

246

TRANVÍA ELÉCTRICO DE LA GLORIETA DE ATOCHA AL PASEO DE LOS PONTONES

90

REAL ORDEN

DE LA

DIRECCIÓN DE OBRAS PÚBLICAS

DE 9 DE NOVIEMBRE DE 1905

aprobando el proyecto de tranvía desde la glorieta de Atocha al paseo de los Pontones, por los paseos de Santa María de la Cabeza, del Canal, de las Yeserías é Imperial.



MADRID

IMPRENTA MUNICIPAL

1906

TRANVÍA ELÉCTRICO DE LA GLORIETA DE ATOCHA AL PASEO DE LOS PONTONES

REAL ORDEN

DE LA

DIRECCIÓN DE OBRAS PÚBLICAS

DE 9 DE NOVIEMBRE DE 1905

aprobando el proyecto de tranvía desde la glorieta de Atocha al paseo de los Pontones, por los paseos de Santa María de la Cabeza, del Canal, de las Yaserías é Imperial.



MADRID

IMPRESA MUNICIPAL

1906

PLANO DE...

DIRECCION DE OBRAS PUBLICAS

PLANO DE...

...

Jefatura de Obras públicas.—Fomento.—Tranvías—Núm. 3.083.
Excmo. Sr.: El Ilmo. Sr. Director general de Obras públicas, dice al Excmo. Sr. Gobernador civil de la provincia, en 9 del actual, lo que sigue:

«Excmo. Sr.: Visto el expediente intruído para la concesión de un tranvía eléctrico de esta Corte, de la glorieta de Atocha al paseo de los Pontones, de la que es peticionario D. José Algiber Pérez.

Visto el dictamen de la Sección 2.^a del Consejo de Obras públicas, S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido á bien aprobar el proyecto de dicho tranvía, con las prescripciones siguientes:

Primera. El replanteo y ejecución de las obras, serán inspeccionados por los facultativos que tengan la debida competencia legal y designe el Ayuntamiento. De los planos detallados del replanteo, se remitirá un ejemplar completo al Ministerio de Fomento y otro al Ayuntamiento.

Segunda. Las vías apartaderos que hayan de construirse, se establecerán en los puntos más apropiados á juicio del Ingeniero Director, á fin de no dificultar el tránsito de carruajes ordinarios.

Tercera. El peticionario se ajustará á cuanto ordene el Ingeniero Inspector, tanto en lo que se refiere á la construcción de las obras como á la conservación y reparación que fueren necesarias para mantener el pavimento en buen estado y con la forma conveniente.

Cuarta. El peticionario queda obligado á conservar y reparar toda la faja comprendida entre los carriles exteriores de ambas vías (incluyendo en esta faja la entrevía), y medio metro más á cada lado de dichos carriles exteriores, empleando para ello los materiales que designe el Ingeniero Inspector, y ajustándose á lo que éste ordene respecto á su empleo.

Quinta. Será también obligación del peticionario hacer todo aquello que sea preciso para no perjudicar en manera alguna las obras existentes en las vías que hayan de ser ocupadas al realizar el proyecto y para no entorpecer el tránsito público.

Sexta. La corriente eléctrica será continua y la tensión de 500 voltios, no debiendo en ningún caso exceder de 550. Se establecerán

interruptores automáticos que sirvan para localizar los efectos de los accidentes que pudieran ocurrir.

Séptima. El hilo de trabajo será sostenido ya en sólidos postes metálicos con pescantes ó tirantes de acero, ya por otro medio distinto y apropiado á las circunstancias del sitio ó emplazamiento. Dicho hilo quedará por encima del pavimento á una altura que no baje de seis metros en ningún punto.

Octava. Los postes destinados á sostener el hilo de trabajo, se situarán en los puntos que menos obstruyan el tránsito público, á juicio del Ingeniero Director, y la separación entre cada dos de dichos postes no excederá de 40 metros, á menos que circunstancias muy especiales así lo exigieran.

Novena. El aislamiento de los postes, pescantes, etc., así como en el atirantado auxiliar para adaptar el trazado de la línea aérea del trolley á la de tierra deberá ser completo, empleando, al efecto, aisladores de los más perfeccionados.

Décima. Se colocarán pararrayos en los puntos más altos de la línea y en los demás que se juzgue preciso.

Undécima. En la casa de máquinas, además de los amperómetros, voltímetros, reostatos, cortacircuitos y demás accesorios que son precisos, deberán establecerse interruptores automáticos que funcionen rápidamente cuando se produzca alguna avería en el hilo de trabajo.

Duodécima. Los coches motores, además de ir provistos de electromagnéticos, deberán tener potentes frenos mecánicos, que manejados á brazo por el conductor, puedan detener un tren que baje por la máxima pendiente de la vía, á la velocidad de 15 kilómetros por hora, en una distancia de siete metros, la que habrá de quedar reducida á cinco, cuando se emplee además el freno eléctrico, y á tres solamente si á la vez se hace funcionar la contramarcha eléctrica.

Décimatercera. Dichos coches irán provistos de registradores de velocidad y de los aparatos salvavidas que mejores resultados den ó hayan dado, y llevarán en sus plataformas cierres de cristales que sirvan de pantalla contra el viento y una campana de timbre sonoro que pueda moverse fácilmente para anunciar la aproximación á las calles transversales, á los vehículos y á los transeúntes.

Décimacuarta. Cada coche automotor, no ha de remolcar en ningún caso más de un vehículo, y los coches de remolque llevarán el equipo eléctrico preciso para el alumbrado, dobles enganches y un potente freno mecánico, servido por un guardafreno que vaya exclusivamente destinado á este fin.

Décimaquinta. Respecto al servicio de mercancías y á todos los detalles que al mismo se refieran, presentará el peticionario á la aprobación el plan que acerca del mismo se proponga adoptar, quedando obligado á cumplir en todos sus detalles las condiciones que al efecto se le impongan.

Décimasexta. El material móvil será el contenido en el presupuesto, y sus tipos respectivos los que se acompañan al proyecto.

Décimaséptima. Si fuese indispensable hacer en cualquier tiempo algunas modificaciones en la traza horizontal y rasantes de las vías que haya de recorrer el tranvía, no tendrá derecho el concesionario á reclamar indemnización alguna por las variaciones que tenga que introducir en sus obras.

Décimaoctava. La estación generadora de electricidad y de distribución de ésta, con todos los aparatos y medios auxiliares que fueren necesarios al servicio de la explotación, así como todos los edificios y dependencias que fuesen indispensables para dicho servicio, serán considerados como parte integrante de la línea para todos los efectos de las disposiciones contenidas en la ley y reglamento vigentes de Ferrocarriles á que ha de quedar sujeta la concesión. En el caso de que la estación central de electricidad, no sea de la propiedad del concesionario, quedará éste obligado á asegurar el suministro del flúido en la época de la reversión de la línea.

Décimanovena. Al llevar á cabo las obras, dará cumplimiento el concesionario á las órdenes é instrucciones que el Ingeniero Inspector le comunique para la debida seguridad y buena ejecución de aquéllas, aunque no estén expresadas en el pliego de condiciones facultativas del proyecto.

Vigésima. Además de lo anteriormente expresado, tendrá el concesionario obligación de cumplir todo lo dispuesto respecto á instalaciones eléctricas, en el reglamento reformado para ellas y aprobado por Real decreto de 7 de Octubre de 1904, y muy especialmente las reglas contenidas en el título II, entre las que se hallan los artículos 45 y 50, cuyas prescripciones han de ser cumplidas con toda exactitud y esmero. También habrá de darse cumplimiento á lo prescrito en el cap. VIII del reglamento de Ferrocarriles fecha 24 de Mayo de 1878, sin prescindir de lo que previene el art. 121 del mismo, respecto á velocidades y el 118 sobre la necesidad de redactar reglamentos para el servicio público.

Vigésimaprimerá. Los reconocimientos y pruebas que han de verificarse, antes de comenzar la explotación y á los que se refieren el art. 116 del precitado reglamento y el 55 del reglamento para

instalaciones eléctricas, serán hechos por los facultativos á quienes corresponda y al acta que sea levantada se le dará el curso debido con arreglo al art. 55 antes mencionado».

Lo que de orden del Excmo. Sr. Gobernador civil tengo el honor de trasladar á V. E. para su debido conocimiento.—Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 14 de Noviembre de 1905.—El Ingeniero Jefe, Enrique Cardenal.

Excmo. Sr. Alcalde Presidente del Ayuntamiento de Madrid.

De la precedente Real orden quedó enterado el Ayuntamiento en la sesión celebrada en 24 de Noviembre de 1905, pasando á la Comisión 4.^a, la que también quedó enterada, acordando se diese traslado de la misma al Sr. Ingeniero de Vías públicas, lo que quedó cumplimentado en 14 de Diciembre siguiente.
