

REAL ORDEN

DE LA

DIRECCIÓN DE OBRAS PÚBLICAS

DE 6 DE MARZO DE 1905

concediendo un tranvía eléctrico en esta Corte, por la calle del Pacífico, desde la calle de la Caridad á la de Ramona de la Presilla, solicitado por la referida Compañía.



MADRID

IMPRENTA MUNICIPAL

1905

TRANVÍA DE ESTACIONES Y MERCADOS

REAL ORDEN

DE LA

DIRECCIÓN DE OBRAS PÚBLICAS

DE 6 DE MARZO DE 1905

concediendo un tranvía eléctrico en esta Corte, por la calle del Pacífico, desde la calle de la Caridad á la de Ramona de la Presilla, solicitado por la referida Compañía.



MADRID

IMPRENTA MUNICIPAL

1905

COMISION DE ESTADISTICA Y CENSOS

MADRID 1911

DIRECCION DE OBRAS PUBLICAS

PLAN DE OBRAS PUBLICAS PARA EL AÑO 1911

El presente Plan de Obras Publicas para el año 1911, ha sido elaborado en virtud de lo dispuesto en el Real Decreto de 15 de Mayo de 1910, y en el de 15 de Julio de 1910, por el Sr. D. Juan de Dios, Director de Obras Publicas, y Sr. D. Juan de Dios, Director de Obras Publicas, y Sr. D. Juan de Dios, Director de Obras Publicas.



MADRID 1911

Jefatura de Obras públicas. — Fomento. — Tranvías. — Número 2.428.—Excmo. Sr.: El Ilmo. Sr. Director general de Obras públicas comunica al Excmo. Sr. Gobernador civil de la provincia, con fecha 6 de Marzo próximo pasado, la Real orden siguiente:

«Excmo. Sr.: Visto el expediente instruido para la concesión de un tranvía eléctrico en esta Corte, de la calle de la Caridad á la de la Ramona de la Presilla:

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

Primera. El replanteo y ejecución de las obras se harán bajo la inspección del Ingeniero Jefe de la provincia.

Segunda. Al replantear y ejecutar las obras, serán cumplidas las reglas siguientes:

a) Se situará la vía en toda su longitud en el lado derecho de la carretera de primer orden de Madrid á Castellón, enlazándola en su origen con las dos vías construidas y que terminan frente á la citada Estación del Pacífico.

b) Antes de construir dicha vía, el concesionario ensanchará la parte empedrada de la carretera por su lado derecho, hasta conseguir que la latitud de dicha parte entre el encintado de la izquierda y el nuevo que se construya sea igual al ancho que actualmente hay en el origen del tranvía, entre los encintados de uno y otro lado que se representan en el perfil transversal núm. 1 de los planos de este proyecto.

Este ensanche ha de llegar hasta la entrada del puente de Vallecas y ha de enlazarse allí, como mejor convenga para el afirmado de dicho puente.

c) La vía apartadero proyectada después del puente, se situará hacia el exterior de la carretera, haciendo en ésta el concesionario las necesarias obras de modificación que le ordene el Ingeniero encargado de la citada carretera.

La otra vía apartadero que se proyecta hacia el medio de la línea, será situada en el punto que el mismo Ingeniero designe como más conveniente para entorpecer lo menos posible el tránsito

ordinario y para no dificultar la explotación del tranvía de vapor á Vallecas.

d) El ancho de la entrevía en los apartaderos y la distancia que ha de quedar desde la arista del nuevo encintado de la derecha y el riel más próximo, los fijará el Ingeniero encargado de la carretera.

El proyecto detallado correspondiente, consigna para el cruzamiento de la vía de este tranvía, con la del ramal del de vapor á la «Yería de Seco», le presentará el concesionario al Gobernador civil, el cual, después de oír á la otra Compañía interesada y al Ingeniero Jefe de la provincia, podrá aprobar dicho proyecto, si hubiere conformidad en las opiniones técnicas.

Tercera. La vía proyectada será construida con rieles de ranuras atirantados entre sí y sentados sobre macizos longitudinales de hormigón.

Cuarta. La zona comprendida entre los rieles y medio metro más de cada lado, al menos, será reparada y conservada por el concesionario, con materiales de la misma clase, calidad y condiciones que los empleados por la administración, ejecutando las obras con sujeción á las instrucciones del respectivo facultativo encargado de la inspección.

Si el concesionario no atendiera oportunamente á la buena conservación de la zona dicha, se ordenará ejecute sin demora las obras necesarias, fijándole un breve plazo para llevarlas á cabo.

Quinta. Será también obligación del concesionario hacer todo cuanto 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 su tensión máxima no excederá de quinientos cincuenta voltios.

Se establecerán varias secciones provistas de suficiente número de interruptores de corriente automáticos que sirvan para localizar los accidentes.

Séptima. Los feeders ó conductores de alimentación dentro de las poblaciones, serán subterráneos y de cobre, con doble envolvente aisladora y protección metálica y se unirán al hilo aéreo por el interior de los postes metálicos que le sostengan, colocando en los encuentros, cortacircuitos ó interruptores de los más perfeccionados y apropiados al fin á que se destinan.

Dichos feeders serán colocados á una profundidad mayor de sesenta centímetros y separados medio metro al menos de las tube-

rías de agua, de gas y de otros servicios preexistentes, separación que se aumentará hasta un metro como mínima para los cables que estén destinados á comunicaciones telegráficas ó telefónicas.

Fuera de las poblaciones podrán colocarse los feeders sobre postes de suficiente resistencia, siempre que aquéllos estén cubiertos por dos ó más capas aisladoras bastante sólidas, impermeables é incombustibles, y queden á una altura de seis ó más metros sobre el terreno de las avenidas extraordinarias en los ríos, si dichos feeders tuvieran que cruzar éstos.

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

Novena. Todos los postes destinados á sostener el hilo de trabajo serán metálicos y se situarán en los puntos que menos obstruyan el tránsito público á juicio de los respectivos facultativos encargados de la inspección de las obras. La separación máxima entre dos postes ó apoyos consecutivos del hilo aéreo, no deberá exceder de cuarenta metros, á no ser que circunstancias muy especiales lo exijan.

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

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

Duodécima. En la casa de máquinas, además de los amperímetros, 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.

Décimatercera. Los coches motores, además de ir provistos de frenos electromagnéticos, deberán tener también 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.

Décimacuarta. Dichos coches irán provistos de registradores de

velocidad y de los aparatos salvavidas que mejor resultado 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 transeuntes.

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

Décimasexta. El material móvil entre sus partes más salientes no tendrá un ancho mayor de 2'10 metros, y el número de coches incluidos en presupuesto se aumentará en cuanto fuese preciso para satisfacer las necesidades del tráfico á juicio del Ingeniero Jefe. Los planos detallados de este material móvil, serán presentados antes de su adquisición á la aprobación de dicho Ingeniero Jefe.

Décimaséptima. Si por variaciones en las vías públicas aprovechadas, fuera indispensable hacer en cualquier tiempo modificaciones en la traza horizontal y rasantes del tranvía, no tendrá derecho el concesionario á reclamar indemnización alguna por las variaciones que tenga que introducir en sus obras.

Décimaoctava. La central de transformación y distribución de la energía eléctrica con todos los aparatos y medios auxiliares que fueran necesarios al servicio de explotación, así como las ccheras, talleres y demás edificios que figuran en proyecto ó que fueran indispensables para dicho servicio, serán considerados como dependencias de la red de tranvías para todos los efectos de las disposiciones contenidas en la ley y reglamentos vigentes de Ferrocarriles á que ha de quedar sujeta la concesión.

Décimanovena. Al llevar á cabo las obras dará cumplimiento el concesionario á las órdenes é instrucciones que el respectivo Inspector le comunique para la debida seguridad y buena ejecución de aquéllas, aun cuando 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 cumpli-

miento á lo prescrito en el capítulo 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. Si para cumplir lo prescrito en los artículos 40, último párrafo, 45 y 48 del vigente reglamento de instalaciones eléctricas, fuese necesario trasladar ó modificar la altura de las líneas telegráficas y telefónicas existentes y autorizadas debidamente y con anterioridad, serán de cuenta del concesionario todos los gastos que se ocasionen.

Vigésimasegunda. La inspección de la instalación eléctrica y del tranvía durante la explotación, estará á cargo del Ingeniero Jefe de la provincia.

Vigésimatercera. Los reconocimientos y pruebas que han de verificarse antes de comenzar la explotación y á los que se refieren el art. 116 del citado reglamento para instalaciones eléctricas, serán hechos por el Ingeniero Jefe de la provincia, y á la acta ó actas que sean redactadas, se les 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 1.º de Abril de 1905.
El Ingeniero Jefe, Enrique Cardenal.

Excmo. Sr. Alcalde Presidente del Ayuntamiento de Madrid.

De la precedente Real orden quedó el Ayuntamiento enterado en la sesión de 28 de Abril de 1905, ordenando pasase á la Comisión de Obras, y ésta dispuso se diese traslado de la misma al Ingeniero de Vías públicas para su conocimiento; toda vez que la concesión de que se trata en nada atañe al Ayuntamiento, pues su reversión, pasado que sea el término de la concesión, pertenece al Estado.
