente quedar salvados los intereses que aquellas representan, siempre que se deriven de un proyecto legal.

5.º Que los peticionarios de otras concesiones que se proponen establecer vías en la calle de Goya, no han producido reclamación alguna durante la información pública y dentro del plazo señalado al efecto.

6.º Que ignorando la Administración el estado de urbanización en que se encuentra la calle de Narváez y con el fin de no retardar con nuevas consultas la resolución que ha de dictarse causando el consiguiente perjuicio al público y á la Compañía peticionaria, procede que se autorice al Ayuntamiento de esta Corte, á quien ha de revertir la concesión de esta línea, para que fije en su día la manera de ejecutar las obras en la referida calle de Narváez, siempre que esté dentro de su jurisdicción.

S. M. el Rey (q. D. g.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, ha tenido á bien aprobar el proyecto de ampliación de vías del tranvía del Este de Madrid, con las prescripciones siguientes:

Primera. Se suprimirá del proyecto toda la parte que se refiere al trazado de la línea por la calle de Velázquez desde la de Alcalá á la de Don Diego de León, subsistiendo únicamente el cruce de dicha calle de Velázquez con las vías que desde la calle de Claudio Coello han de dirigirse á la Plaza de Toros por la calle de Goya.

Segunda. Antes de que se proceda á la tasación del proyecto, se modificará el presupuesto del mismo introduciendo en su importe la reducción que se deriva de la prescripción anterior.

Tercera. Este proyecto queda aprobado dejando á salvo los derechos que pudieran haber sido adquiridos con anterioridad, siempre que se deriven de un precepto legal.

Cuarta. Queda autorizado el Ayuntamiento de esta Corte, á quien ha de revertir la línea y á quien compete su inspección, para que fije en su día la manera de ejecutar las obras en la calle de Narváez, siempre que esté dentro de su jurisdicción.

Quinta. La tracción eléctrica se hará empleando corrientes continuas á la tensión máxima de 500 volts, conducida y transmitida por un cable aéreo de cobre de 8'25 milímetros de diámetro.

Sexta. El hilo aéreo de tracción habrá de establecerse sobre sólidos postes metálicos iguales al modelo adoptado para el Tranvía del Este de Madrid, candeleros y ménsulas de hierro fundido, ornamentados, palomillas, rosetones, etc., fuertemente empotrados en el suelo ó en las fachadas de las casas cuyos propietarios lo consientan, cuidando muy especialmente de adoptar en cada caso particular el medio que mejor se adapte á las circunstancias de la situación.

Séptima. La separación máxima entre dos postes ó apoyos consecutivos del hilo aéreo, será de 40 metros, á menos que circunstancias muy especiales lo requieran, y el punto más bajo de la catenaria, deberá estar á seis metros de altura mínima sobre la rasante de los rieles.

Octava. El aislamiento de los postes metálicos, candeleros, ménsulas, palomillas, rosetones, etc., así como el del atirantado auxiliar para adaptar el trazado de la línea aérea de trolley á la tierra, deberá ser completo, empleando al efecto los aisladores de porcelana, vidrio y ebonita más perfeccionados.

Novena. En lo que se refiere á las medidas de precaución que deben adoptarse en evitación de peligros y accidentes, se observarán los preceptos del Real decreto de 15 de Junio de 1901 publicado en la *Gaceta* de 17 del mismo mes.

Décima. La línea de alimentación, el conductor de trabajo y los coches, estarán protegidos por el número suficiente de pararrayos dispuestos de manera que eviten las desgracias y desperfectos que las descargas eléctricas de la atmósfera puedan ocasionar á los pasajeros y material.

Undécima. Para evitar las acciones eléctricas sobre las tuberías de otras canalizaciones, se colocarán los conductores de alimentación á mayor distancia de un metro de aquéllos, y se asegurará el retorno de la corriente por los carriles aumentando la conductibilidad en las juntas de los mismos por medio de bridas eléctricas. Cada dos de estas bridas opuestas, se unirán entre sí por un hilo de cobre y todos estos con uno longitudinal enterrado para conseguir que la corriente de retorno circule fácilmente.

Duodécima. Los coches motores deberán ir provistos de potentes frenos mecánicos que, manejados á brazo por el conductor, puedan detener un coche lleno de viajeros en la mayor pendiente de la vía y bajando con un recorrido máximo de siete metros, que habrá de reducirse á cinco empleando al propio tiempo el freno eléctrico, y á tres metros tan sólo haciendo funcionar la contramarcha eléctrica.

Décimatercera. En la palanca del freno mecánico, constante-

mente manejada por el conductor para regular la velocidad de la marcha, se instalará una campana de timbre sonoro que anuncie la llegada del coche automotor á los transeuntes colocados en la vía ó su proximidad.

Décimacuarta. Cada coche automotor llevará sobre la plataforma y en lo alto de su cubierta una potente luz eléctrica de cincuenta bujías de intensidad como mínimo, provista de reflector que proyecte la luz sobre el camino.

Décimaquinta. En el interior de los coches y bajo el asiento de cada uno de los costados, se instalará el pararrayos, el cortacircuito, el reostato y demás aparatos accesorios requeridos en una instalación perfecta, y todos los elementos que por su interior se establezcan, además de las envolventes aisladoras, deberán ir cubiertos por listones de madera que los pongan á cubierto de un pasajero imprudente ó mal intencionado.

Décimasexta. Para evitar accidentes, irán provistos los coches de dos salvavidas uno al frente de cada plataforma. Los modelos de estos aparatos serán previamente examinados por los funcionarios facultativos municipales y aprobados por el Ayuntamiento.

Décimaséptima. Respecto á la velocidad con que habrán de marchar los coches del tranvía, se observará lo prevenido en el artículo 121 del Reglamento de 24 de Mayo de 1878, dictado para la ejecución de la vigente ley de Ferrocarriles.

De orden del Sr. Ministro lo digo á V. E. para su conocimiento, el del Ayuntamiento de esta Corte, Ingeniero de Obras públicas de la provincia y demás interesados».

Lo que traslado á V. E. para su debido conocimiento.—Dios guarde á V. E. muchos años —Madrid 27 de Mayo de 1902.—El Ingeniero Jefe, Gregorio Alonso Grimaldi.

En 13 de Junio de 1902, el Ayuntamiento quedó enterado.

---

Así mismo quedó enterado el Ayuntamiento en sesión de 27 de Septiembre de 1902 de otra Real orden de la Dirección de Obras públicas de 2 del mismo mes, aprobatoria del acta de la subasta celebrada para la ejecución de las obras y, como consecuencia, otorgar á la Sociedad del Tranvía del Este de Madrid la ampliación del referido tranvía por la calle de Goya, con arreglo al proyecto aprobado.

---

Comenzó la explotación de la ampliación de la línea el día 11 de Abril de 1903.