

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS.

BOLETÍN DE NOTICIAS Y ANUNCIOS.

MADRID 15 DE AGOSTO DE 1892.

4.^a SERIE.

TOMO 10.

NÚM. 15.

LOS TRANVIAS ELÉCTRICOS

Una comisión mixta de senadores y diputados de Inglaterra (Lords y Commons) está haciendo una minuciosa información sobre los tranvías eléctricos en general, con motivo de los subterráneos á gran profundidad, cuyas concesiones han sido solicitadas. Consultadas por esta comisión todas las eminencias electricistas, parece excusado decir el gran interés que reviste la información, de la cual salen victoriosos los ferrocarriles eléctricos de todas clases, así como claramente designados los casos en que por ahora no son aplicables. La información formará un tomo voluminoso, y en vano trataríamos de dar una idea, siquiera ligerísima, de todos los puntos tocados; pero con el objeto de contribuir, si es posible, á desvanecer las preocupaciones é ideas equivocadas que nos atrasan en España, citaremos dos informes de especial interés, que sirven á nuestros fines. El general Hutchinson, consultado respecto á la pendiente máxima á que se puede llegar, dijo muy explícitamente que había visto líneas, con tracción eléctrica, con pendientes de $7 \frac{1}{2}$ por 100, las cuales se salvaban sin inconveniente alguno. Punto es este de gran interés, pero consideramos que lo es de mucho más el informe de Mr. Preece,

electricista del departamento de Correos, contestando á la pregunta de á qué podría atribuirse la lentitud con que se adoptaba la tracción eléctrica en Inglaterra. Su respuesta no pudo ser más explícita ni más interesante, porque se resume en una idea tan simpática para nosotros como lo es la de que para progresar es menester sacudir todas las ideas rancias y no inventar obstáculos ni considerar como tales los que las preocupaciones presentan. Mr. Preece empezó diciendo que para responder á la pregunta debía llamar ante todo la atención el enorme desarrollo que los ferrocarriles eléctricos habían alcanzado en los Estados Unidos. En aquel país se construyó el primer ferrocarril eléctrico en 1884, y actualmente había ya 436 líneas con 5.851 carruajes motores. Es un hecho muy interesante, en relación con los ferrocarriles eléctricos americanos, en que no hayan causado ni una sola muerte, mientras que solo en New England, los de vapor son responsables de 5.241 muertos, por mitad entre viajeros y empleados de las líneas. Dice Mr. Preece que el gran adelanto de los Estados Unidos en introducir esos ferrocarriles se debe en mucha parte á la gran necesidad que hay allí de ese género de líneas, por el gran movimiento que existe entre los centros de las ciudades y sus alrededores. Allí no se conocen

las restricciones municipales, y los ingenieros son eminentemente prácticos. Si un proyecto de tranvía ofrece ganancia y conveniencia, la cuestión de estética no se tiene en cuenta para nada absolutamente. En realidad, los cables aéreos, que en Europa asustan, se consideran en los Estados Unidos como una demostración de progreso y civilización. No se preocupan mucho de los cables subterráneos. La gran razón, sin embargo, por la cual los ferrocarriles eléctricos se han multiplicado tanto en los Estados Unidos, es porque financieramente han dado muy buenos resultados. Añadió Mr. Preece que en Inglaterra existe un excelente modelo de lo que son las líneas americanas en el tranvía eléctrico establecido en Leeds. Muchos ensayos dijo que se habían hecho, tanto en Inglaterra como en los Estados Unidos, para hacer funcionar las líneas con acumuladores en vez de caballerías, y que de estos ensayos los más notables eran los de la línea del Norte London y del distrito de Birmingham, que continúan actualmente, pero en Nueva York no han dado resultado, y las líneas con cables aéreos han vencido definitivamente y hecho desaparecer á las intentadas con acumuladores. Los sistemas con cables subterráneos de diferentes sistemas también han fracasado en los Estados Unidos por su costosa instalación y las dificultades que para bajarlos ofrecen el agua, la nieve, los hielos, el polvo y el lodo. El ilustre electricista, al terminar su informe, aunque abogando por las líneas aéreas, no pudo menos de rendir tributo al conservatismo inglés, anunciando que se está instalando en Inglate-

rra, entre Hámmermitch y New Road, un tranvía con cable subterráneo, del sistema Lineff, y parece que funda esperanzas en que esto dé resultado, olvidando, al parecer, que este sistema, como todos los subterráneos, tiene que ser costosísimo de instalar y complicado de trabajar y conservar. Hasta aquí el informe de Mr. Preece.

En estos momentos, en que el tranvía llamado Metropolitano de Madrid se está construyendo, si bien perezosamente, convendría que la opinión aquí se inspirara en el espíritu yankee, y valerosamente aceptara la necesidad que hay, si ha de ser eléctrico, de sacrificar la estética, y permitir los cables aéreos. Sospechamos que predicamos en desierto y que, por preocupaciones de estética mal entendida, estamos condenados á un asqueroso y molesto tranvía de vapor, ó á un costosísimo sistema, si al fin es eléctrico, de cable subterráneo, que lo paguemos después en forma de tarifas indebidamente caras y que, por lo tanto, no responda el Metropolitano á lo que debiera ser.

(Revista Minera.)

NOTICIAS

Se han recibido en la redacción de esta REVISTA dos ejemplares de una nueva *Guía general de ferrocarriles*, que contiene todas las líneas de España y Portugal y los principales itinerarios de Europa.

Esta guía, cuya esmerada edición está hecha en el establecimiento tipográfico de los Sucesores de Rivadeneyra, adopta un método muy cómodo para el viajero en lo referente á itinera-