

TRANVÍA DE LA GUINDALERA Y PROSPERIDAD



178

ESCRITURA DE CAMBIO DE TRACCIÓN

DE LA

LÍNEA DE LA GUINDALERA Y PROSPERIDAD

OTORGADA EN 3 DE MARZO DE 1902



MADRID

Imprenta Municipal

1914

TRANVÍA DE LA GUINDALERA Y PROSPERIDAD



ESCRITURA DE CAMBIO DE TRACCIÓN

DE LA

LINEA DE LA GUINDALERA Y PROSPERIDAD

OTORGADA EN 3 DE MARZO DE 1902



MADRID

Imprenta Municipal

1914

INSTITUCIÓN Y ORGANIZACIÓN DEL AYUNTAMIENTO

DE MADRID

DEPARTAMENTO DE ECONOMÍA Y FINANZAS



SECRETARÍA GENERAL DE ADMINISTRACIÓN

## Número setenta y cinco.

En la Villa y Corte de Madrid, a tres de marzo de mil novecientos dos, ante mí D. Luis Gallinal y Pedregal, Abogado y Notario del ilustre Colegio y distrito de esta Capital, con vecindad y residencia fija en la misma, comparecen:

De una parte, el Excmo. Sr. D. Alberto Aguilera y Velasco, Alcalde Presidente del Excmo. Ayuntamiento de esta Capital, y vecino de la misma, exento de presentar cédula personal, con arreglo a lo dispuesto en la Real orden de veintitrés de marzo de mil ochocientos setenta y cinco.

Y de la otra, D. Mariano González Maté, mayor de edad, empleado y vecino de esta Villa, provisto de su cédula personal de sexta clase, expedida en la misma el diez y nueve de abril último, con el número once mil cuatrocientos trece.

Intervienen: el primero, como Alcalde Presidente y en representación del Excmo. Ayuntamiento de esta Capital, cuyo cargo ejerce, de que doy fe: y el segundo, en representación de la «Société générale anonyme des Tramways de Madrid et d'Espagne», en concepto de apoderado, según acredita con el poder que en tres de septiembre de mil ochocientos ochenta y nueve, ante el Notario de Bruselas Nor-Estors, le fué conferido por los Sres. Eugenio Bourson y Pablo Hanumelrath, Administrador Delegado y Secretario, respectivamente, de dicha Sociedad, de cuyo documento, escrito en francés y en español, se une a esta matriz un testimonio literal del texto escrito en español para documentarla.

Dichos señores comparecientes aseguran tener, y a mi juicio tienen, la capacidad legal necesaria para otorgar esta escritura de cambio de tracción en la línea de la Guindalera y Prosperidad, y exponen:

Primero Que con el fin de obtener autorización para sustituir el motor de sangre por el eléctrico en el tranvía de los barrios de la Guindalera y Prosperidad, se ha seguido el correspondiente expe-

diente, del cual obran en el Excmo. Ayuntamiento los antecedentes que con la Real orden de autorización y demás diligencias, hasta la de conformidad prestada por el Director del Tranvía del Norte, copio a la letra, y dicen así:

*Expediente.*—Excmo. Sr. Ministro de Fomento.—Excmo. Señor: D. Mariano González Maté, vecino de Madrid, representante de la «Societe general anòyme des Tranways de Madrid et d'Espagne», a V. E., respetuosamente expone: Que en veintitrés de abril de mil ochocientos noventa y ocho, obtuvo la concesión para cambiar la tracción animal por la eléctrica en las líneas denominadas del Norte; pero como la Sociedad expresada posee, además de estas líneas, otra que, partiendo de la calle de Diego de León, atraviesa el barrio de la Guindalera y termina en el de la Prosperidad, resultará que, una vez llevada a efecto la transformación antes citada, la Empresa tendrá la mayor parte de sus líneas explotadas por fuerza eléctrica, y otra parte, la menor, explotada por fuerza de sangre, lo cual será anómalo y perjudicial para el público y para la Empresa.

En la Memoria que forma parte del proyecto que presento, se explica la conveniencia, o mejor la necesidad, de transformar el medio de tracción de la línea de la Guindalera y Prosperidad para dar unidad a la explotación por la tracción eléctrica; y, por lo tanto, omito en ésta las ventajas o razones que deben apoyar mi demanda. El proyecto que tengo el honor de presentar le forman, a más de la Memoria indicada, el pliego de condiciones facultativas, los planos de vías, perfiles y detalles de las mismas, el modelo de coches y postes que deberán adoptarse, y, por último, el presupuesto de la obra.

Como los documentos indicados son los que, según la ley, deben formar todo proyecto,

Suplico a V. E. admita el adjunto, disponga se le dé curso debido y después de tramitado autorice el cambio de la tracción actual por la eléctrica.

Es justicia que espera obtener de V. E., cuya vida guarde Dios muchos años.

Madrid doce de septiembre de mil ochocientos noventa y nueve.—M. González Maté.—Rubricado.—Hay un sello que dice: Gobierno civil de la provincia de Madrid.—Jefatura de Obras públicas.—Sección de Fomento.—Número 126.

Excmo. Señor: El Ilmo. Sr. Director general de Obras públicas, con fecha doce del actual, me dice lo siguiente:

Excmo. Señor: Vista la instancia y proyecto presentados en este

Ministerio por D. Mariano González Maté, representante en esta Corte de la «Societè general anòyme des Tranways de Madrid et d'Espagne», concesionario actualmente de la línea que del barrio de Salamanca va a los de la Guindaleira y Prosperidad, solicitando autorización para sustituir en la misma el motor de fuerza animal con que ahora se explota, por el eléctrico.

Vistas las leyes especiales de treinta de mayo de mil ochocientos ochenta y cinco y catorce de agosto de mil ochocientos noventa y cinco, referentes a esta clase de autorizaciones; esta Dirección general ha resuelto remitir a V. E. la instancia y proyecto citados, que son adjuntos, a fin de que se sirva V. E. abrir la información pública que prescribe el artículo segundo de la primera de las citadas leyes (publicada en la *Gaceta de Madrid* del día diez de junio de aquel año), y en cuya información habrá de oirse al Ayuntamiento de esta Capital».

Lo que traslado a V. E. con inclusión del proyecto, a fin de que se digne disponer la publicación por edictos en los sitios de costumbre, de dicha petición, e informe a este Gobierno cuanto considere oportuno.

Dios guarde a V. E. muchos años.—Madrid diez y seis de marzo de mil novecientos.—El Gobernador, *Santiago de Liniers*.—Rubricado —9 de abril.—Cúmplase lo ordenado por el Excmo. Sr. Gobernador, informando previamente el Sr. Ingeniero Director de Vías públicas.—V. G. Sancho.—Rubricado.

Excmo. Sr. Alcalde Presidente del Ayuntamiento de Madrid.

Excmo. Señor: Examinado el proyecto de cambio de motor de sangre por la tracción eléctrica que presenta el Sr. Director del Tranvía del Norte, Guindalera y Prosperidad, paso a informarle en cumplimiento de lo ordenado por V. E., en el anterior decreto, y teniendo presente lo que respecto de este asunto disponen los artículos ochenta y dos y ciento dos del reglamento de veinticuatro de mayo del setenta y ocho, para la ejecución de la ley de Ferrocarriles de veintitrés de noviembre de mil ochocientos setenta y siete.

Consta el proyecto:

1.º De una Memoria, en la que se describe la necesidad y ventajas de la transformación, el sistema que se adopta y la descripción de las principales obras a ejecutar.

2.º De los planos necesarios para la mejor comprensión y desarrollo del proyecto, que son uno general de toda la línea en escala de 1/500 para representar los datos del trazado y la colocación de

los soportes del cable de alimentación; planos del perfil longitudinal y transversales; plano de detalles de la vía, dibujos de los soportes y coches, que se presentan en escalas bastante grandes para su examen.

3.º Pliego de condiciones facultativas, en el que se describen las obras, cables, hilos, material móvil y demás elementos de la línea y se precisan los detalles de su ejecución.

4.º De un presupuesto de las obras que han de ejecutarse para el pretendido cambio de tracción.

Faltan de este proyecto las tarifas y el cálculo de rendimientos, pero como esta línea está en explotación y no se solicita aumento ni reducción, en ella puede dispensarse la presentación de estos documentos.

Se proyecta la tracción eléctrica por cable aéreo para la conducción de la energía, haciendo el retorno de la misma por los carriles hasta la fábrica; en una palabra, el mismo sistema que se ha establecido para los tranvías de Madrid, Este, Estaciones y Mercados y Norte.

Para verificar el retorno de la corriente a la fábrica, que es la misma que la del Tranvía de Madrid, se proyecta la unión de las vías del tranvía que nos ocupa con las de éste, con lo cual se solicita también el emplazamiento de nuevas vías en un pequeño trozo de la calle de Serrano.

Los cables conductores de trabajo que se proyectan, son dos: uno que sirva para los coches de ida y otro para los de vuelta, son de bronce selicioso de 825 milímetros de diámetro, suspendidos sobre unas horcas, hilos transversales o hilos tensores anclados a unos postes. La altura del conductor de trabajo, según se indica, será de 6 m, 50 sobre el nivel de los carriles.

Los postes se proyectan en dos clases: unos, de careo con zócalos de fundición idénticos a los del Tranvía de Estaciones y Mercados, y otros, tubulares de acero, empleándose los primeros en las calles de Serrano y Diego de León, hasta el foso de ensanche; y los últimos, a partir de este punto, hasta la estación; la separación de estos postes, según se indica, será de 38 a 40 metros en línea recta, y en las curvas se adaptarán las que permitan los radios de ésta y las circunstancias del terreno. La conducción aérea la divide en trozos de 500 metros cada uno, aislándolos por medio de aisladores de sección, y, según los casos, unidos también entre sí por medio de interruptores situados en cajas de hierro fundido y colocadas en los postes a una altura de dos metros.

Como protección contra las descargas atmosféricas, cada trozo de línea tendrá un pararrayos con órgano magnético.

El sistema de carril que se proyecta es el Fénix de 42'8 kilogramos, siendo la distancia entre los bordes interiores de los carriles de 1<sup>m</sup>,445.

El asiento de cada carril se verificará sobre una fundición de piedra partida de 15 centímetros de profundidad y 20 centímetros de ancho, y con el fin de asegurar la estabilidad de cada lado de los carriles, se colocará un empedrado sobre una capa de arena, rellenando el cesto de la caja con piedra partida. Los carriles serán de 12 metros de longitud unidos entre sí por medio de eclipses fijados por seis grandes tornillos con tuercas.

Los eclipses serán de acero laminado, siendo el peso de cada uno de 25'4 kilogramos y el de su tornillo de 0'565.

Para el enlace eléctrico de los carriles, se proponen bridas eléctricas, formadas por un hilo de cobre de 12 milímetros de diámetro, y cuyas extremidades se introducen por medio de un eje de acero en unos taladros practicados en el alma del carril.

Cada junta de carriles será provista de dos eclipses eléctricos de cobre de una sola pieza y del tipo Neptuno perfeccionado; y con el fin de asegurar una distribución igual de la corriente en los dos carriles que constituyen la vía, cada 500 metros de distancia se unirán transversalmente de la misma manera que se acaba de indicar.

Para el material móvil se proyecta cinco coches, teniendo cada diez minutos servicio, y suponiendo la velocidad de 12 kilómetros por hora.

Estos coches, según el modelo y la descripción que se hace de ellos en la Memoria y pliego de condiciones, son idénticos á los que últimamente han sido aprobados para el Tranvía de Madrid, y constan de un truck montado sobre dos ejes, en los cuales se instalarán dos motores eléctricos de 30 caballos de fuerza sobre el truck, y por medio de unos muelles descansa la caja, estando los motores encerrados y protegidos del polvo y humedad, teniendo además todos los aparatos necesarios, como son: plomo de seguridad, pararrayos, resistencia para el arranque, interruptores, dos frenos, el mecánico y el eléctrico.

El alumbrado de éstos se efectuará por dos derivaciones tomadas entre el trolley y los carriles, teniendo cada una de dichas derivaciones cinco lámparas incandescentes de 16 bujías,

También se trata del cable de alimentación o feeder que desde la fábrica establecida en la calle de San Bernardo, se dirigirá al prin-

cipio de la línea, quedando en remitir por separado, una vez que se le conceda el cambio de tracción, la Memoria y planos del camino recorrido por dicho cable, punto en que va a alimentar, sección del cable, etc.; por lo cual no nos ocupamos de él en este trabajo.

Respecto a lo que llevamos dicho que viene a constituir el material eléctrico, el Ingeniero que suscribe encuentra aceptable todo lo que se propone.

Ahora, en lo que respecta a la unión de los carriles del tranvía que nos ocupa, con los de Madrid, sería conveniente saber si es la misma Empresa propietaria de las dos concesiones, pues hasta la fecha, la Dirección de Vías públicas no tiene conocimiento oficial de ello, y de no serlo, que dé la Empresa su conformidad.

Como se ve, para la energía necesaria para la explotación, propone consumir la de la fábrica del Tranvía de Madrid, y calcula que la fuerza máxima de electricidad en la línea sea de trescientos veinte amperes, teniendo necesidad que la fuerza máxima útil de la fábrica sea de doscientos cuarenta caballos, la cual es suficiente y merece su aprobación; pero haremos observar que es necesario que se garantice al Excmo. Ayuntamiento la regularidad en la explotación y la continuidad en el servicio cuando caduque la concesión y pase la línea a la propiedad del Municipio.

En cuanto al trazado de la línea, solamente se hacen en la calle de Diego de León, dos pequeñas variaciones, cuales son: el trasladar dos apartaderos que en la actualidad existen entre las calles de Lagasca y Velázquez y entre las del Príncipe de Vergara y Pardiñas, y se llevan, según los planos, el uno en las de Balboa y Castelló, y el otro frente a la de Torrijos, y como en estos puntos quedan también ajustados a lo que señala el artículo ciento sesenta y cuatro de las Ordenanzas Municipales, no encuentro inconveniente en que se conceda lo solicitado, así como la unión de los carriles con los del Tranvía de Madrid, que es un pequeño trozo de la calle de Serrano y donde la circulación no es grande.

Respecto al presupuesto del proyecto que nos ocupa, sólo nos resta decir que no está muy ajustado al formulario, pero contiene las partidas necesarias no estando mal calculado su importe, y, por lo tanto, puede desde luego aprobarse.

De todo lo expuesto, debemos terminar manifestando que el proyecto del tranvía de la Guindalera y Prosperidad es aprobable, puesto que el sistema de tracción eléctrica es el mismo que en los que en la actualidad existen, es decir, aéreo por trolley Dickinson, teniendo la ventaja sobre estos que su circulación es por barrios del

extrarradio, calle de Diego de León y un pequeño trozo de la de Serrano, pero habrá que tener en cuenta para su concesión:

1.º Que la Empresa del Tranvía de Madrid, de no ser la propietaria de la concesión, dé su conformidad para la unión de los carriles, y sirvan éstos para la conducción de regreso de la corriente a la fábrica.

2.º Que la Empresa garantice al Municipio la producción de energía necesaria para la explotación y la obligación de suministrarla después al Ayuntamiento cuando termine la concesión.

Es cuanto tengo que manifestar a V. E. respecto de este asunto.

Madrid diez y siete de noviembre de mil novecientos.—Jacinto Alderete.—Rubricado.

Negociado 4.º—D. Manuel González Maté, representante de la «Societè general anònyme des Tranways de Madrid et d'Espagne», concesionario actualmente del tranvía de la Guindalera y Prósperidad, presentó en el Ministerio de Obras públicas el proyecto relativo al cambio de motor animal por el eléctrico de cable aéreo para dicha línea, y con objeto de abrir la información pública que prescribe el artículo segundo de la ley especial de treinta de mayo de mil ochocientos ochenta y cinco, la Dirección de Obras públicas remitió la instancia y proyecto al Excmo. Sr. Gobernador, quien a su vez mandó dichos documentos a la Alcaldía Presidencia, para que se disponga la publicación por edictos y en los sitios de costumbre, de dicha petición.

Sobre las condiciones de carácter técnico del proyecto ha informado el Sr. Ingeniero Director de Obras públicas con gran minuciosidad exponiendo las consideraciones que, a su juicio, deben tenerse en cuenta para acordar la concesión de lo que se pretende, y, por consiguiente, para cumplir lo ordenado por el Sr. Gobernador, en armonía con lo que dispone la ley de treinta de mayo de mil ochocientos ochenta y cinco en su artículo segundo, procede ordenar la publicación de edictos en los sitios de costumbre para que llegue a conocimiento del público la petición de la Compañía relacionada con la implantación de la tracción eléctrica y puedan reclamar contra el proyecto los que se consideren perjudicados.

Una vez llenado este esencial requisito, deberá proponerse por la Comisión al Excmo. Ayuntamiento el informe que estime oportuno y procedente acerca del proyecto de que se trata.

Madrid doce de diciembre de mil novecientos.—Mateo Calvo.—Rubricado.—Doce de diciembre de mil novecientos.—Conforme, dése cuenta al Excmo. Sr. Alcalde.—Ruano.—Rubricado.—Doce

de diciembre.—Dése cuenta en Comisión cuarta.—D. de Santo Mauro.—Madrid diez y siete de enero de mil novecientos uno.—En Comisión cuarta.—Excmo. Sr. Alcalde Presidente: Conforme con lo propuesto por el Negociado y para dar cumplimiento a lo interesado por el Sr. Gobernador, en armonía con lo que dispone el artículo de la ley de treinta de mayo de mil ochocientos ochenta y cinco, Esta Comisión tiene la honra de informar a V. E. que procede ordenar la publicación de edictos en los sitios de costumbre para que llegue a conocimiento del público la petición de la Compañía y puedan reclamar contra el proyecto los que se consideren perjudicados.—El Vicepresidente accidental, Manuel Medrano.—Rubricado.—Madrid veintiséis de enero de mil novecientos uno.

Conforme con la Comisión y publíquense los edictos abriendo la información pública por espacio de veinte días, según dispone la ley de treinta de mayo de mil ochocientos ochenta y cinco, para que llegue a conocimiento del público, admitiendo las reclamaciones que se presenten.—D. de Santo Mauro.—Rubricado.—Sr. Teniente de Alcalde del distrito de Buenavista.—Febrero cuatro, mil novecientos uno.—En cumplimiento de lo dispuesto por el Excelentísimo Sr. Alcalde Presidente por decreto de veintiséis de Enero último, y a efecto de lo que se determina en la ley de treinta de mayo de mil ochocientos ochenta y cinco, adjunto remito a V. E. para que se digné ordenar se fije en esa Tenencia de Alcaldía de su digno cargo un anuncio relativo al cambio de tracción del tranvía de la Guindalera y Prosperidad, esperando que una vez terminado el expresado plazo que en el mismo se determina, se sirva remitirlo a esta Secretaría con el fin de proseguir la tramitación de este expediente.

Lo que tengo la honra de comunicar a V. E. para su conocimiento y demás efectos.—Dijos etc.—*Francisco Ruano.*

Ayuntamiento de Madrid.—Secretaría.—Negociado 4.º—De conformidad con lo dispuesto por el Excmo. Sr. Gobernador civil en comunicación de diez y seis de marzo de mil novecientos y lo decretado por el Excmo. Sr. Alcalde Presidente en veintiséis de enero próximo pasado, conforme con lo propuesto por la Comisión cuarta (Obras), se abre información pública por el plazo de veinte días, que terminará en dos de marzo próximo, del proyecto del cambio del actual motor de sangre por el eléctrico de cable aéreo del tranvía titulado de los barrios de la Guindalera y Prosperidad.

Los que deseen formular reclamaciones contra el referido pro-

yecto, pueden verificarlo dentro del expresado plazo por el que se abre la información, según lo dispuesto en la ley de treinta de mayo de mil ochocientos ochenta y cinco, hallándose el referido proyecto a disposición del público en el Negociado de Obras de la Secretaría, todos los días laborables, desde el presente hasta la terminación del plazo repetido.

Madrid once de febrero de mil novecientos uno.— *Francisco Ruano*.—Rubricado.

Como Secretario de la Tenencia de Alcaldía del distrito de Buenavista, certifico: Que una copia certificada del presente anuncio ha sido fijada en el sitio de costumbre, y hasta el día de la fecha no se ha presentado reclamación de ninguna clase.

Y para que surta en su expediente los oportunos efectos, extiendo la presente, visada por el Excmo. Sr. Teniente de Alcalde de Madrid, a seis de marzo de mil novecientos uno.—V.º B.º—El Teniente de Alcalde, Conde de Vilches.—Alfredo Villarreal.—Rubricado.

Ayuntamiento de Madrid.—Tenencia de Alcaldía del distrito de Buenavista.—Ilmo. Señor: Tengo el honor de remitir a V. E. el adjunto edicto con certificación al pie, para que surta sus efectos en el expediente de su razón.

Dios guarde a V. E. muchos años.—Madrid siete de marzo de mil novecientos uno.—El Teniente de Alcalde, C. de Vilches.—Excmo. Sr. Alcalde Presidente.

Ayuntamiento de Madrid.—Secretaría.—Negociado 4.º—De conformidad con lo dispuesto por el Excmo. Sr. Gobernador civil, en comunicación de diez y seis de marzo de mil novecientos y lo decretado por el Excmo. Sr. Alcalde Presidente en veintiséis de enero próximo pasado, conforme con lo propuesto por la Comisión cuarta (Obras), se abre información pública por término de veinte días, que terminarán en dos de marzo próximo, del proyecto de cambio del actual motor de sangre por el eléctrico de cable aéreo del tranvía titulado de los barrios de la Guindalera y Prosperidad.

Los que deseen formular reclamaciones contra el referido proyecto, pueden verificarlo dentro del expresado plazo porque se abre la información, según lo dispuesto en la ley de treinta de mayo de mil ochocientos ochenta y cinco, hallándose el referido proyecto a disposición del público en el Negociado de Obras de la Secretaría, todos los días laborables desde el presente hasta su terminación.

Madrid cuatro de febrero de mil novecientos uno.— *Francisco Ruano*.—Rubricado.

D. Francisco Ruano, Secretario del Excmo. Ayuntamiento de

esta M. H. Villa.—Certifico: Que el presente anuncio ha estado expuesto al público en los sitios de costumbre desde el día de su publicación al de la fecha.

Y para que conste y obre los oportunos efectos en el expediente de su razón, expido la presente en Madrid a nueve de marzo de mil novecientos uno.—*Francisco Ruano*.—Rubricado.—marzo nueve.—Informe el Registro general si se ha presentado alguna protesta al proyecto de que se trata.—*Francisco Ruano*.—Rubricado.—Sr. Secretario: En el Registro general de la Secretaría de su digno cargo no se ha presentado reclamación alguna contra el proyecto de cambio de motor de sangre por el eléctrico de cable aéreo del tranvía titulado de los barrios de la Guindalera y Prosperidad.

Es cuanto en cumplimiento del anterior decreto puede manifestar a V. S. este Negociado.

Madrid doce de marzo de mil novecientos uno.—F. Cappa.—Madrid doce de marzo de mil novecientos uno.—Dése cuenta en Comisión cuarta.—Alberto Aguilera.—Rubricado.

Madrid catorce de marzo de mil novecientos uno.—En Comisión cuarta se acordó requerir al Sr. Director del Tranvía de Madrid para que preste su conformidad a la unión de los carriles de su línea con la de la Guindalera y Prosperidad, y que sirvan éstos para la conducción de regreso de la corriente a la fábrica, como se indica en el apartado primero del informe del Sr. Ingeniero de Vías públicas, y si así sucede, elevan dictamen al Excmo. Ayuntamiento, proponiendo la aprobación del proyecto.—El Vicepresidente accidental, Manuel Medrano.—Rubricado.

*Comparecencia*.—En este día se presenta en este Negociado Don Florentino Grumieaux, Administrador del Tranvía de que se trata, y enterado del precedente acuerdo de la Comisión, manifiesta que, en su carácter de Director del Tranvía de Madrid, presta su conformidad a la unión de los carriles de dicha línea con los de la Guindalera y Prosperidad y a que sirvan éstos para la conducción de regreso de la corriente a la fábrica, como se indica en el informe del Sr. Ingeniero Director de Vías públicas.

Y para que conste, lo firma conmigo en Madrid a catorce de marzo de mil novecientos uno.—F. Grumieaux.—Mateo Calvo.—Rubricados.

Al Excmo. Ayuntamiento.—A los efectos prevenidos en el artículo segundo de la ley de treinta de mayo de mil ochocientos ochenta y cinco, remitió a V. E. el Excmo. Sr. Gobernador civil de la provincia el proyecto presentado en la Dirección general de

Obras públicas por el Sr. Director de la Compañía de Tranvías del Norte, concesionario de la línea de la Guindalera y Prosperidad, para el cambio de motor de fuerza animal, con que ahora se explota dicha línea, por el eléctrico de cable aéreo.

Pasado el proyecto a informe del Sr. Ingeniero Director de Vías públicas, lo ha examinado con la mayor minuciosidad, encontrando conforme todo cuanto se propone con respecto al material eléctrico, condiciones técnicas para su funcionamiento, unión de los carriles de esta línea con los del Tranvía de Madrid en un pequeño trozo de la calle de Serrano y las dos pequeñas variaciones que se introducen en el trazado de la línea para trasladar los dos apartaderos existentes en la calle de Diego de León a otros puntos de la misma calle, que reunan el ancho marcado en el artículo ciento cuatro de las Ordenanzas Municipales.

Según dispone la ley antes citada de treinta de mayo de mil ochocientos ochenta y cinco, se abrió la información pública por espacio de treinta días, publicándose edictos en los sitios de costumbre para conocimiento de los interesados a quienes pueda afectar esta reforma, sin que durante dicho plazo se haya presentado protesta ni reclamación alguna en contra del proyecto.

Evacuados estos trámites, pasó el expediente a estudio de la Comisión cuarta, y en atención a que en el proyecto se propone la unión de los carriles de la línea de la Guindalera y Prosperidad con el Tranvía de Madrid en un pequeño trozo de la calle de Serrano, sirviendo éstos para la conducción de regreso de la corriente a la fábrica, la Comisión ha estimado necesario requerir al Sr. Director del Tranvía de Madrid para que preste su conformidad a este requisito, lo cual ha quedado en diligencia que consta en el expediente formado por el citado Sr. Director, en la que consta su conformidad a los expresados extremos.

En vista del favorable resultado de la información pública, y de acuerdo en un todo con lo expuesto por el Sr. Ingeniero municipal, la Comisión cuarta que suscribe, teniendo en cuenta que el sistema de tracción eléctrica que se proyecta para esta línea, es el mismo que el concedido para los demás tranvías de Madrid, teniendo la ventaja sobre éstos de que su recorrido se desarrolla por calles de ensanche y extrarradio de poca circulación y gran anchura, tiene la honra de proponer a V. E. se sirva acordar se informe al Excelentísimo Sr. Gobernador que no hay inconveniente en autorizar la sustitución del motor de sangre por el eléctrico de cable aéreo en la línea de la Guindalera y Prosperidad, siempre que esta condición

se ajuste a todas las condiciones de carácter técnico citadas en la concesión hecha al Tranvía del Norte para la instalación de la tracción eléctrica, de cuya línea viene a formar parte la de que se trata por ser la Empresa del Norte la propietaria de aquella.—V. E., no obstante, acordará lo más acertado.

Madrid catorce de marzo de mil novecientos uno.—Francisco Ramonet.—Faustino Nicoli.—Manuel Medrano.—Remigio S. Covisa.—Madrid veintinueve de marzo de mil novecientos uno.—En su Ayuntamiento, sesión pública ordinaria.—Sobre la mesa a petición del Sr. Conde de Vilches.—El Secretario del Excmo. Ayuntamiento, *Francisco Ruano*.—Madrid seis de abril de mil novecientos uno.—En su Ayuntamiento, sesión pública ordinaria.—Previa discusión que consta en acta, fué aprobado el anterior dictamen.—Votó en contra el Sr. Noguera.—El Secretario del Excmo. Ayuntamiento, P. I., el Oficial Mayor, Moreno López.—Rubricado.—Ocho de abril.—Cúmplase lo acordado por el Excmo. Ayuntamiento.—*Aguilera*.—Rubricado.

Excmo. Sr. Gobernador civil de la provincia.—abril veinte, novecientos uno.—Con comunicación de diez y seis de marzo de mil novecientos, y a los efectos prevenidos en el artículo segundo de la ley de treinta de mayo de mil ochocientos ochenta y cinco, remitió V. E. a esta Municipalidad el proyecto presentado en la Dirección general de Obras públicas por el Director de la Compañía del tranvía del Norte, propietario de la línea de la Guindalera y Prosperidad, para llevar a efecto el cambio del actual motor de sangre por el eléctrico de cable aéreo de la expresada línea.

Verificado por el Sr. Ingeniero Director del ramo de Vías públicas el examen del proyecto, lo encuentra conforme en todo cuanto en el mismo se propone, respecto al material eléctrico, condiciones técnicas para su funcionamiento, unión de los carriles de esta línea con los del tranvía titulado de Madrid, en un pequeño trozo de la calle de Serrano, y las dos pequeñas variaciones que se introducen en el trazado de la línea para trasladar los dos apartaderos existentes en la calle de Diego de León a otros puntos de la misma vía que reúnan el ancho marcado en el artículo ciento cuatro de las Ordenanzas Municipales.

Expuesto al público el proyecto por término de veinte días, con arreglo a la ley de treinta de mayo de mil ochocientos ochenta y cinco, para conocimiento de los que se conceptúan interesados en la reforma del cambio de tracción, no se ha presentado durante aquél plazo, protesta ni reclamación alguna.

La Comisión cuarta (Obras), después de haber estudiado con el mayor detenimiento el asunto, y teniendo en cuenta que la Empresa del tranvía de Madrid ha prestado la conformidad a la unión de los carriles de su línea con los de la Guindalera y Prosperidad, y asimismo que el sistema de tracción que se proyecta es el mismo que el concedido para las demás líneas de tranvías de esta Capital, con la ventaja sobre las demás de que su recorrido se desarrolla por calles de poca circulación lo mismo de carruajes que de peatones y la gran anchura de las mismas, se sirvió proponer al Excmo. Ayuntamiento, y éste acordó en sesión celebrada en seis del actual, se informe a V. E. que no hay inconveniente alguno en que se autorice la sustitución del actual motor de sangre por el eléctrico en las líneas del tranvía de que se trata, siempre que se sujete esta concesión a todas las condiciones de carácter técnico fijadas en la concesión hecha al tranvía del Norte para la instalación de la tracción eléctrica, de cuya línea viene a formar parte la de que se trata, por ser la Empresa del Norte la propietaria de aquélla.

Y de acuerdo esta Alcaldía Presidencia con el parecer del Excmo. Ayuntamiento, tiene el honor de elevar a V. E. el proyecto y expediente original, instruido al efecto, para su sucesiva tramitación, con arreglo a las disposiciones vigentes.

Dios etc. A. A.—Fecha.—Oficio.—R. T. folio treinta y tres, número cuatro.—Libro segundo.—Jefatura de Obras públicas.—Ferro-carriles.—Número seiscientos setenta y dos.—Hay un sello que dice: Ayuntamiento de Madrid.—Registro general.—Número dos mil ciento cuarenta y cuatro.—Seis de diciembre de mil novecientos uno.—Folio dos mil cuarenta y uno.

Cuarto. Excmo. Señor: El Ilmo. Sr. Director general de Obras públicas me dice con fecha trece del actual lo que sigue: «Excelentísimo Señor: Vista la instancia promovida por la «Société générale des Tramways de Madrid et d'Espagne», concesionaria del tranvía de los barrios de la Guindalera y Prosperidad, solicitando autorización para sustituir el motor de sangre por el eléctrico de cable aéreo en el mismo.

Visto el expediente informativo instruido al efecto.

Resultando: Primero. Que el expediente se ha tramitado con arreglo a lo que preceptúan las disposiciones vigentes.

Segundo. Que esta concesión se rigé por los preceptos de la vigente ley de Ferrocarriles y reglamento para su ejecución.

Tercero. Que todos los informes emitidos son favorables, consignándose en los mismos que la autorización para sustituir el motor

debe otorgarse con las mismas condiciones que se concedió la del tranvía del Norte; y considerando, que en estas condiciones no hay inconveniente en acceder a lo solicitado, S. M. el Rey (q. D. g.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, ha tenido a bien autorizar a la «Société générale des Tramways de Madrid et d'Espagne» para que sustituya el motor de sangre por el eléctrico del tranvía de los barrios de la Guindalera y Prosperidad, con arreglo al proyecto presentado y con las prescripciones siguientes:

Primera. La Sociedad concesionaria queda obligada a ejecutar las obras necesarias para la instalación de la tracción eléctrica con sujeción al proyecto presentado, que al efecto se aprueba, así como también la de conservación y reparación que sean necesarias, ateniéndose a las instrucciones que para ello le dicte el Ayuntamiento de esta Corte.

Segunda. La tracción eléctrica se hará empleando corrientes continuas a la tensión máxima de quinientos volts, conducida y transmitida por medio de un cable aéreo de cobre de tres veinticinco milímetros de diámetro

Tercera. El hilo aéreo de tracción, se establecerá sobre sólidos postes metálicos, candeleros y ménsulas de fundición ornamentadas, palomillas, rosetones, etc., fuertemente empotrados en el suelo y en las fachadas de las casas, cuyos propietarios lo consientan, cuidando muy especialmente de adoptar en cada caso particular, según el ancho de la calle, el medio que mejor se adapte a las circunstancias de la situación.

Cuarta. La separación máxima entre dos postes o apoyos consecutivos del cable aéreo, no podrá exceder de cuarenta metros, a menos que circunstancias muy especiales lo requieran y el punto más bajo de la catenaria deberá encontrarse a seis metros de la altura mínima sobre la rasante de los rieles.

Quinta. 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 del trolley a la de sierra, deberá ser completo, empleando al efecto los aisladores de porcelana, vidrio y ebonita más perfeccionados.

Sexta. En lo que se refiere a las medidas de precaución que deben adoptarse en evitación de peligros y accidentes, se observarán los preceptos del Real decreto de quince de junio de mil novecientos uno, publicado en la *Gaceta* de diez y siete del mismo mes.

Séptima. La conexión de las juntas de los rieles de la vía para facilitar el retorno de la corriente, deberá hacerse con el mayor es-

mero, empleándose precisamente alambre de cobre, y si aun así no resultare tan perfecto como se requiere para evitar los efectos de las corrientes de inducción, se colocará un cable enterrado en el centro de la vía con los empalmes suficientes con los rieles, hasta conseguir que la corriente de retorno circule fácilmente.

Octava. Los coches motores irán provistos de potentes frenos mecánicos que, manejados a 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 a cinco, empleando al propio tiempo el freno eléctrico, y a tres metros tan sólo haciendo funcionar la contramarcha eléctrica.

Novena. En la palanca del freno mecánico constantemente manejada por el conductor para regular la velocidad de la marcha, se instalará una campana de timbre sonoro que anuncie la llegada del coche automóvil a los transeúntes colocados en la vía o su proximidad.

Décima. Cada coche automóvil 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.

Undécima. En el interior de los coches y bajo el asiento de uno de los costados, se instalarán el pararrayos, el contracircuito, 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 cubiertas por listones de madera que los pongan completamente a cubierto de un pasajero imprudente o mal intencionado.

Duodécima. La Sociedad concesionaria queda obligada a garantizar en absoluto el uso de los aparatos y medios necesarios para obtener la energía eléctrica, en todo tiempo y en la época de la reversión de la línea a quien corresponda.

Décimatercera. Si durante la explotación de la línea, la Sociedad juzgase necesario introducir en ella feeders o cables de alimentación, podrá hacerlo; pero éstos deberán ir defendidos precisamente por múltiple envoltura aisladora y apoyarse en los mismos postes ya establecidos por el intermedio de aisladores de porcelana.

Décimacuarta. Respecto a la velocidad de marcha de los coches, señales y demás precauciones referentes al caso, se tendrá en cuenta lo dispuesto en el artículo ciento veintiuno del reglamento de vein-

ticuatro de mayo de mil ochocientos setenta y ocho, dictado para la ejecución de la vigente ley de Ferrocarriles, además de lo prevenido en la prescripción octava.

Décimaquinta. La Sociedad concesionaria será responsable de todos los daños que se ocasionen a las personas y a las cosas con motivo del nuevo motor.

Décimasexta. Seguirán rigiendo las mismas tarifas que la Sociedad tiene aprobadas y actualmente en vigor.

Décimaséptima. Quedan vigentes en todo lo que a estas prescripciones no se opongan, las condiciones con que por el Ayuntamiento de Madrid fué otorgada la concesión.

Lo que traslado a V. E. para su debido conocimiento.—Dios guarde a V. E. muchos años.—Madrid veintisiete de noviembre de mil novecientos uno.—El Gobernador, *A Barroso*.—Excmo. Sr. Alcalde Presidente del Ayuntamiento de Madrid.—Nueve de diciembre.—Dése cuenta al Excmo. Ayuntamiento.—*Alberto Aguilera*.—Madrid trece de diciembre de mil novecientos uno.—En su Ayuntamiento.—Sesión pública ordinaria.—Enterado, pase a la Comisión correspondiente.—El Secretario del Excmo. Ayuntamiento.—Hay una firma ilegible.—Ayuntamiento de Madrid.—Registro general.—Número 2.144, folio 2.041.—Entrada.—Cuarto.—Señores Nicoli, Covisa, Medrano, Torre Arias.—Madrid diez y nueve de diciembre de mil novecientos uno.—En Comisión cuarta, segunda citación: se acordó requerir al peticionario para que preste su conformidad a las condiciones que se fijan en la Real orden de concesión y a las establecidas por el Excmo. Ayuntamiento en el acuerdo aprobatorio del cambio de tracción, con objeto de proceder después al otorgamiento de la correspondiente escritura.—El Vicepresidente, Faustino Nicoli.—Cuatro de enero de mil novecientos dos.—Conforme con la Comisión.—Hay una firma ilegible.—Hay un sello que dice: Ayuntamiento de Madrid.—Registro general.—Número dos mil ciento cuarenta y cuatro.—Ocho enero de mil novecientos dos.—Folio dos mil cuarenta y uno.—Entrada.—Cuarto.

*Comparecencia*.—En este día comparece D. Mariano González Maté, en concepto de Director del Tranvía del Norte, y enterado del acuerdo de la Comisión, manifiesta que presta su conformidad a la Real orden del Ministerio de Agricultura de trece de noviembre último y al acuerdo del Ayuntamiento de seis de abril, aprobatorio del cambio de tracción por eléctrica de la línea de la Guindalera y Prosperidad.

Y para que conste lo firma conmigo el Jefe del Negociado, en

Madrid a diez de enero de mil novecientos dos.—M. Calvo.—  
M. Gonz. Maté.

Segundo. Que el Excmo Sr. Alcalde ordenó en once de enero último se oficiara al Sr. Decano del Colegio Notarial, para que nombrase el Notario que habría de formalizar la escritura correspondiente, y puesto el oficio en diez y nueve de dicho mes y año, fué designado en veintiuno de los mismos el Notario D. Modesto Conde, a quien se pasó el expediente para formular el proyecto de escritura, más habiendo cedido el Sr. Conde su turno al infrascrito, éste ha formulado el referido proyecto que fué examinado por el Sr. Letrado Consistorial D. Manuel María Moriano, el cual no halló inconveniente en que se procediera al otorgamiento de la escritura en el modo en que aparece redactada, recayendo, en su virtud, el siguiente acuerdo:

Excmo. Sr.: El anterior proyecto de escritura se encuentra arreglado a lo que resulta del expediente a que se refiere excepto en cuanto al Notario que debiera redactarlo, toda vez que lo ha hecho otro distinto del designado por el Sr. Decano del Colegio Notarial de esta Corte. En su virtud, y como la indicada variación de Notario no debe impedir el que se lleve a efecto el otorgamiento de la escritura mediante a que el que ha redactado el proyecto, lo ha hecho, según él mismo asegura, y debe tenerse como cierto por haberle cedido el turno el Notario a quien correspondía intervenir en este asunto, y como el repetido proyecto comprende cuanto debe contener un documento de su clase.

El Letrado que suscribe entiende debe procederse al otorgamiento de la escritura con arreglo al proyecto cuyas hojas he rubricado siguiendo la práctica establecida sobre el particular, y así podrá la Empresa o Compañía del Tranvía del Norte, llevar a efecto el cambio de tracción con la línea de la Guindalera y Prosperidad.

V. E., sin embargo, y como siempre lo hace, acordará lo más procedente y acertado.

Madrid trece de febrero del mil novecientos dos.—Ldo. Manuel María Moriano.—Hay un sello del Ayuntamiento de Madrid.—Registro general.—Número dos mil ciento cuarenta y cuatro.—Trece de febrero de mil novecientos dos.—Folio dos mil cuarenta y uno. Entrada mil novecientos uno — Cuarto.—Quince de febrero.—Vuelva al Notario Sr. Gallinal para que expida la escritura definitiva con arreglo a lo informado.—Hay una firma ilegible.—Hay un sello que dice: Ayuntamiento de Madrid.—Registro general.—Número dós mil ciento cuarenta y cuatro.—Quince Febrero mil

novecientos dos.—Folio dos mil cuarenta y uno.—Salida.—Novecientos uno.

En consecuencia de cuanto queda consignado, los señores comparecientes, según intervienen, otorgan el presente instrumento público con arreglo a las siguientes cláusulas:

Primera. El Excmo. Sr. D. Alberto Aguilera y Velasco, como Alcalde Presidente y en nombre del Excmo. Ayuntamiento de esta Capital, formaliza a la Sociedad general de Tranvías de Madrid y de España, la autorización que le ha sido otorgada para que sustituya el motor de sangre por el eléctrico en el tranvía de los barrios de la Guindalera y Prosperidad, con arreglo al proyecto presentado y con las condiciones y prescripciones que fija la Real orden de concesión y el acuerdo del Excmo. Ayuntamiento de seis de Abril aprobatorio del cambio de tracción que quedan insertos

Segunda. D. Mariano González Maté, en nombre de la citada Sociedad, acepta la mencionada autorización y obliga a la misma Sociedad a verificar la sustitución del motor de sangre por el eléctrico, con arreglo al proyecto y a las prescripciones y conclusiones contenidas en la Real orden y acuerdos mencionados que tiene ya aceptados y que de nuevo acepta.

Tercera. El D. Mariano González somete la Sociedad que representa a los Jueces y Tribunales de esta Corte, y señala esta Villa para oír las notificaciones y practicar los demás actos judiciales y extrajudiciales que se deduzcan de este contrato.

En cuyos términos, los señores comparecientes según intervienen, solemnizan y aceptan esta escritura, habiéndoles hecho, yo el Notario, de palabra, las advertencias legales.

Presentes a este acto los señores otorgantes con los testigos instrumentales D. Mateo Calvo y Torres y D. José Sama Fernández, vecinos de esta Villa, mayores de edad, y sin tacha legal según aseguran; y leída esta escritura por mí en alta voz por haber renunciado unos y otros el derecho que les advierto tienen para hacerlo por sí, prestan los primeros su consentimiento y firman con los segundos.

Y yo el Notario doy fe del conocimiento de los señores otorgantes y de todo lo consignado en este instrumento público.—M. González Maté.—Alberto Aguilera.—Mateo Calvo y Torres.—José Sama.—Está mi signo.—Luis Gallinal.

D. Luis Gallinal y Pedregal, Notario del ilustre Colegio y distrito de esta Capital, con vecindad y residencia fija en la misma.

Doy fe: Que por D. Mariano González Maté, mayor de edad,

casado, empleado y vecino de esta Villa, provisto de su cédula personal de sexta clase, expedida en la misma a diez y nueve de abril último, con el número once mil cuatrocientos trece, se me ha exhibido para testimoniar el poder escrito en francés y en español, siendo el texto del español como sigue:

«Ante el Sr. Félix Harbitors, Notario público en Bruselas.— Comparece la Sociedad general de los Tranvías de Madrid y España.—Sociedad anónima establecida en Bruselas.—Representada por el Sr. Eugenio Bourson, Ingeniero, habitante en Saint Jossé tenhoode rue María Therese, 41, Administrador delegado de la Sociedad general de los Tranvías de Madrid y España. Y el Sr. Pablo Haumehalh, propietario, habitante en Bruselas, Montagne, de S'Oratoire, 10, Secretario del Consejo de Administración de la dicha Sociedad —La cual, conforme al artículo diez y nueve de los estatutos, confiere poder a D. Mariano González Maté, habitante en Madrid, para los siguientes extremos:

1.º Para representar la Sociedad en cuanto directa e indirectamente se relacione con la concesión de las líneas que hoy tiene en explotación o en lo sucesivo se la concedan amigable, judicial o gubernativamente, nombrando dependientes y empleados y anulando los nombramientos.

2.º Para liquidar cuentas, aprobarlas o impugnarlas, reclamar y percibir por cualquier concepto que se adeudare o corresponda a la Sociedad, en metálico, frutos, valores y demás, por cualquier Corporación, establecimiento de crédito, Empresas, Sociedades y particulares, sea cual fuere su procedencia e importancia, expidiendo recibos, libramientos, cartas de pago y demás documentos que procediesen.

3.º Para pedir y obtener la concesión de nuevas líneas, instruyendo los oportunos expedientes.

4.º Para constituir y retirar cualesquiera depósitos en efectivo o valores, cuando procediere, pudiendo retirar también los constituidos anteriormente, endosarlos y cobrar los cupones.

5.º Para transigir toda clase de cuestiones que pudieran suscitarse en la forma que le pareciese, pudiendo someterlas a juicio arbitral.

6.º Para contratar y convenir la ejecución de toda clase de obras de reparación o nueva construcción de líneas, edificios y demás perteneciente a la Sociedad, bien sea particularmente, bien en subasta o concursos estableciendo las condiciones que procediesen, según su criterio.

7.º Para comprar y vender, cuando lo acuerde la Sociedad, toda clase de bienes, muebles e inmuebles, pagándolos al contado o en la forma que estipule.

8.º Para otorgar las escrituras y demás documentos públicos o privados que tengan conexión más o menos directa con la letra y espíritu de las precedentes cláusulas y levantar actas notariales para hacer constar hechos que convengan.

9.º Para entablar toda clase de reclamaciones ante el Consejo de Estado, dependencias del Gobierno, Diputaciones y Comisión provincial, Gobiernos civiles, Municipios y demás, presentando escritos, solicitudes y toda clase de documentos, siguiendo las reclamaciones por todos sus trámites hasta conseguir el objeto que se proponga, y cuando sea necesario recurra a la vía contencioso administrativa en la forma y tiempo prevenido por las leyes.

10. Para que celebre actos de conciliación, juicios verbales y de faltas, representando y defendiendo a la Sociedad en cuantos asuntos civiles, criminales, ante toda clase de Autoridades, Juzgados y Tribunales, a cuyo efecto presente los escritos, solicitudes, pedimentos, demandas y contestaciones que fueren necesarias, pida y siga ejecuciones, denuncias, querellas, embargos, desembargos, venta y remate de bienes, prisiones y solturas, administraciones y emplazamientos, siguiendo estos recursos y los extraordinarios que procedan, incluso el de casación, ante el Tribunal Supremo de Justicia, hasta obtener sentencia o deliberación firme y su cumplimiento.

11. Para que una vez la disolución de la Compañía de los Tranvías del Norte de Madrid acordada, pueda recibir todo lo que constituye su activo y firme los documentos públicos o privados necesarios.

12. Para que pueda conferir poderes, sustituir el presente total o parcialmente en una o varias personas, dándolas todas las facultades necesarias para la más amplia y completa representación de la Sociedad, revoque las sustituciones y nombre de nuevo a quien tenga por conveniente cuantas veces lo crea oportuno, conservando en todo caso plenitud de este apoderamiento.

Cuyo acto se ha efectuado en Bruselas el año mil ochocientos ochenta y nueve el tres de septiembre, ante D. León Archú, habitante en Frelles, y Francois Ronneau, habitante en Saint Jossé ten hoode, testigos.—Lectura hecha, los comparecientes han firmado con los testigos y el Notario.—Hay cinco firmas ilegibles.—Hay un sello del Tribunal de primera instancia de Bruselas, otro del Ministerio de Justicia y dos del Ministerio de Negocios Extranjeros.

Número dos mil cuatrocientos cincuenta y siete.—Visto en este Ministerio de Estado, para legalizar la firma de M. Schuart, Canciller del Consulado de España en Bruselas.

Madrid seis de junio de mil ochocientos noventa.—El Subsecretario, José Fernández Jiménez.—Hay dos sellos del Ministerio de Estado y una póliza de setenta y cinco céntimos de peseta.

El documento preinserto concuerda fielmente con el exhibido que devuelvo al D. Mariano González, de que doy fe y a que me remito.

Y a su instancia expido este testimonio en un pliego de la clase novena, número cincuenta y seis mil trescientos diez y ocho, y éste de la undécima, número novecientos cincuenta y dos mil ciento veinticinco.

Madrid diez y nueve de febrero de mil novecientos dos.—Está mi signo.—Luis Gallinal.—Hay un sello de mi Notaría.

Doy fe de que esta escritura es primera copia de su matriz, con el número setenta y cinco de orden, queda en mi protocolo corriente.

Y para entregar en el Excmo. Ayuntamiento de esta Capital, la expido en un pliego de la clase quinta, número veinticuatro mil novecientos sesenta y tres, y quince de la undécima, números novecientos cincuenta y dos mil doscientos uno y los catorce subsiguientes.

Madrid veinte de marzo de mil novecientos dos.—Raspado m: dica: do: la.—Vale.—Signado.—Luis Gallinal.—Rubricado.—Hay un sello de tinta violeta, que dice: Notaría de D. Luis Gallinal y Pedregal.—Madrid.

---