

224
TRANVÍA DEL NORTE

329

ESCRITURA DE CONCESIÓN

CONCESIÓN POR 50 AÑOS

Empieza la explotación en 28 de octubre de 1879.



MADRID
Imprenta Municipal.

1920

TRANVÍA DEL NORTE

ESCRITURA DE CONCESIÓN

CONCESIÓN POR 50 AÑOS

Empieza la explotación en 28 de octubre de 1879.



MADRID
Imprenta Municipal.

1920

Contrata para la concesión de un tranvía, otorgada por el Excmo. Sr. Alcalde Presidente del Ayuntamiento, a favor de los Sres. D. Felipe González Vallarino, D. Antonio Selfa y Rico, D. Manuel de Foronda y Aguilera y D. Eduardo Alvarez de Toledo y Toraño, ante D. Luis González Martínez, en 28 de junio de 1877.

En Madrid, a veintiocho de junio de mil ochocientos setenta y siete, yo el infrascrito Notario de este Colegio, uno de los Consistoriales, etc., con vecindad y fija residencia en esta capital, me he constituido en el Excmo. Ayuntamiento, donde se hallaban:

El Excmo. Sr. D. Francisco Caballero de Rozas, Marqués de Torneros y viudo del Villar, en concepto de Presidente de la Excmo. Corporación municipal, propietario, de cincuenta y cuatro años. No presentó su cédula personal por estar exceptuado de hacerlo, en atención al cargo que ejerce, con arreglo a lo dispuesto en la Real orden de veintitrés de marzo de mil ochocientos setenta y seis.

Y de otra, los Sres. D. Felipe González Vallarino, de cuarenta años, casado, propietario y Abogado, de esta vecindad, con habitación en la calle de Argensola, número dos, cuarto bajo. Presenta su cédula personal, expedida por la Alcaldía municipal del distrito de Buenavista en diez de octubre último, bajo el número doscientos ochenta y cuatro.

D. Antonio Selfa y Rico, de treinta y tres años, casado, Ingeniero, vecino también de esta Corte, con domicilio en la calle del Calvario, número once, cuarto principal, quien también presenta su cédula personal expedida por la Alcaldía del Hospital en diez y siete de marzo último, con el número trece mil cuatrocientos cuarenta y seis.

D. Manuel de Foronda y Aguilera, de treinta y siete años, casado, Abogado, también de esta Corte, con domicilio en la calle de Argensola, número dos. Presenta su cédula expedida por la Alcaldía del distrito de Buenavista en seis de fe-

brero último, bajo el número once mil ochocientos cuarenta y cuatro.

Y D. Eduardo Alvarez de Toledo y Toraño, de treinta y siete años, casado, vecino y del comercio de esta capital, con habitación en la calle de Capellanes, número doce, con su cédula personal expedida por la Alcaldía del Centro en treinta de octubre último, con el número tres mil setecientos noventa y dos; en concepto el primero de Presidente y Director general, los otros tres de Vocales del Consejo de Administración de la Sociedad anónima titulada *Compañía de los Tranvías del Norte de Madrid*, domiciliada en esta Corte, según escritura de sociedad autorizada por el Notario de este Colegio, D. José Guerrero y Rrea, en dos de abril próximo pasado, registrada en el Gobierno civil de esta provincia al libro cuarto, folio ciento ocho, número dos mil ochocientos cincuenta y cinco, y del acta de constitución de la misma, levantada en nueve del mismo mes de abril, ante el referido Notario, publicadas en la *Gaceta* del veintidós del referido mes.

Doy fe les conozco, constando las circunstancias personales entre otras de sus respectivas cédulas a que me remito. Aseguran hallarse en el pleno uso de sus derechos, sin que nada me conste en contrario, y, por tanto, con la capacidad legal necesaria para el otorgamiento de la presente escritura de concesión, y habiéndoseme presentado al efecto el oportuno expediente, del que resulta, entre otras cosas:

Que en cinco de febrero de mil ochocientos setenta y seis, varios vecinos y propietarios del barrio de Chamberí recurrieron al Excmo. Sr. Alcalde Presidente del Ayuntamiento en solicitud razonada, demostrando la necesidad de que se sirviese acordar, dentro del plazo más breve posible, la correspondiente subasta para la construcción de un tranvía en Chamberí que abrazase la mayor extensión posible.

En diez y seis de junio de dicho año solicitó de dicha Autoridad la concesión del tranvía por cincuenta años, que, partiendo de la calle de Santa Engracia y recorriendo todo el centro de Chamberí, había de pasar por las calles de Fuencarral y Montera a la Puerta del Sol, empalmando en dicho punto con los ya establecidos, presentando el proyecto y sujetándose a las tarifas consignadas en la Memoria, que no podía alterar sin autorización del Excmo. Ayuntamiento y reglamento de Tranvías.

En veintiocho del referido mes de junio, también varios vecinos y propietarios del barrio de Chamberí acudieron al

Excmo. Ayuntamiento, demostrando la necesidad de que aprobase el proyecto de tranvía presentado por D. Antonio Selfa y Rico, por las mismas ventajas que había de producir al vecindario.

En el mismo día el dicho D. Antonio Selfa dirigió oficio a los señores de la Comisión del Tranvía, haciendo ciertas aclaraciones a su instancia, que amplió en otra comunicación, que también dirigió a la Comisión en primero de agosto siguiente.

Pasado a informe del Ilmo. Sr. D. Eugenio Barrón, Ingeniero Director, dicho señor emitió el que obra al folio diez y seis del referido expediente. el que, copiado a la letra, dice así:

Informe del Sr. Ingeniero Director.—Señores de la Comisión de Tranvías.—D. Antonio Selfa y Rico, vecino de Madrid, presenta al Excmo. Ayuntamiento un proyecto de tranvía, que, partiendo de la calle de Santa Engracia, recorre el centro del barrio de Chamberí, y por las calles de Fuencarral y la Montera termina en la Puerta del Sol, empalmando con el ya establecido para los barrios de Salamanca y Pozas

El proyecto consta de Memoria descriptiva y un plano que señala la línea del tranvía, con la sección transversal de la vía.

En la Memoria se expresa las circunstancias que hacen útil y provechoso para el público este proyecto, y respecto al trazado horizontal y vertical nada hay que advertir de verdadera importancia, puesto que la línea ha de seguir la que se marque en el replanteo por regla general en el centro de las calles, y las rasantes no pueden alterarse, ni las barras carriles han de sobresalir del pavimento de las calles, a fin de no entorpecer el cruce en todos sentidos de los demás carruajes

La Junta consultiva municipal dictó unas condiciones generales para el establecimiento de los tranvías por las calles de Madrid, y de estas se han tomado las que deben regir para el tranvía que conduce a Leganés, aprobado por el Ministerio de Fomento, en lo que respecta a las carreteras del Estado, y por el Ayuntamiento en las calles que recorre, y por lo tanto estas mismas condiciones parece indicado que han de ser las aplicables al tranvía que nos ocupa en la parte referente a la vía pública municipal.

El ancho de la calle de Fuencarral en la parte estrecha desde la Red de San Luis a la entrada de la calle del Desengaño, es de cinco veinticinco metros, no llega a seis, para de-

jar en este corto trecho dos metros a cada lado de la barra carril al adoquín de la acera, contando con que el coche tendrá otros dos metros de latitud, pero esto en tan breve espacio no debe ofrecer reparo alguno y lo mismo sucede en la Red de San Luis, en donde, para mayor facilidad, puede colocarse el carril inmediato a la fuente, dejando sobrada anchura para los demás vehículos en el resto de la vía.

El autor del proyecto presenta unas tarifas admisibles, de las cuales se deduce que, siendo cerca de tres quilómetros la línea recorrida en primera clase, costará el trayecto total de cero quince céntimos de peseta y cero diez en segunda clase.

El presupuesto de instalación ascenderá, según los cálculos alzados, que sin detalle se presentan, a doscientas ocho mil seiscientas ochenta y siete pesetas.

Por último en oficio de veintiocho de junio y primero de agosto próximo pasado y, como ampliación a la Memoria, dice el Sr. Sella y Rico que se conforma en un todo con el pliego de condiciones facultativas que se formule; que se compromete a hacer el tranvía en el plazo de un año; que el canon que ha de percibir el Ayuntamiento propone que sea de cuatrocientas cincuenta pesetas durante los veinte años primeros, de quinientas pesetas los diez siguientes y de quinientas cincuenta y seiscientas pesetas en los diez años sucesivos; que no podía variar las tarifas sin la competente autorización; que el precio de peaje será de cero veincuatro céntimos de peseta por viajero y quilómetro y que al finalizar los cincuenta años de la concesión pasará a ser el tranvía propiedad del excelentísimo Ayuntamiento, debiendo la vía, cuadras, cocheras, oficinas, así como el material fijo y móvil, encontrarse en un perfecto estado de conservación.

Considerando el proyecto en su parte técnica, es aceptable, y respecto a la ejecución, ya se establece que el trazado, que es lo más importante, le será designado por la Dirección de las Vías municipales.

Debo llamar la atención de la Comisión acerca de algunos puntos, con objeto de obtener el mayor acierto.

Cuando se ordenó la formación de un plano general de tranvías el Excmo. Ayuntamiento acordó que no consentía esta clase de vías por las calles del Prado, carrera de San Jerónimo, Carretas, Montera, Fuencarral y Hortaleza, y por lo tanto en la red de los tranvías hay la especie de alguna que se observa al ver el plano que fué aprobado en principio por la Comisión que entonces existía.

Ha habido también algunos proyectos presentados, que se han desechado por recorrer dichas calles y no ser admisibles tampoco por no dejar dos cincuenta metros a cada lado de las barras carriles, hasta la acera, que ahora se fijan en dos metros y me parecen suficientes, pero todas estas circunstancias debo manifestarlas a esa digna Comisión para que las tenga en cuenta, no vengan luego a suscitarse cuestiones de prioridad respecto a la línea de que se trata o de cualquiera otra que ahora se presente bajo distinto criterio del que antes ha regido.

El proyecto del Sr. Selfa contiene más tarifas beneficiosas para el público y fija el plazo de la explotación en cincuenta años, pasados los cuales vuelve todo a ser propiedad del Municipio.

Estas condiciones, en especial la última, son muy atendibles, y creo que no haya habido otra proposición más ventajosa hasta el día, puesto que los proyectos presentados a que me he referido lo fueron aplicando, con no muy acertado criterio, el decreto ley de catorce de noviembre de mil ochocientos sesenta y ocho sobre obras públicas, puesto que para esta clase de concesiones realmente es aplicable la ley de cinco de junio de mil ochocientos cincuenta y nueve, que trata de los ferrocarriles servidos por fuerza animal.

En vista de todo lo expuesto y dejando a la ilustrada Comisión de Tranvías la apreciación de las circunstancias que quedan referidas, contrayendo mi dictamen solamente a la parte técnica del proyecto de tranvía de Madrid a Chamberí, que presenta D. Antonio Selfa y Rico, opino que es probable siempre que se acepten por el petionario las condiciones facultativas que le fueren impuestas, que son las aceptadas por el de Leganés, y se sujete además a seguir los replanteos que se hagan en las calles, y a cumplimentar las particulares que el mismo propone respecto a tarifas y plazo de cincuenta años de explotación y demás que señale el Excmo. Ayuntamiento.

Madrid nueve de agosto de mil ochocientos setenta y seis.
El Ingeniero Director, *Eugenio Barrón*.

Corresponde con su original a que me remito.

En veintisiete de agosto de mil ochocientos setenta y siete, el repetido D. Antonio Selfa y Rico, como petionario del Tranvía de Chamberí, recurrió al Excmo. Sr. Alcalde Presidente y señores de la Comisión del Excmo. Ayuntamiento, rogándoles aceptasen y aprobasen, como ampliación a su pro-

yecto, que de la calle Real partiese un ramal por la de Gonzalo de Córdoba y plaza de Olavide, donde se halla situado el mercado, continuando por la de Trafalgar a unirse otra vez en el paseo de la Habana, obligándose a que dentro del primer año de la explotación del Tranvía de Chamberí, se ha de construir la prolongación de dicho tranvía desde la calle Real por la Mala de Francia, hasta los Cuatro Caminos, volviendo por la de Santa Engracia, hasta la puerta de Santa Bárbara, comprendiendo aún dentro del trazado, toda la referida calle de Santa Engracia, acompañando, para mayor claridad, un plano de Madrid.

Dicha exposición fué firmada por varios vecinos del barrio de Chamberí, quienes suplicaban al Excmo. Ayuntamiento se sirviese aprobar el proyecto de tranvía, por llenar completamente el servicio de dicho barrio.

En veintiocho del expresado mes de agosto, varios habitantes de la zona de los Cuatro Caminos, barrio llamado de los Artistas y Buenos Aires, hicieron presente al excelentísimo Sr. Alcalde que constándoles que entre los tranvías que se proyectaban en esta Corte, existía uno que había de correr al barrio de Chamberí, con estaciones en las plazoletas de Quedo y Chamberí, dejando de recorrer la parte del barrio que los exponentes habitaban, donde existía un fácil y cómodo camino por dos vías principales, siendo muy numeroso su vecindario y habiendo creado muchos intereses de consideración, existiendo además, entre otras razones, la de que es el límite de la zona de Ensanche, y que por las condiciones especiales de los terrenos adyacentes formarían, con la unión al barrio de la Castellana, una de las partes más bellas del Ensanche de la población, por lo que solicitaban del excelentísimo Municipio que, al tiempo de conceder la línea de tranvía que ha de servir al barrio de Chamberí, ampliase la concesión al sitio llamado los Cuatro Caminos.

En siete de septiembre de dicho año, el D. Antonio Selfa dirigió una comunicación a los señores de la Comisión del Tranvía, del Excmo. Ayuntamiento, rogándoles se sirviesen aprobar la prolongación del trazado del Tranvía de Chamberí a los Cuatro Caminos con las mismas condiciones solicitadas en su primitivo proyecto, y en nueve de dicho mes expuso y solicitó la prolongación del trazado, expresando de donde había de partir y seguir.

En once de agosto del mismo año la Comisión, en conformidad con lo informado por el Sr. Ingeniero Director de las

Vías públicas, propuso la aprobación del proyecto del señor Selfa, hallando en él tarifa beneficiosa al público, y en veintitrés de dicho mes el Excmo. Sr. Presidente, antes de poner a discusión el dictamen, pidió a la Comisión lo retirase, en razón a haberse presentado con posterioridad otro proyecto, que creía debía estudiarse, por si la Comisión lo estimaba más beneficioso al público en general y a los intereses municipales, pudiera dar un nuevo dictamen, por lo que quedó retirado.

En veinte de septiembre por la Comisión de Tranvías, se dispuso se manifestase al interesado la necesidad de presentar el plano y Memoria descriptiva, donde se consignaran las últimas variaciones introducidas, y efectuado, que pasase el expediente a la Junta Consultiva municipal para que con la mayor urgencia emitiese dictamen.

En veintitrés de dicho mes de septiembre el Sr. Selfa pasó oficio al Excmo. Sr. Alcalde Presidente, manifestando en él acompañaba un apéndice a la Memoria y un croquis.

Conceptuando de la mayor importancia el parecer de la Junta Consultiva municipal y el de la Comisión de Tranvías y pliego de condiciones a que ha de sujetarse el D. Antonio Selfa y Rico, pasan a copiarse, siendo su contenido el siguiente:

Dictamen de la Junta Consultiva municipal.—Excelentísimo señor: La Junta, en vista del proyecto de Tranvía a Chamberí, sobre el que, por acuerdo de la Comisión del excelentísimo Ayuntamiento, ha de emitir informe, tiene el honor de manifestar.

Que D. Antonio Selfa y Rico presentó un proyecto de tranvía que, partiendo de la Puerta del Sol, pasaba por las calles de la Montera, Fuencarral, carretera de Francia, calle de la Habana a terminar en la de Santa Engracia, recorriendo unos dos mil novecientos cincuenta metros, sobre el cual emitió ya dictamen el Director de las Vías públicas municipales en el mes de agosto próximo pasado, consultando la aprobación del expresado proyecto siempre que fueren aceptables por el peticionario las condiciones facultativas y demás prescripciones relativas al replanteo de las obras.

Posteriormente el interesado amplía en una extensión, bien considerable por cierto, su primitivo proyecto, con el objeto de satisfacer los deseos del vecindario de Chamberí, que firman en masa pidiendo esta reforma, y aun cuando el autor examina como negocio industrial este asunto y hace oportu-

nas reflexiones respecto a los productos del tranvía para los barrios de Salamanca, Chamberí y paseo de la Castellana, presenta en definitiva un apéndice a la primera memoria del proyecto y formula su pensamiento de la manera siguiente:

El tranvía que proyecta partirá de la Puerta del Sol, pasando por las calles de la Montera, Fuencarral y carretera de Francia hasta el sitio de los Cuatro Caminos; entra por la calle de Santa Engracia y termina en la nueva plaza de Santa Bárbara.

Desde la carretera parte un ramal que, pasando por las calles de Gonzalo de Córdoba, plaza de Olavide, calles de Trafalgar y de la Habana, empalma con la línea de Santa Engracia. Finalmente, de la calle de Fuencarral y por la de San Mateo se dirige otra línea a la puerta de Santa Bárbara, para continuar por la calle de Almagro, paseos del Cisne y de la Castellana por el Obelisco, para empalmar también en la calle de Santa Engracia. Tal es el proyecto completo, sobre el cual esta Junta ha de dar su dictamen.

Nada tiene que añadir a las observaciones hechas por el Director de Vías públicas en su informe, ya citado, respecto al ancho de las calles por donde discurre el tranvía, puesto que poco se reforma ni añade en el interior de la población, y la ampliación que se propone afecta a los caminos de ronda, paseos y calles nuevamente abiertas, que tienen una espaciosa latitud para colocar las barras carriles sin entorpecer el movimiento general de los demás vehículos.

Desde luego hay que observar que el trayecto que se proyecta por las calles de Gonzalo de Córdoba y Trafalgar, y, según noticias de la Junta, por terrenos de particulares, formando una figura irregular que exige curvas de corto radio, que pasa por una plaza en donde existe un mercado, que naturalmente atrae afluencia de personas, carros y caballerías, es un trazado defectuoso que ha de variarse siguiendo la carretera de Francia, para tomar el paseo de la Habana por la línea de puntos m. m., que se indica en el plano, el cual basta consultar, conociendo aquellos desiguales terrenos, para resolver que la verdadera dirección que conviene adoptar es la que se deja expuesta, que sirve al mercado sin entrar en él, evitando la acumulación de inconvenientes y dificultades.

Y ocurre también indicar, ya que del examen de la extensa línea del tranvía ahora presentada se trata, que teniendo a la vista el plano de Madrid deberá trazarse otra línea más

(una vez hecho el esfuerzo de colocarse en la puerta de Santa Bárbara), y tomando el paseo de Ronda, venir por la calle de Recoletos adyacentes al paseo del mismo nombre y por delante de las casas construídas, buscar el empalme con el tranvía que se halla en explotación en el punto donde éste se separa, para seguir el barrio de Salamanca.

Esta línea, señalada con las letras p. q., no aparece expresada en el plano del Sr. Selfa y sería muy conveniente, porque así ligaba el servicio de locomoción de una manera aceptable para todos y por este medio resultarían unidas en sus extremos, en la Puerta del Sol y Castellana, estas dos arterias principales de movimiento.

Induce a la Junta a hacer esta observación, que somete al juicio de S. E., el que si el proyecto primitivo de dos mil novecientos cincuenta metros de longitud ha sido voluntariamente modificado por su autor, alcanzando una extensión de ocho mil doscientos cincuenta metros, bien pudiera por algunos más, que tal vez no lleguen a setecientos cincuenta completar esta importante red del Norte de Madrid.

Cuando el firmante redactó su dictamen en agosto próximo pasado, se refirió a una sola línea de menos de tres mil metros; pero ahora el proyecto abraza mayor extensión; es de más de ocho kilómetros y con la adición que se propone por la Junta, llegará a cerca de nueve kilómetros.

Hay, pues, que considerar el proyecto de nuevo, como que desarrolla otro pensamiento distinto, y de esta manera se presenta por primera vez a esta Junta.

Con las advertencias convenientes se consultó la aprobación de aquel proyecto por la calle de Fuencarral, pero habiendo hoy de satisfacer mayores intereses públicos por la grande extensión que le ha dado su autor, parece oportuno indicar, que la calle de Fuencarral en la parte más estrecha, comprendida entre la calle del Desengaño y Red de San Luis, tiene cinco veinticinco metros de ancho, y en este trozo precisamente es donde hay una circulación extraordinaria de todo género de carruajes, que según los datos estadísticos que obran en la Dirección de las Vías públicas, se eleva diariamente por término medio a la cifra de dos mil trescientos cincuenta y ocho vehículos, cuyo paso disminuye gradualmente, llegando a ser de dos mil ciento sesenta y cuatro carruajes esquina a la calle del Desengaño; y delante del Tribunal Mayor de Cuentas, se reduce a mil ochocientos setenta y uno.

Semejante actividad se comprende perfectamente, puesto

que las calles del Desengaño y San Onofre por un lado, afluyen por necesidad el movimiento de la parte del Oeste, y también la de las Infantas contribuye a aumentar el paso y salida a la Red de San Luis.

Las observaciones hechas en la calle de Hortaleza demuestran, que el tráfico es mucho menor a la salida de la Red de San Luis; el movimiento es de mil seiscientos treinta y seis carruajes y de quinientos setenta y siete frente al Saladero.

Las calles de San Miguel y la Reina que a ella afluyen en su principio, son de poco tránsito, tomando los carruajes por regla general con preferencia, tanto a la salida como a la bajada, las del Caballero de Gracia e Infantas.

Este estudio de la estadística y la consideración de que la parte estrecha de la calle de Fuencarral ha de sufrir reforma para que tenga el ancho que por su importancia tiene prefijado en esta primera parte que la desembocadura de las calles de Jacometrezo y Desengaño, en particular esta última, que sin espacio para prevenirse los carruajes cortarían normalmente al tranvía, motivan que parezca a la Junta mejor solución, no seguir la línea que primeramente se presenta a la vista, sino que el tranvía se dirija desde la Red de San Luis por la calle de Hortaleza a tomar la del Colmillo, que apenas es frecuentada por carruajes y sólo tiene unos noventa metros de longitud, saliendo luego a la de Fuencarral donde hay seis cincuenta metros de anchura.

Por este medio se elude el inconveniente del momento, ínterin la calle de Fuencarral no tenga el desahogo que debe tener para satisfacer la circulación de las calles del Desengaño y San Onofre.

Se ha escogido para paso la calle del Colmillo por su corta longitud, por desembocar en un sitio ancho de la de Fuencarral y por que no era acertado tomar la de las Infantas, por su mucho tránsito y tener casi enfrente a la de San Onofre, que dificultaría notablemente esta solución.

El establecimiento de la línea se hará por regla general en el centro de las calles y paseos, o se adoptarán las medidas convenientes para que puedan cruzarse con el tranvía los coches ordinarios en toda la longitud del tránsito y se observarán por el peticionario las condiciones usuales y corrientes que han de regir al tiempo del replanteo.

En vista de todo lo expuesto, esta Junta propone a V. E.:

Primero. Que es aprobable, técnicamente considerado, el proyecto de tranvía que presentó en veintitrés del mes próxi-

mo pasado de septiembre D. Antonio Selfa y Rico, que partiendo de la Puerta del Sol se dirige a Chamberí y la Castellana.

Segundo. Que en el trazado deben hacerse las variaciones siguientes: Desde la Red de San Luis se dirigirá por la calle de Hortaleza y la del Colmillo, para tomar luego la de Fuencarral. Que en vez del defectuoso trazado que se proyecta entre la carretera y paseo de Santa Engracia, se haga el cruce directamente por el paseo de la Habana, línea m. m.

Tercero. Que se indique al peticionario la conveniencia para completar la red del Tranvía del Norte de Madrid, que desde la Puerta de Santa Bárbara continúe por el paseo de Ronda y Recoletos a empalmar en el punto con la línea que explota el barrio de Salamanca.

Y finalmente:

Cuarto. Que se ha de obligar a cumplir las prescripciones que se le impongan y los reglamentos del Tranvía y de Policía urbana y que se sujetará a las condiciones técnicas que le fueren impuestas al tiempo del replanteo de las obras.

Tal es el parecer de esta Junta: V. E., no obstante, con su elevado criterio, acordará lo que estime más acertado.

Madrid, doce de octubre de mil ochocientos setenta y seis. El Presidente, *El Marqués de Perijáa*.—El Secretario, *José Urioste y Velada*.

Dictamen de la Comisión.—Excmo. señor: La Comisión de Tranvías informó a V. E., con fecha once de agosto último, lo siguiente:

«Excmo. señor: D. Antonio Selfa y Rico, vecino de esta Corte, en instancia de diez y seis de junio del corriente año, presenta al Excmo. Ayuntamiento un proyecto de tranvía, que, partiendo de la calle de Santa Engracia, recorre el centro del barrio de Chamberí y por las calles de Fuencarral y la Montera, termina en la Puerta del Sol. Remitido el citado proyecto a informe del Ilmo. Sr. D. Eugenio Barrón, Ingeniero Director de las Vías públicas, la evacuó en nueve del actual en la forma siguiente:

El proyecto consta de Memoria descriptiva y un plano que señala la línea del tranvía en la sección transversal de la vía. En la Memoria se expresan las circunstancias que hacen útil y provechoso para el público este proyecto, y respecto al trazado horizontal y vertical, nada hay que advertir de verdadera importancia; puesto que la línea ha de seguir la que se marque en el replanteo, por regla general, en el centro de las

calles; y las rasantes no pueden alterarse, ni las barras carriles han de sobresalir del pavimento de las calles, a fin de no entorpecer el cruce, en todos sentidos, de los demás carruajes.

La Junta Consultiva municipal dictó unas condiciones generales para el establecimiento de los tranvías por las calles de Madrid, y de éstos se han tomado las que deben regir para el tranvía que conduce a Leganés, aprobado por el Ministerio de Fomento, en lo que respecta a las carreteras del Estado, y por el Ayuntamiento en las calles que recorre, y por lo tanto, estas mismas condiciones parece indicado que han de ser las aplicables del tranvía que nos ocupa en la parte referente a la vía pública municipal. El ancho de la calle de Fuencarral en la parte estrecha desde la Red de San Luis a la entrada de la calle del Desengaño, es de cinco veinticinco metros, no llega a seis, para dejar en este corto trecho dos metros a cada lado de la barra carril al adoquín de la acera, contando con que el coche tendrá otros dos metros de longitud, pero esto, en tan breve espacio, no debe ofrecer reparo alguno, y lo mismo sucede en la Red de San Luis, en donde, para mayor facilidad, puede colocarse el carril inmediato a la fuente, dejaba sobrada anchura para los demás vehículos en el resto de la vía. El autor del proyecto presenta unas tarifas admisibles, de las cuales se deduce que, siendo cerca de tres kilómetros la línea recorrida en primera clase, costará el trayecto total cero quince céntimos de peseta, y cero diez en segunda clase. El presupuesto de instalación ascenderá, según cálculos alzados, que sin detalle se presentan, a doscientas ocho mil seiscientas ochenta y siete pesetas.

Por último, en oficio de veintiocho de junio próximo pasado y primero del actual, y como ampliación a la Memoria, dice el Sr. Selfa y Rico, que se conforma en un todo con el pliego de condiciones facultativas que se formule: que se compromete a hacer el tranvía en el plazo de un año; que el canon que ha de percibir el Ayuntamiento propone que sea de cuatrocientas cincuenta pesetas durante los veinticinco años primeros; de quinientas pesetas los diez siguientes, y de quinientas cincuenta y seiscientas pesetas en los diez años sucesivos; que no podrá variar las tarifas sin la competente autorización; que el precio de pago será de cero veincuatro céntimos de peseta por viajero y kilómetro, y que al finalizar los cincuenta años de la concesión, pasará a ser el tranvía propiedad del Excmo. Ayuntamiento, debiendo la vía, cuadras, cocheras, oficinas, así como el material fijo y móvil, encontrarse en

perfecto estado de conservación. Considerando el proyecto en su parte técnica, es aceptable, y respecto a la ejecución, ya se establece que el trazado, que es lo más importante, le será designado por la Dirección de las Vías municipales; la Comisión que suscribe, de conformidad con lo informado por el citado facultativo, tiene la honra de proponer a V. E. la aprobación del proyecto del Sr. Selfa, el cual contiene unas tarifas beneficiosas para el público, fija el plazo de la explotación en cincuenta años, y acepta todas las condiciones y reglamento de Tranvías aprobado por el Excmo. Ayuntamiento.»

Este dictamen fué retirado por la Comisión en sesión de veintitrés de agosto, a ruego del Excmo. Sr. Presidente. Examinado nuevamente por la Comisión, y queriendo proceder con el mayor acierto, pidió informe a la Junta Consultiva municipal, no obstante de constar en el expediente la autorizada opinión del Ilmo. Sr. Ingeniero Director de las Vías públicas. La Junta ha emitido, con fecha doce del corriente, el siguiente dictamen:

«Excmo. señor: La Junta, en vista del proyecto del Tranvía de Chamberí, sobre el que, por acuerdo de la Comisión del Excmo. Ayuntamiento, ha de emitir informe, tiene el honor de manifestar:

Que D. Antonio Selfa y Rico presentó un proyecto de tranvía, que, partiendo de la Puerta del Sol, pasaba por las calles de la Montera, Fuencarral, carretera de Francia, calle de la Habana a terminar en la de Santa Engracia, recorriendo unos dos mil novecientos cincuenta metros, sobre el cual emitió ya dictamen el Director de las Vías públicas municipales, en el mes de agosto próximo pasado, consultando la aprobación del expresado proyecto, siempre que fueren aceptadas por el peticionario las condiciones facultativas y demás prescripciones relativas al replanteo de las obras. Posteriormente, el interesado amplía en una extensión, bien considerable por cierto, su primitivo proyecto, con el objeto de satisfacer los deseos del vecindario de Chamberí, que firman en masa, pidiendo esta reforma, y aun cuando el autor examina como negocio industrial este asunto y hace oportunas reflexiones respecto a los productos del tranvía para los barrios de Salamanca, Chamberí y paseo de la Castellana, presenta en definitiva un apéndice a la primera Memoria del proyecto, y formula su pensamiento de la manera siguiente:

El tranvía que proyecta partirá de la Puerta del Sol, pasando por las calles de la Montera, Fuencarral y carretera de

Francia hasta el sitio de los Cuatro Caminos; entra por la calle de Santa Engracia y termina en la nueva plaza de Santa Bárbara. Desde la carretera parte un ramal, que, pasando por las calles de Gonzalo de Córdoba, plaza de Olavide, calles de Trafalgar y de la Habana, empalme con la línea de Santa Engracia. Finalmente, en la calle de Fuencarral y por la de San Mateo se dirige otra línea a la puerta de Santa Bárbara, para continuar por la calle de Almagro, paseos del Cisne y de la Castellana por el Obelisco, para empalmar también en la calle de Santa Engracia. Tal es el proyecto completo, sobre el cual esta Junta ha de dar su dictamen.

Nada tiene que añadir a las observaciones hechas por el Director de Vías públicas, en su informe ya citado, respecto al ancho de las calles por donde discurre el tranvía, puesto que poco se reforma ni añade en el interior de la población, y la ampliación que se propone afecta a los caminos de ronda, paseos y calles nuevamente abiertas, que tienen una espaciosa latitud para colocar las barras carriles, sin entorpecer el movimiento general de los demás vehículos. Desde luego hay que observar que el trayecto que se proyecta por las calles de Gonzalo de Córdoba y Trafalgar, y, según noticias de la Junta, por terrenos de particulares, formando una figura irregular que exige curva de corto radio, que pasa por una plaza por donde existe un mercado que, naturalmente, atrae afluencia de personas, carros y caballerías, es un trazado defectuoso que ha de variarse siguiendo la carretera de Francia para tomar el paseo de la Habana por la línea de puntos *m. n.*, que se indica en el plano, el cual basta consultar, conociendo aquellos desiguales terrenos, para resolver que la verdadera dirección que conviene adoptar, es la que se deja expuesta, que sirve al mercado sin entrar en él, evitando la acumulación de inconvenientes y dificultades. Y ocurre también indicar, ya que del examen de la extrema línea del tranvía ahora presentado se trata, que teniendo a la vista el plano de Madrid, debería trazarse otra línea más (una vez hecho el esfuerzo de colocarse en la puerta de Santa Bárbara), y tomando el paseo de la Ronda, venir por la calle de Recoletos, adyacente al paseo de dicho nombre y por delante de las casas construídas, buscar el empalme con el tranvía que se halla en explotación en el punto donde éste se separa para seguir al barrio de Salamanca. Esta línea, señalada con las letras *p. q.*, no aparece expresada en el plano del Sr. Selfa, y sería muy conveniente, porque así ligaba el servicio de locomoción de

una manera aceptable para todos, y por este medio resultarían unidas en sus extremos en la Puerta del Sol y Castellana, estas dos arterias principales de movimiento.

Induce a la Junta a hacer esta observación, que somete al juicio de S. E., el que si el proyecto primitivo de dos mil novecientos cincuenta metros de longitud ha sido voluntariamente modificado por su autor, alcanzando una extensión de ocho mil doscientos cincuenta metros, bien pudiera por algunos más, que tal vez no lleguen a setecientos cincuenta, completar esta importante red del Norte de Madrid.

Cuando el firmante redactó su informe en agosto próximo pasado, se refirió a una sola línea de menos de tres mil metros; pero ahora el proyecto abraza mayor extensión; es de más de ocho kilómetros y, con la adición que se propone por la Junta, llegará a cerca de nueve kilómetros. Hay, pues, que considerar el proyecto de nuevo, como que desarrolla otro pensamiento distinto, y de esta manera se presenta por primera vez a esta Junta. Con las advertencias convenientes se consultó la aprobación de aquel proyecto por la calle de Fuencarral; pero habiendo hoy de satisfacer mayores intereses públicos, por la grande extensión que le ha dado su autor, parece oportuno indicar que la calle de Fuencarral, en la parte más estrecha comprendida entre la calle del Desengaño y Red de San Luis tiene cinco veinticinco metros de ancho, y en este trozo precisamente es donde hay una circulación ordinaria de todo género de carruajes, que, según los datos estadísticos que obran en la Dirección de las Vías públicas, se eleva diariamente por término medio a la cifra de dos mil trescientos cincuenta y ocho vehículos, cuyo paso disminuye gradualmente, llegando a ser de dos mil ciento sesenta y cuatro carruajes esquina a la calle del Desengaño, y delante del Tribunal mayor de Cuentas, se reduce a mil ochocientos setenta y uno. Semejante actividad se comprende perfectamente, puesto que las calles del Desengaño y San Onofre por un lado afluyen por necesidad el movimiento de la parte del Oeste, y también la de las Infantas contribuye a aumentar el paso y salida a la Red de San Luis. Las observaciones hechas en la calle de Hortaleza demuestran que el tráfico es mucho menor; a la salida de la Red de San Luis, el movimiento es de mil seiscientos treinta y seis carruajes, y de quinientos treinta y siete frente al Saladero. Las calles de San Miguel y de la Reina, que a ella afluyen en su principio, son de poco tránsito, tomando los carruajes por regla general con preferencia

tanto a la salida, como a la bajada, las del Caballero de Gracia e Infantas.

Este estudio de la estadística y la consideración de que la parte estrecha de la calle de Fuencarral ha de sufrir reforma para que tenga el ancho que por su importancia tiene prefijado en esta primera parte, que las desembocaduras de las calles de Jacometrezo y Desengaño, en particular esta última, que sin espacio para prevenirse los carruajes, cortarían normalmente al tranvía, motivan que parezca a la Junta mejor solución no seguir la línea que primeramente se presenta a la vista, sino que el tranvía se dirija desde la Red do San Luis por la calle de Hortaleza a tomar la del Colmillo, que apenas es frecuentada por carruajes y sólo tiene unos noventa metros de longitud, saliendo luego a la de Fuencarral, donde hay seis cincuenta metros de anchura. Por este medio se elude el inconveniente del momento, ínterin la calle de Fuencarral no tenga el desahogo que debe tener para satisfacer la circulación de las calles del Desengaño y San Onofre. Se ha escogido para paso la calle del Colmillo por su corta longitud, por desembocar en un sitio ancho de la de Fuencarral, y porque no era acertado tomar la de las Infantas por su mucho tránsito y tener casi enfrente a la de San Onofre, que dificultaría notablemente esta solución. El establecimiento de la línea se hará por regla general, en el centro de las calles y paseos, o se adoptarán las medidas convenientes, para que puedan cruzarse con el tranvía los coches ordinarios en toda la longitud del tránsito, y se observarán por el peticionario las condiciones usuales y corrientes que han de regir al tiempo del planteo.

En vista de lo expuesto, esta Junta propone a V. E.:

Primero. Que es aceptable, técnicamente considerado, el proyecto de tranvía que presentó en veintitrés del mes próximo pasado de septiembre D. Antonio Selfa y Rico, que, partiendo de la Puerta del Sol, se dirige a Chamberí y la Castellana

Segundo. Que en el trazado deben hacerse las variaciones siguientes: desde la Red de San Luis se dirigirá por la calle de Hortaleza y la del Colmillo, para tomar luego la de Fuencarral. Que en vez del defectuoso trazado que se proyecta entre la carretera y paseo de Santa Engracia, se haga el cruce directamente por el paseo de la Habana, línea *m. n. o.*

Tercero. Que se indique al peticionario la conveniencia para completar la red de Tranvías del Norte de Madrid, que

desde la Puerta de Santa Bárbara continúe por el paseo de Ronda y Recoletos a empalmar en el punto *q*, con la línea que explota el barrio de Salamanca.

Y finalmente:

Cuarto. Que se ha de obligar a cumplir las prescripciones que se le impongan y los reglamentos del Tranvía y de Policía urbana, y que se sujetará a las condiciones técnicas que le fueren impuestas al tiempo del replanteo de las obras.

Tal es el parecer de esta Junta, V. E., no obstante, con su elevado criterio, acordará lo que estime más acertado.

Enterado del anterior dictamen, el solicitante ha suscrito su conformidad, excepto en el punto tercero, o sea la conveniencia de construir un ramal que vaya desde la ronda de Santa Bárbara al barrio de Salamanca, pues manifiesta que esto es contrario a los intereses de la Empresa. La Comisión que suscribe opina hoy en este asunto de la misma manera que la última vez que tuvo la honra de dirigirse a V. E., esto es, que el proyecto es aprobable, no sólo por ser el trazado que mejor ha de servir las necesidades del barrio de Chamberí, sino por ser muy convenientes al Municipio las condiciones del canon, peaje, tarifas y términos de concesión. Teniendo en cuenta lo que dispone la Real orden transmitida en el día de hoy por el Sr. Gobernador de la provincia, y de la que ya se ha ocupado V. E., opina la Comisión que V. E. debe acordar:

Primero. Que es aprobable en todas sus partes el proyecto de establecimiento de un tranvía de la Puerta del Sol a Chamberí, presentado por D. Antonio Selfa.

Segundo. Que se remita este expediente y acuerdo al señor Gobernador de la provincia, para su envío al Ministerio de la Gobernación, como asimismo los proyectos que pongan en comunicación el centro de Madrid con Chamberí, y sobre los cuales no haya recaído aprobación de V. E.

V. E., no obstante, acordará, como siempre, lo más acertado.

Madrid veintiuno de octubre de mil ochocientos setenta y siete.—El Marqués de Villanueva de las Torres.—E. Parrella.—Fernando Casani Díaz de Mendoza.—Gonzalo de Vilches.—Antonio Rafael de Póo».

Pliego de condiciones a que ha de sujetarse D. Antonio Selfa Rico, para el establecimiento de un tranvía de la Puerta del Sol al barrio de Chamberí y paseo de la Castellana.

Primera. El concesionario se obliga a ejecutar de su cuenta, y sin ninguna clase de subvención, todas las obras necesarias para el completo establecimiento de un tranvía, que partiendo de la Puerta del Sol, sigue por las calles de la Montera, Hortaleza, Colmillo, Fuencarral, carretera de Francia a los Cuatro Caminos, volviendo por la de Santa Engracia a terminar en la puerta de Santa Bárbara. De la carretera partirá un ramal por la calle de la Habana y enlazará aquélla con la calle de Santa Engracia. De la calle de Fuencarral arrancará otro ramal que, por la de San Mateo, puerta de Santa Bárbara, calle de Almagro, paseos del Cisne y de la Castellana, subiendo por el del Obelisco, vendrá a empalmar otra vez en la calle de Santa Engracia.

Segunda. Es de cuenta del concesionario ejecutar todas aquellas obras que, a consecuencia del establecimiento de la nueva vía, exija el empedrado y afirmado de la calle, para que éste quede con las condiciones de viabilidad que deba satisfacer. Es asimismo de cuenta del concesionario ejecutar o abonar, a quien corresponda, todos los materiales, labores y obras aparentes o subterráneas, ya pertenezcan al Estado, a la Provincia, al Municipio, al Patrimonio, a las Empresas o a los particulares que, por el establecimiento de la nueva línea, sea necesario el reparar, modificar, cambiar de trayecto o colocar a mayor profundidad de la que tuvieran en la actualidad.

Tercera. Las obras se llevarán a cabo, interceptando lo menos posible el tránsito público, para lo cual, el concesionario se sujetará en el orden de los trabajos, a las prescripciones que con este objeto se le designe por la Dirección facultativa de la Vía pública. Se evitará, en cuanto sea posible, la superposición del tranvía a los conductos y aparatos subterráneos de la tubería del agua y del gas que discurren por las calles.

Cuarta. El perfil transversal de las calles en la parte ocupada por el tranvía se establecerá en la forma primitiva, y no podrá hacerse alteración alguna sin obtener antes el oportuno consentimiento.

Quinta. El empedrado o afirmado de las calles, se ejecutará por el concesionario, volviendo a emplear los mismos materiales levantados en la zona que ocupe el tranvía, u otros de igual clase. Si conviene cambiar el sistema de afirmado de la vía pública al establecer el tranvía, se colocarán al lado de los nuevos materiales por cuenta de la Municipalidad, siendo de la del concesionario su colocación, de la manera que se le designe; pero si la variación se hiciere estando explotándose el tranvía, entonces la obra será de cuenta del Municipio.

Sexta. Toda modificación en las rasantes de la vía pública, ya sean propuestas por el concesionario o impuestas por el Municipio, que pueden afectar las condiciones actuales de viabilidad, serán objeto de un proyecto especial, que formarán respectivamente el concesionario o la Dirección facultativa, y no podrá llevarse a ejecución hasta que haya sido aprobado por el Ayuntamiento, en cuyo caso es obligatoria la construcción por el concesionario, sin derecho a reclamación.

Séptima. Cuando sea preciso establecer cruzamientos o apartaderos en las vías, o colocar en ciertos puntos doble vía para que los coches puedan marchar en opuesta dirección, se presentará un ligero dibujo que demuestre la manera cómo se ha de verificar, sin cuyo requisito no podrá replantearse por la Dirección facultativa.

Octava. No se ejecutará alteración alguna en la zona de la calle que haya de ocupar el tranvía, sin que antes haya sido demarcado el emplazamiento en el mismo terreno.

Novena. La inspección facultativa de las obras, tanto en la parte que pueda afectar a la vía ordinaria, como al establecimiento del tranvía, se ejecutará por la Dirección facultativa de las Vías públicas.

Décimo. El replanteo de la vía en cada calle o paseo, se hará según establece la condición anterior, y el concesionario avisará con oportunidad, señalando los sitios donde esté dispuesto para emprender los trabajos.

Undécima. Todas las obras que deban hacerse en el suelo y subsuelo de la vía pública, a consecuencia de las del tranvía, serán, como queda dicho, de cuenta exclusiva del concesionario, el cual se sujetará en la ejecución a las prescripciones que se le dictaren. Además estará obligado a levantar y sentar de nuevo la vía en la extensión que exijan las reparaciones de los servicios municipales.

Duodécima. El sistema de vía que se establece es el de

Lombad perfeccionado, que se usa actualmente, y el mismo sistema de coches, con las mejoras que sean aceptables. Concluidas que sean las obras, se reconocerán por la Dirección facultativa, con asistencia del concesionario, o de quien le represente, levantándose la correspondiente acta, no pudiéndose poner en explotación el todo o parte del tranvía sin que haya recaído la aprobación municipal.

Décimatercera. Si la vía pública sufriese algún perjuicio respecto a las condiciones de viabilidad por culpa del concesionario, éste se halla obligado a reparar inmediatamente los daños o desperfectos, y si no lo hiciera, el Ayuntamiento, por la vía gubernativa y de apremio, sin ulterior recurso, podrá embargar los productos de la explotación para satisfacer esta necesidad del servicio.

Décimacuarta. El concesionario situará, por ahora, el número de estaciones que crea convenientes para el servicio, cuyo emplazamiento se señalará sobre el terreno. En el interior de la población no hay estaciones ni sitios de parada, y si las hubiere, el concesionario las establecerá en las plantas bajas de los edificios inmediatos, para no ocupar ni disminuir el área de la viabilidad.

Décimaquinta. El tranvía se dirigirá por regla general por el centro de las calles a fin de no entorpecer a los carruajes que al lado de las aceras se hallan detenidos delante de las casas, bastando para ello que quede un ancho mínimo de dos metros entre la barra exterior del carril y el adoquín de cinta de la acera.

Décimasexta. La concesión se entiende por cincuenta años, pasados los cuales la vía quedará de la propiedad del Municipio y en buen estado de explotación, y con el material fijo, móvil y semoviente de que se componga.

Décimaséptima. El concesionario satisfará a los fondos municipales como retribución del uso que hace de la vía pública, las cantidades siguientes: durante los veinte primeros años, cuatrocientas cincuenta pesetas por quilómetro y año; quinientas pesetas en los diez años siguientes; quinientas cincuenta en los otros diez, y, finalmente, seiscientas pesetas por quilómetro en los últimos diez, que componen el plazo de cincuenta años de la explotación.

Décimoa octava. El concesionario entregará, a los quince días de notificada la concesión, en la Tesorería municipal, como garantía del cumplimiento de su contrato, la cantidad de cuarenta mil pesetas efectivas, o su equivalente en papel,

que perderá sin ulterior recurso, si dentro de los dos meses siguientes a la fecha de la expresada notificación no hubiesen empezado las obras, o si en el término de tres años, a contar desde la misma fecha, no tuviese concluido, para la explotación, el tranvía.

Décimanovena. El depósito consignado como garantía, se entregará cuando el concesionario acredite tener invertido en obras ejecutadas en el referido tranvía de que se trata, un valor mayor que el de dicho depósito.

Vigésima. En el caso de que el concesionario no terminase el tranvía o dejase sin concluir en el tiempo señalado, o dejase de cumplir las condiciones contenidas en este pliego, en todo o en parte, quedará caducada la concesión, con pérdida de todas las obras ejecutadas.

Vigésimaprimerá. Si el concesionario abandonase la explotación por más tiempo de dos meses, el Ayuntamiento también declarar caducada la concesión con los efectos de la podrá condición anterior.

Vigésimasegunda. El concesionario nombrará un representante que, en caso de ausencia, reciba las comunicaciones oficiales que se le dirijan, designando al propio tiempo su domicilio. Si se faltase por el concesionario a esta condición, o su representante se hallase ausente del punto de su residencia, será válida toda notificación, con tal que se deposite en la Secretaría del Ayuntamiento de Madrid.

Vigésimatercera. Si una nueva concesión que pudiera hacer la Municipalidad, tomase parte del citado tranvía de que se trata, satisfará aquélla al concesionario, por derechos de peaje, cero veinticuatro de peseta por quilómetro y cabeza, pudiendo hacerse el cobro por medios quilómetros y cabeza.

Vigésimacuarta. La tarifa de viajeros será la siguiente: por viajero y quilómetro, cinco céntimos de peseta en primera clase, y tres céntimos en segunda clase.

Vigésimaquinta. El concesionario se obliga a conservar la vía afirmada o empedrada entre las barras carriles exteriores, más cincuenta centímetros de cada lado, y en caso de tener que reponer los materiales, la hará por su cuenta.

Vigésimasexta. Si por fuerza mayor la Municipalidad se vé obligada a ocupar transitoria o eventualmente la vía pública, o a que la ocupe el dueño de alguna finca en obras urgentes o indispensables, el concesionario del tranvía no tendrá derecho por ello a reclamar indemnización por perjuicios en la explotación.

Vigésimaséptima. El concesionario no tiene derecho a reclamación alguna en concepto de daños y perjuicios por los destrozos, deterioros, reparaciones o cambios que en las obras o labores propias del tranvía causen los trabajos nuevos y de reparación o conservación que en la superficie, o subterráneamente al pavimento de la vía, se ejecuten por cualquiera de los ramos de la Administración municipal o por otras Empresas o particulares que las ejecuten, con permiso de la Autoridad competente.

Vigésimaoctava. En los casos de incendio, queda de hecho suspendida la circulación por el tranvía dentro de la zona de protección y maniobra del incendio que fije la Autoridad, y sin derecho a indemnización de ninguna clase; así como tampoco la tendrá en los casos en que, por consecuencia de alteración del orden público, no pueda circular el tranvía, por los destrozos u obstáculos que se hayan ejecutado y colocado en el tranvía o la vía pública, ni será motivo de reclamación alguna, la detención o interrupción en el tránsito a consecuencia de formaciones, romerías u otros actos públicos de semejante naturaleza.

Vigésimanovena. No podrá cederse el todo o parte de esta concesión sin permiso de la Municipalidad.

Trigésima. Los gastos de escritura que haya de otorgarse y sus copias serán de cuenta del concesionario.

Trigésimaprimera. El concesionario, además de estas condiciones, está obligado a cumplir con todas las prescripciones y reglamento de Policía urbana que están vigentes, y con las disposiciones que en adelante se dictaren para conveniencia del mejor servicio público.

Madrid veinticuatro de octubre de mil ochocientos setenta y seis.—Eugenio Barrón.

En seis de noviembre de dicho año de mil ochocientos setenta y seis se remitió por el Excmo. Sr. Alcalde Presidente, según comunicación de dicha fecha, al Excmo. Sr. Gobernador civil de la provincia una exposición de D. Francisco de la Iglesia y Ances, que hacía referencia al expediente promovido por D. Antonio Selfa.

Y habiéndose remitido el expediente y acuerdo al excelentísimo Sr. Gobernador de la provincia, con los demás antecedentes, recayó la Real orden, que también se copia literalmente, y dice así:

«Real orden.—Hay un sello en seco que dice: Gobierno de la provincia de Madrid.—Administración de Fomento.—Obras

públicas.—Número ciento cuarenta y seis.—Excmo. señor: El Excmo. Sr. Ministro de la Gobernación, con fecha siete del actual, me dice lo siguiente:

«Excmo. señor: Examinados con la mayor detención los diferentes proyectos remitidos por V. E. sobre concesión de tranvías a Chamberí, entre los cuales el Excmo. Ayuntamiento de esta capital acordó en veintitrés de octubre último autorizar a D. Antonio Selfa para la construcción de uno, que partiendo de la Puerta del Sol siga por las calles de la Montera, Hortaleza, Colmillo, Fuencarral, carretera de Francia a los Cuatro Caminos, volviendo por la de Santa Engracia, a terminar en la puerta de Santa Bárbara, partiendo un ramal por la calle de la Habana, que enlazará con la calle de Santa Engracia, arrancando otro ramal de la calle de Fuencarral a la calle de San Mateo, puerta de Santa Bárbara, calle de Almagro, paseos del Cisne y Castellana, subiendo por el Obelisco, empalme otra vez con la calle de Santa Engracia. De todos los proyectos presentados a la Municipalidad, resulta que el presentado reunía mejores condiciones y mayores probabilidades de viabilidad, viéndose la citada Corporación en la necesidad de dejar en suspenso los de D. Vicente Barrantes, D. Eduardo Pedreño, D. Cecilio Gurrea, D. Juan Enrique O'Shea y D. Daniel O'Ryan, por carecer de documentos esenciales o por no ajustarse los proyectos a las condiciones preestablecidas:

Considerando que las calles y plazas están reconocidas como de uso público, y que todos tienen derecho al tránsito tradicional por las mismas, y que estas mismas vías representan intereses de tal naturaleza, que los Ayuntamientos no pueden destinarlas ni enajenarlas sin intervención de los Poderes públicos;

Considerando que los tranvías no puede decirse que son nuevas vías de comunicación, sino un medio más rápido y cómodo de locomoción para transitar por las mismas calles y plazas, y, sobre todo, sin aprovechamiento permanente de la vía pública, a la que impone una verdadera servidumbre en favor de los concesionarios, no pudiendo sostenerse, por tanto, que el artículo sesenta y siete de la ley Municipal autorice a los Ayuntamientos para conceder por sí las construcciones de este género;

Considerando que los acuerdos tomados en este asunto por el Municipio, constituyen sobre derechos reales y bienes inmuebles de los pueblos, cayendo, por consiguiente, dentro de

lo prevenido en el artículo ochenta, regla tercera de la citada ley, que los declara nulos y sin ningún valor ni efecto, si no se obtiene la aprobación del Gobierno;

Considerando que al dictarse la Real orden de catorce de octubre próximo pasado, disponiendo que las concesiones mencionadas deben hacerse con la aprobación del Gobierno, se tuvo en cuenta que si no se tomaba las debidas precauciones y los proyectos no se estudiaban convenientemente, podrían atacarse derechos legítimos y provocar conflictos, que sólo el Poder público está en actitud de prevenir, toda vez que es el encargado de remediarlos o reprimirlos;

Considerando que, si bien es cierto que, según el artículo sesenta y siete, antes citado, es atribución privativa de los Ayuntamientos la apertura y alineación de las calles y plazas y el cuidado y conservación de la vía pública, no por esto puede deducirse lógicamente que la concesión de tranvías sea también atribución privativa de los mismos, toda vez que vienen a convertirse en contratos de la naturaleza expuesta;

Considerando que de todas las proposiciones presentadas para optar a la concesión referida, la única sería es la de don Antonio Selfa y Rico, que además de estar apoyada por varias exposiciones de muchos vecinos y propietarios de Chamberí y de la zona de los Cuatro Caminos, mereciendo los informes favorables del Ingeniero Director de Caminos, de la Comisión de Tranvías del Excmo. Ayuntamiento;

Considerando que en el presente caso no puede suscitarse la duda de si por la naturaleza del asunto ha debido o no acudirse a la licitación, toda vez que el Ayuntamiento de Madrid ha tenido abierto durante seis meses, un concurso público, en cuyo período acudieron los que lo tuvieron por conveniente, con sus proposiciones, y acordando la adjudicación en favor de las más ventajosas, garantizando así los intereses del Municipio;

Oída la Sección de Gobernación del Consejo de Estado:

Visto el voto particular del Consejero D. Feliciano Pérez Zamora;

Vistos los artículos sesenta y siete y ochenta de la ley Municipal y la Real orden de catorce de octubre de mil ochocientos setenta y seis, S. M. el Rey (q. D. g.), ha resuelto confirmar el acuerdo del Ayuntamiento de Madrid, fecha veintitrés de octubre de mil ochocientos setenta y seis, aprobando la proposición de D. Antonio Selfa y Rico, sobre cons-

trucción de un tranvía que parta de la Puerta del Sol, y recorra el trayecto señalado anteriormente.

Lo que, con inclusión de los expedientes que se citan, trasladado a V. E. para su conocimiento, el de la Corporación que preside y efectos consiguientes.

Dios guarde a V. E. muchos años.—Madrid nueve de marzo de mil ochocientos setenta y siete.—A: Conde de Heredia Spínola.—Excmo. Sr. Alcalde Presidente del Ayuntamiento de esta capital.»

En cinco de abril próximo pasado, el D. Antonio Selfa, como tal concesionario para la construcción y explotación del mencionado tranvía, recurrió al Excmo. Sr. Alcalde Presidente del Ayuntamiento de Madrid por medio de solicitud, manifestando en ella que había dado participación a los señores D. Manuel Foronda y Aguilera, al Excmo. Sr. D. Felipe González Vallarino y a D. Eduardo Alvarez de Toledo, en virtud de escritura de dos de abril último, formando una Sociedad anónima titulada *Compañía de los Tranvías del Norte de Madrid*, suplicando, en su consecuencia, se otorgue la correspondiente escritura de concesión al exponente y a los expresados señores. En dicho día fué decretado el pase al excelentísimo Sr. Letrado consistorial, D. José María Fernández de la Hoz, quien, entre otras cosas, consignó en su dictamen se pasase la referida instancia al Excmo. Sr. Ministro de la Gobernación para que autorizase, si en ello no hallaba dificultad, después de llenados ciertos requisitos, la escritura a favor de D. Antonio Selfa, D. Manuel Foronda, D. Felipe González Vallarino y D. Eduardo Alvarez de Toledo.

En once de abril de conformidad con el referido dictamen, se solicitó del Ministro de la Gobernación, por conducto del Excmo. Sr. Gobernador de la provincia, la mencionada autorización, haciéndose presente que, con fecha del siete, había sido consignada la fianza que marca el pliego de condiciones, recayendo la Real orden trasladada en primero de mayo último por el Excmo. Sr. Gobernador de la provincia al excelentísimo Sr. Alcalde Presidente, que dice así;

«*Real orden.*—Hay un sello en seco que dice: Gobierno de la provincia de Madrid.—Excmo. señor: El Excmo. Sr. Ministro de la Gobernación, con fecha veintiuno de abril último, me dice lo siguiente:

«Excmo. señor: En vista de lo manifestado por V. E. en trece del corriente, transcribiendo una comunicación del Alcalde de esta capital, con motivo de la instancia presentada por

D. Antonio Selfa y Rico, concesionario del Tránsito de Chamberí, solicitando se otorgue la escritura de concesión a su favor y en unión de los señores D. Manuel Foronda, D. Felipe González Vallarino y D. Eduardo Alvarez de Toledo, que componen la Sociedad anónima titulada *Compañía de los Tranvías del Norte de Madrid*.

Resultando que la referida concesión fué aprobada por Real orden de siete de marzo último, y que lo solicitado por el reclamante en nada puede contradecir ni perjudicar dicha concesión;

Considerando que con fecha siete del actual se ha consignado el depósito que marca el pliego de condiciones;

S. M. el Rey (q. D. g.), ha tenido a bien autorizar la transferencia solicitada, y acceder se otorgue la escritura de concesión como el interesado lo pretende.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos.»

Lo que traslado a V. E. para su conocimiento y el de la Corporación que preside, a los efectos prevenidos.

Dios guarde a V. E. muchos años.—Madrid uno de mayo de mil ochocientos setenta y siete.—A. Conde da Heredia Spínola. Excmo. Sr. Alcalde Presidente del Ayuntamiento de esta capital.

Lo relacionado así resulta más detalladamente, y lo copiado corresponde a la letra con lo contenido en el referido expediente, a que me remito.

En cumplimiento a lo mandado, para que todo conste, solemnemente, con el concepto con que comparecen, formalizan la presente escritura haciendo las siguientes.

Manifestaciones.—Primera, Los Sres. D. Antonio Selfa y Rico, D. Manuel Foronda y Aguilera, D. Felipe González Vallarino y D. Eduardo Alvarez de Toledo, se ratifican en todas y cada una de las condiciones que quedan copiadas, aceptándolas en todas sus partes y dándolas aquí por reproducidas, a las cuales han de sujetarse para el establecimiento de un tranvía, desde la Puerta del Sol al barrio de Chamberí, paseo de la Castellana y demás, y en cumplimiento con lo prescrito en la condición diez y ocho, dichos Sres. Selfa, Foronda, González Vallarino y Alvarez de Toledo, como concesionarios, han entregado en la Tesorería municipal, como garantía del cumplimiento de su contrato, la cantidad de cincuenta mil pesetas, según consta del documento que copiado dice así:

Ayuntamiento constitucional de Madrid.—Año de mil ocho-

cientos setenta y siete.—Sección número, doscientos veintiséis. Depósitos para fianzas.—Papel.—Presupuesto de mil ochocientos setenta y seis a mil ochocientos setenta y siete.—El Tesorero de dicho Ayuntamiento, recibí de D. Felipe González Vallarino en concepto de fiador de D. Antonio Selfa y Rico, concesionario para el establecimiento de un tranvía en esta capital que ponga en comunicación la Puerta del Sol y el barrio de Chamberí, cincuenta mil pesetas, consistiendo el referido importe en los valores públicos que se detallan al dorso. De la referida cantidad firmo con esta fecha el equivalente cargareme, bajo el número doscientos veintiséis, debiendo tomarse razón de la presente por el Contador de este Ayuntamiento, sin cuyo requisito no será legal esta carta de pago.

Madrid, siete de abril de mil ochocientos setenta y siete.—El Tesorero, Pedro Navarro.—Son pesetas cincuenta mil.—Papel.—Tomé razón.—El Contador, Mariano A. Castaño.—Sentado en Teneduría.—Sentado en el Negociado.—Sentado en Depositaria.

Al dorso.—Tres Obligaciones del Banco de España y del Tesoro, resguardo números tres mil setecientos veinticuatro, serie interior, números ciento veintidós mil cinco al treinta y cuatro, quince mil treinta id. del id. id. resguardo número trescientos setenta y dos, número de las Obligaciones, ciento veintidós mil treinta y cinco a sesenta y cuatro, quince mil, treinta id. del id. id., resguardo tres mil setecientos veintiséis, número de la id. número ciento veintidós mil sesenta y cinco a noventa y cuatro, quince mil, diez id. del id. id., registro número tres mil trescientos ochenta y ocho, números de las id. ciento catorce mil ciento cinco a ciento catorce, cincuenta mil, cincuenta mil.

Corresponde también con su original, al que me remito. Cuya cantidad como en dicha condición se consigna, sin ulterior recurso, si dentro de los dos meses siguientes a la fecha de haberles sido notificada la concesión, no hubiesen comenzado las obras, o si en el término de tres años, a contar desde la misma fecha, no tuviesen concluido para la explotación el tranvía, debiendo satisfacer a los fondos municipales, como retribución para el uso que ha de hacer de la vía pública, las cantidades siguientes:

Durante los veinte primeros años, cuatrocientas cincuenta pesetas por quilómetro y año; quinientas pesetas en los diez años siguientes; quinientas cincuenta en los otros diez, y finalmente, seiscientas pesetas por quilómetro en los últimos diez.

que componen el plazo de los cincuenta años de la explotación, pasados los cuales, la vía quedará de la propiedad del Municipio y en buen estado de explotación, correspondiendo también a dicho Municipio el material fijo, móvil y semoviente de que se componga.

Segunda. El Excmo. Sr. Alcalde Presidente, en representación de la Municipalidad, asegura se les respetará a los señores Selfa, Foronda, González Vallarino y Alvares de Toledo, la concesión expresada por cincuenta años y demás derechos que les asistan, en conformidad con lo convenido, siempre que por dichos señores se cumpla exactamente con todas sus obligaciones.

Tercera. Señalan esta capital como domicilio común para cualquier actuación a que pudiera dar lugar este contrato.

Tal es el que otorgan, y a su más exacto cumplimiento, por lo que respectivamente les incumbe, se obligan de la manera más lata que permiten nuestras leyes.

Advertencias.—Yo, el Notario, consigno que la copia de esta escritura debe presentarse en la oficina de Liquidación para que la practiquen y pagar lo que procediese, dentro del término de treinta días, contados desde el siguiente a este otorgamiento, bajo las penas establecidas por la ley de Impuestos vigente y en el Registro de la Propiedad, llenándose los requisitos al efecto.

En corroboración de todo firman, siendo testigos D. Cacimo Clavijo Estasio y D. Juan Díaz Guerra, de esta vecindad y sin impedimento legal para serlo según aseguran.

Procedo yo el Notario a la lectura de este documento por renunciar a hacerlo por sí los señores concurrentes, después de advertidos del derecho que para ello les asiste, y de cuanto queda consignado también doy fe.—Marqués de Torneros V. del Villar, Felipe G. Vallarino, Manuel de Foronda, Antonio Selfa y Rico, Eduardo A. de Toledo, Cacimo Clavijo Estasio, Juan Díaz Guerra.—Signado, Luis González Martínez.

D. Luis González Martínez, Notario de este Colegio, de varios Ministerios, etc., libro esta primera copia día de su otorgamiento, para el Excmo. Ayuntamiento de esta capital, en un pliego del sello primero número diez mil novecientos setenta y tres y veintisiete del undécimo, tres millones trescientos treinta y cinco mil novecientos veintidós al cuarenta y ocho, quedando su matriz con el quinientos treinta de orden. Sobrerraspado, ciento ocho, vale, Luis González Martínez.—Signado y rubricado.

Ratificación y modificación de la concesión de los Tranvías del Norte, otorgada por el Excmo. Sr. D. José Abascal y Carredano, Alcalde Presidente del excelentísimo Ayuntamiento de esta capital, en representación del mismo, y la Sociedad anónima titulada «Compañía de los Tranvías del Norte de Madrid», representada por D. Cristóbal Pérez y González, ante el Notario de este Hlustre Colegio, D. Luis González Martínez, en 20 de marzo de 1886.

Número seiscientos cuarenta y nueve.—En Madrid, a veintisiete de marzo de mil ochocientos ochenta y seis, ante mí D. Luis González Martínez, Notario de este Colegio, de la Real Casa y Patrimonio, de varios Ministerios, etc., con vecindad y residencia fija en esta capital, comparecen:

De una parte, el Excmo. Sr. D. José Abascal y Carredano, Alcalde Presidente del Excmo. Ayuntamiento de esta capital, y como tal, en representación del mismo. No presenta cédula personal por comparecer oficialmente y está exceptuado de hacerlo con arreglo a la Real orden de veintitrés de marzo de mil ochocientos setenta y cinco:

Y de otra, D. Cristóbal Pérez y González, mayor de edad, Abogado y Procurador de los Tribunales de esta Corte, con domicilio en la calle de Argensola número ocho, cuarte tercero, y cédula personal de octava clase, expedida por la Administración de Propiedades e impuestos de esta provincia, en trece de enero próximo pasado, señalada con el número ciento cuarenta y cuatro, en representación de la Sociedad anónima titulada «Compañía de los Tranvías del Norte de Madrid», domiciliada en esta Corte, según escritura de Sociedad, autorizada por el Notario de este Colegio D. José Guerrero y Brea, en dos de abril de mil ochocientos setenta y siete, registrada en el Gobierno civil de esta provincia al libro cuarto, folio ciento ocho, número dos mil ochocientos cincuenta y seis, y del acta de constitución de la misma levantada en nueve de abril ante el referido Notario, publicada en la *Gaceta* del veintidós de dicho mes; cuya representación obtuvo en virtud de acuerdo de la Junta de gobierno de dicha Sociedad, adop

tado en la sesión celebrada el treinta y uno de mayo del año último, y lo acredita con un testimonio librado por el Notario de este Colegio D. Juan Perea y Ugarte, con referencia al libro de actas que me entrega para unir a este registro e insertar en sns traslados y literalmente dice así:

Testimonio.—D. Juan Perea y Ugarte, Notario público del Ilustre Colegio y distrito de esta capital, con vecindad y fija residencia en la misma:

Doy fe: Que por D. Juan Guerrero y Brea, como Gerente de la *Compañía de los Tranvías del Norte de Madrid*, se me ha exhibido el libro de actas de la misma y designado para testimoniar cierto particular del acta, que consta desde la página sesenta y cuatro a la sesenta y seis, de la Junta general celebrada en esta Villa, a treinta y uno de mayo de mil ochocientos ochenta y cuatro, siendo el literal tenor del particular designado, como sigue:

El Gerente manifestó que, en vista de que el Sr. Alcalde Presidente no se había dignado aun señalar día para la firma de la escritura adicional a la concesión, sometía a la Junta la decisión del medio que creyera más oportuno, para activar este asunto.

El accionista Sr. Pérez Vargas, manifestó que sin duda alguna, el Sr. Alcalde Presidente no consideraría de absoluta importancia aquel otorgamiento, una vez inscrita, como lo está, la línea en el registro de la Propiedad.

A propuesta del Gerente, la Junta, por unanimidad, autorizó a D. Cristóbal Pérez González, para que, en representación de la *Compañía de los Tranvías del Norte de Madrid*, gestione la firma de aquella escritura y la autorice, pues para ello le confieren los expresados accionistas el poder y delegación que fuere necesario, pudiendo, en su consecuencia, examinar las cláusulas de aquella escritura y establecer todas las que considere justas y procedentes, redarguyendo los que entienda que se separen de los acuerdos y pactos que la misma escritura ha de suministrar.

Lo relacionado es cierto y lo inserto concuerda con su original obrante en dicho libro, al que me remito, que devuelvo al señor exhibente, de que doy fe.

Y para que conste, a su instancia, libro el presente testimonio en este pliego de la clase décima, números setecientos setenta y tres mil ciento ochenta y ocho, que signo y firmo, previa extensión de la oportuna nota en el libro indicador de mi Notaría.

Madrid diez y siete de noviembre de mil ochocientos ochenta y cinco.—Entrelíneas—general—Vale.—Hay una rúbrica. Recibí el original.—Juan Guerrero.—Hay un signo.—Juan Perea.—Hay un sello en tinta de la misma Notaría.

Sigue la escritura.—Doy fe, conozco a los señores compañeros, constando en parte y en otras las circunstancias consignadas respecto al segundo de su referida cédula, a que me remito.

Asegura hallarse en el pleno uso de sus derechos, sin que nada me conste en contrario, y, por tanto, a mi juicio, con la capacidad legal necesaria para el otorgamiento de la presente escritura de ratificación y modificación de concesión, y exponen los siguientes:

Hechos.—Primero. Que en veintiocho de junio de mil ochocientos setenta y siete, por escritura que pasó ante mí, bajo el número quinientos treinta de orden, el Excmo. señor D. Francisco Caballero de Rozas, Marqués de Torneros y Viudo del Villar, entonces Alcalde Presidente de la Corporación municipal, en su representación otorgó a la Sociedad anónima *Compañía de los Tranvías del Norte de Madrid*, representada por los Sres. D. Felipe González Vallarino, don Antonio Selfa y Rico, D. Manuel de Foronda y Aguilera y D. Eduardo Alvarez de Toledo y Torañó, Presidente el primero y Vocales los otros tres del Consejo de Administración de dicha Sociedad, la concesión de los referidos tranvías, cuyo proyecto, presentado por D. Antonio Selfa, afectaba el siguiente trazado.

Partiendo de la Puerta del Sol, seguía por las calles de la Montera, Hortaleza, Colmillo, Fuencarral, carretera de Francia a los Cuatro Caminos, volviendo por la de Santa Engracia a terminar en la puerta de Santa Bárbara; de la carretera partirá un ramal por la calle de la Habana y enlazaría aquella con la de Santa Engracia; y, por último, de la calle de Fuencarral arrancaría otro ramal, que por la de San Mateo, puerta de Santa Bárbara, calle de Almagro, paseos del Cisne y de la Castellana, subiendo por el del Obelisco, vendrá a empalmar otra vez en la calle de Santa Engracia, cuya concesión, hecha por acuerdo del Excmo. Ayuntamiento, fué aprobada por Real orden de siete de marzo de mil ochocientos setenta y siete que, con sujeción al pliego de condiciones, que con la Real orden pasan a copiarse, dicen así:

(El pliego de condiciones y la Real orden constan en la escritura de concesión que antecede.)

Segundo. Que en once de junio de mil ochocientos setenta y ocho, y hallándose en construcción las obras de los referidos tranvías, el Excmo. Sr. D. Felipe González Vallarino, en representación de la Empresa concesionaria, presentó instancia, en la que, fundado en varias consideraciones, suplicábase entendiéndose modificada la concesión en dos puntos: el primero consistía en suprimir los ramales de las calles de San Mateo y Colmillo, permitiéndose en su lugar sentar vía sencilla con los correspondientes apartaderos donde pudieran tener lugar en todo el trayecto de las de Hortaleza y Fuencarral, y el segundo consistía en incluir en el proyecto aprobado los paseos comprendidos en la Castellana, desde el del Cisne, siguiendo aquella vía hasta la plaza de la Casa de la Moneda, subiendo por la ronda de Santa Bárbara a buscar la plaza de este mismo nombre. Esta instancia fué apoyada por otras de los vecinos de las calles y paseos a que afectaba la modificación.

Se acordó oír el dictamen del Ilmo. Sr. Director facultativo de la Vía pública, quien le remitió en veintiuno de junio, encontrando fundada la petición comprendida en el primer punto, opinando en cuanto al segundo, que tratándose de hacer una ampliación a la concesión, debía ajustarse a la nueva legislación mandada observar acerca de los tranvías.

El Sr. Vallarino, en instancia de tres de julio, solicitó de S. E. que considerase reducida la petición de la Compañía a la rectificación del trazado de vías de las calles de Hortaleza y Fuencarral, y después de oír el dictamen de la Junta municipal, le emitió la de Obras, proponiéndose que se accediera a lo solicitado, siendo aprobado el dictamen por el excelentísimo Ayuntamiento en sesión de treinta y uno de julio de mil ochocientos setenta y ocho, y más tarde por el Gobierno civil de la provincia en tres de septiembre.

La solicitud del Sr. Vallarino, dictamen del Sr. Ingeniero, de la Comisión de Obras, aprobación de S. E. y del Gobierno civil de la provincia, literalmente dicen así:

Solicitud.—Excmo. Sr. Presidente del Ayuntamiento de Madrid.—Excmo. señor: D. Felipe González Vallarino, en representación de la Empresa de los Tranvías del Norte, conocidos con el nombre de Tranvías de Chamberí, expone respetuosamente a V. E., que instada por los propietarios y vecinos del nuevo barrio de Santa Bárbara, del barrio entero de Chamberí, del que se está construyendo y aumentando al sitio de la Castellana, nombrado el Obelisco, y de las calles de Hortaleza y Fuencarral, y movida al propio tiempo por algu-

nas dificultades técnicas que se han evidenciado al hacer los estudios de detalles para el establecimiento de la vía, tiene que molestar la atención de V. E. con la petición de que se reforme el trazado primitivo, o sea el que determina la escritura de concesión.

No es esta solicitud insólita ni mucho menos. De ordinario todas las líneas necesitan alterar su trazado cuando se acerca más a la piedra de toque de las dificultades, o sea a la realización material de las mismas. No hay un solo tranvía establecido en esta Corte, que no haya rectificado el primitivo trazado, y algunos de ellos como el del barrio de Salamanca, tuvo que levantar parte de su vía y asentarla en distinto sitio de aquel que primero ocupó.

Hay una razón principal para la modificación del trazado que se interesa: las curvas de la calle del Colmillo en sus salidas a las de Hortaleza y Fuencarral, no pueden tener en su desarrollo el radio indispensable para el acceso de los carruajes, desde las referidas vías principales a esa otra calle de cruce, y si V. E., se digna mandar comprobar este aserto, alcanzará el más completo convencimiento de esta verdad.

Por otra parte interesa al tránsito público esta modificación, que divide el movimiento entre las calles de Fuencarral y Hortaleza, atiende al vecindario de esta última calle y sus contiguas y deja al propio tiempo la calle de San Mateo amparada por las líneas de las calles en que desemboca.

Cediendo asimismo a solicitudes de propietarios y vecinos de la barriada de la ronda de Santa Bárbara, de las de Indo y Monasterio y de los demás edificios establecidos entre la calle de Almagro y la Castellana, la Empresa, conforme al plano que tiene la honra de acompañar, se halla dispuesta y pide al efecto autorización a llevar el ramal que ya le está concedido, por la calle de Almagro hasta el paseo del Obelisco, volver por el paseo del Obelisco a la Castellana y bajar por la Castellana a la plaza de la casa de la Moneda, subiendo por la ronda de Santa Bárbara a buscar la plaza de este mismo nombre.

El servicio importantísimo que presta esta línea lo demuestra el mismo plano. El Excmo. Ayuntamiento no puede desconocer que el llamado barrio de Monasterio es hoy un extenso y lujoso centro de población y que hay en él edificaciones de gran valor en la parte izquierda de la Castellana, que por su distancia al centro de esta Corte, necesitan, como lo necesitan también por lo difícil que se hace en invierno el

tránsito a pie por aquellos sitios, el servicio de tranvía, servicio que con esta modificación se hace de una manera directa, evitando así el estéril rodeo del total paseo del Obelisco a la plaza de la Iglesia de Chamberí, sin dejar por eso de atender a dicho paseo del Obelisco, porque esta misma línea modificada le recorre en parte, y la otra línea que sube por la calle de Santa Engracia acude suficientemente a las necesidades del otro extremo de dicho paseo del Obelisco.

Tales son las modificaciones exigidas imperiosamente por interés del público, que hoy prefiere utilizar el tranvía a otro medio de locomoción, por su mayor velocidad, comodidad y baratura. Y verdaderamente que siendo el deseo del vecindario de Madrid, en su mayor parte, porque en su mayor parte el vecindario de Madrid y el vecindario de todos los pueblos del mundo no puede sostener un carruaje propio por individuo, ni siquiera por familia, nos parece que debe ser atendido por la celosa solicitud de V. E., con tanto más motivo cuanto que los carruajes del tranvía, por tener trazados los puntos de su detención y determinada la precisa línea de su marcha, son menos embarazosos para el movimiento que cualquier otro vehículo, y carecen de todo peligro para el transeunte. Por cuanto queda expuesto a V. E., suplico que, previa la corta tramitación que requiere el asunto, se digne acordar la rectificación del trazado del tranvía nombrado de Chamberí, en la forma que dejamos descripta en esta instancia y que aparece con suficiente claridad en el plano que la acompaña, pues con ello atenderá V. E. una aspiración legítima del vecindario de esta Corte.—Madrid once de junio de mil ochocientos setenta y ocho.—Excmo. señor: Felipe G. Vallarino.

Dictamen.—Excmo. señor: En cumplimiento del decreto marginal que antecede, tengo el honor de manifestar a V. E. que la adjunta exposición contiene dos partes, en mi concepto distintas, y a las cuales voy a informar por su orden respectivo.—Primera, el tranvía de que se trata presentado por D. Antonio Selfa y Rico, fué objeto de un informe de esta Dirección, fecha nueve de agosto de mil ochocientos setenta y seis, y de mi dictamen de la Junta Consultiva municipal de cuatro de octubre del mismo año, según el cual el excelentísimo Ayuntamiento concedió el tranvía subiendo la calle de la Montera, Hortaleza, Colmillo y Fuencarral, hasta salir por la antigua Puerta de Bilbao, recorriendo después varios caminos municipales, haciendo un desvío que, separándose en la

calle de San Mateo y siguiendo ésta, enlazaba otra vía en la plaza de Santa Bárbara.

Lo que ahora se propone es que vistas las grandes dificultades que al tiempo del replanteo ocurren para pasar el tranvía por la calle del Colmillo en lo que, aun dejando las curvas de mínimo, radio de trece metros, los ángulos de las casas estorban el paso para el tránsito de las personas, y no siendo conveniente aquel trazado de la manera que expresan los planos adjuntos, solicita el concesionario, y así lo ha hecho presente, que se suprima la vía transversal por esta calle del Colmillo, así como por la de San Mateo, que une las de Fuencarral y Hortaleza, y en su lugar se le permita sentar la vía sencilla con los correspondientes apartaderos, donde puedan tener lugar, siguiendo las de Hortaleza y Fuencarral de la manera que expresa el dibujo que acompaña.

Esta Dirección encuentra fundada la objeción y cree que, a pesar de que, en efecto, la calle del Colmillo es poco frecuentada por carruajes y tiene la corta longitud de unos noventa metros, que fueron las consideraciones que se tuvieron en cuenta entre otras, para dar por la Junta aquel paso, que al tiempo del replanteo ha resultado inconveniente, no debe consentirse el tranvía por dicha calle del Colmillo, por los accidentes a que pudiera dar lugar la estrechez que en las curvas se deja al tránsito público, así como los inconvenientes que de otro género originaría el reducir el radio de las mismas, que, por otra parte, poco aumento daría para el paso de las aceras, según demuestra el adjunto plano.

Por lo cual, considera que, siendo esto una dificultad técnica del trazado, la Comisión de Tranvías está en el caso de poderla resolver, de acuerdo con el Excmo. Ayuntamiento, aceptando esta modificación que tiende, por las causas expuestas, a mejorar el trazado; pero me atrevo a rogar a V. E. que con toda urgencia se oiga el parecer de la Junta Consultiva municipal, puesto que antes emitió dictamen sobre este mismo asunto, y parece natural lo emita ahora, y creo, que considerando esto como una modificación parcial del trazado, no hay necesidad de someterla a la aprobación del Gobernador en cumplimiento de la ley y reglamento de Ferrocarriles que se acaba de publicar.

La segunda parte de la exposición del concesionario contiene la inclusión en el proyecto aprobado, de los paseos comprendidos en la Castellana, desde el del Cisne, siguiendo aquella vía, plaza de la Casa de la Moneda y ronda de Santa

Bárbara a empalmar en la puerta del mismo nombre y construir un nuevo trozo de tranvía desde el paseo del Obelisco a enlazar con la plazoleta de la calle de Almagro. Esta Dirección, así como al tratar de la cuestión antes expresada, opina que puede ser solventada por V. E., no cree de igual naturaleza esta segunda cuestión, puesto que, tratándose realmente de hacer una ampliación en la concesión, el nuevo proyecto que se somete a V. E. debe venir ajustado a la nueva legislación mandada observar acerca de los tranvías.—Y, por lo tanto, tengo el honor de consultar a V. E. que en atención a la adjunta exposición del concesionario del Tranvía del Norte, procede si V. E. lo estima conveniente:

Primero. Que se suprima el trozo del tranvía de las calles del Colmillo y San Mateo, prolongando la línea por las de Hortaleza y Fuencarral hasta unirse en la de la Montera, por debajo de la fuente de la Red de San Luis.

Segundo. Que para la ampliación de las nuevas líneas que se proyectan, se está en el caso de instruir nuevo expediente con arreglo a las disposiciones vigentes.—V. E. resolverá.

Madrid veinticuatro de junio de mil ochocientos setenta y ocho.—El Ingeniero Director, Eugenio Barrón.

Julio 4.—Pase a informe de la Junta Consultiva municipal.—*Dicenta.*

Aprobación del Ayuntamiento.—Excmo. señor: D. Felipe González Vallarino, en representación de la Empresa del Tranvía de Chamberí, en instancia dirigida al Excmo. señor Alcalde Presidente, solicitó lo siguiente:

Primero. Que en vista de las grandes dificultades que al tiempo del replanteo ocurren para que pase el tranvía por la calle del Colmillo, en la que, aun dejando las curvas de mínimo radio de trece metros, los ángulos de las casas estorban al tránsito de las personas y no siendo conveniente aquel trazado, pide que se suprima la vía transversal por esta calle del Colmillo, así como por la de San Mateo, y en su lugar se le permita sentar la vía sencilla con sus correspondientes apartaderos, siguiendo las de Hortaleza y Fuencarral, de la manera que expresa el dibujo que acompaña.

Segundo. Una ampliación al proyecto, que consiste en establecer nuevos ramales en el paseo de la Castellana y ronda de Santa Bárbara.

Como quiera que en una instancia presentada posteriormente a la que se ha hecho mérito, el solicitante desiste, por

ahora, del establecimiento de estos nuevos ramales, la Comisión va a concretarse al primer punto, o sea a la supresión de los trozos de la calle de San Mateo y del Colmillo. Acerca de este primer punto, el Ilmo. Sr. Ingeniero Director, en informe emitido en veinticuatro del próximo pasado, dice lo siguiente:

«Esta Dirección encuentra fundada la objeción, y cree que a pesar de que, en efecto, la calle del Colmillo es poco frecuentada por carruajes y tiene la corta longitud de unos noventa metros, que fueron las consideraciones que se tuvieron en cuenta, entre otras, para dar por la Junta aquel paso, que al tiempo del replanteo ha resultado inconveniente, no debe consentirse el tranvía por dicha calle del Colmillo, por los accidentes a que pudiera dar lugar la estrechez que en las curvas se deja al tránsito público, así como los inconvenientes que de otro género originaría el reducir el radio de las mismas, que por otra parte, poco aumento daría para el paso de las aceras, según demuestra el adjunto plano. Por lo cual considera que siendo esto una dificultad técnica del trazado, la Comisión del Tranvía está en el caso de poderla resolver, de acuerdo con el Excmo. Ayuntamiento, aceptando esta modificación que tiende, por las causas expuestas, a mejorar el trazado.»

Pasado el expediente a la Junta Consultiva municipal, ésta en su informe dice que, «convencida de la imposibilidad material de que la vía pase por la calle del Colmillo, según se demuestra en el plano adjunto y al hacerse el replanteo sobre el terreno, por los graves accidentes que pudieran ocasionarse al público, a causa del reducido espacio que quedaría entre las aceras y la referida vía y por los inconvenientes que resultarían al reducir el radio de la curva, dando lugar a descarrilamientos y a que quedase interrumpida con mucha frecuencia, la viabilidad de carruajes en un punto de tanto movimiento, como el que se trata, es de parecer puede accederse a la modificación del trazado, en la forma que se pide, suprimiendo la vía por las calles del Colmillo y San Mateo, estableciéndolas por las calles de Fuencarral y Hortaleza, con sus correspondientes apartaderos y en conformidad al diseño presentado al efecto, siempre que, teniendo en cuenta que sólo se trata de una pequeña variación en el trazado del tranvía concedido y lo que se dice en la nueva legislación establecida para los tranvías, resuélvase si está en las atribuciones del Excmo. Ayuntamiento el hacer esta concesión, o

si debe someterse a la aprobación del Sr. Gobernador, según se dispone en el reglamento de Ferrocarriles que acaba de aprobarse.»

En vista de los anteriores informes, con los cuales se encuentra conforme la Comisión, pues está penetrada de la imposibilidad material de que el tranvía pase por la calle del Colmillo y de la conveniencia de la variante, opina que Vuecencia debe acceder a lo que se solicita, dando conocimiento del acuerdo al Excmo. Sr. Gobernador civil de la provincia a los efectos oportunos. V. E., no obstante, acordará, como siempre, lo que crea más justo y procedente.

Madrid veinte de julio de mil ochocientos setenta y ocho. Rafael Lozano.—Antonio R. de Póo.—C. Moreno López.—Gonzalo de Vilches.—Manuel de Ribox.

Madrid veinticuatro de julio de mil ochocientos setenta y ocho.—En su Ayuntamiento, a petición del Sr. Martínez Brau, se acordó quede sobre la mesa.—*Dicenta.*

Madrid treinta y uno de julio de mil ochocientos setenta y ocho.—En su Ayuntamiento, S. E. acordó aprobar el dictamen de la Comisión.—*Dicenta.*

Aprobación del Gobierno civil.—Excmo. señor: Visto el expediente incoado en este Ayuntamiento, a instancia del excelentísimo Sr. D. Felipe González Vallarino, en representación de la Empresa concesionaria del Tranvía de Chamberí, solicitando que, en vista de las insuperables dificultades que al tiempo del replanteo ocurrían para que pasase dicho tranvía por las calles del Colmillo y San Mateo, en las que, aun dejando las curvas del mínimo radio de trece metros, los ángulos de las casas estrechaban el tránsito del público, y que no siendo conveniente aquel trazado, se suprimiese la vía transversal por dichas dos calles y se le permitiese sentar otra vía sencilla con sus correspondientes apartaderos, siguiendo las de Hortaleza y Fuencarral:

Resultando, que pasadas a informe del Director facultativo de las Vías públicas la mencionada instancia y otras tres más, producidas por ciento y tantos vecinos y propietarios de la zona que comprende el trazado, apoyando razonadamente la del representante de la Empresa, lo ha evacuado demostrando técnicamente la imposibilidad absoluta de mantener el trazado primitivo, por lo que respecta a las calles del Colmillo y San Mateo, y la conveniencia de que se acceda a la variante propuesta;

Resultando, que oído también el parecer de la Junta Con-

sultiva municipal, ha formulado dictamen en el mismo sentido, fundándose en los graves accidentes que pudieran ocurrir al público traseunte a causa del reducido espacio que quedaría entre las aceras de las calles citadas y la vía trazada en el primer proyecto, sin que se lograra hacer desaparecer aquellos riesgos, antes por el contrario, aumentarlos, aun en el caso inadmisibles de reducir el radio de la curva;

Resultando, que dada cuenta al Excmo. Ayuntamiento en la sesión celebrada el treinta y uno de julio último, de todo lo actuado en dicho expediente, acordó, de conformidad con el dictamen de la Comisión de su seno, acceder a la variante solicitada;

Considerando este Gobierno bastante informada y técnicamente consultada la variante del trazado de que se trata, cuya tramitación guarda relativamente perfecta analogía con los proyectos establecidos para los tranvías urbanos en los artículos ciento uno al ciento cinco del reglamento de veinticuatro de mayo último, para la ejecución de la ley de Ferrocarriles de veintitrés de noviembre de mil ochocientos setenta y siete;

Considerando, que el acuerdo de ese Ayuntamiento de treinta y uno de julio citado, no podrá excluir ni economizar el trámite indispensable de la aprobación de la variante solicitada, que sólo a mi Autoridad compete conceder o negar, al tenor de lo establecido en el artículo ciento quince del mencionado reglamento, en providencia de este día, he resuelto otorgarla en los términos propuestos y que se comunique a ese Ayuntamiento y al interesado, con devolución de los adjuntos documentos que se tienen a la vista, remitidos por Vuecencia, con su atenta comunicación de tres del actual.

Dios guarde a V. E. muchos años. — Madrid cinco de septiembre de mil ochocientos setenta y ocho. — El Conde de Heredia Spínola.

Excmo. Sr. Alcalde Presidente del Ayuntamiento de esta capital.

Todos los insertos corresponden literalmente con sus respectivos originales, a que me remito.

En el deber, pues, de que todo conste solemnemente, por la presente y en la forma más procedente en derecho, otorgan:

Primero. El Excmo. Sr. D. José Abascal y Carredano, como tal Alcalde Presidente del Excmo. Ayuntamiento de esta capital, que ratificando la concesión hecha a la Compañía de Tranvías del Norte de Madrid, en virtud de la escri-

tura otorgada ante mí en veintiocho de junio de mil ochocientos setenta y siete, la modifica en el sentido de suprimir los ramales de las calles de San Mateo y Colmillo, permitiéndose en su lugar sentar vía sencilla con los correspondientes apartaderos, donde pudiera tener lugar en todo el trayecto de las de Hortaleza y Fuencarral, aprobando las obras ejecutadas al efecto.

Segundo. El Sr. D. Cristóbal Pérez González en la representación que ostenta: que acepta esta escritura en todas sus partes.

Tercero. Que señalan esta Corte como domicilio común para cualquier actuación o gestión que pudiera dimanar de esta escritura.

Tal es la que formalizan y a su exacto cumplimiento y puntual observancia, por lo que respectivamente les incumbe y en la representación que ostentan, se obligan de la manera más lata que permitan las leyes.

Advertencia.—Yo el Notario, prevengo que la copia de esta escritura se ha de presentar en la oficina de Liquidación del Impuesto sobre derechos reales y transmisión de bienes, para que haga lo que proceda y pagar lo que fuere, dentro de los plazos y bajo las penas que señala la ley de Impuestos vigente para cuando dejan de hacerlo.

En corroboración de todo firmarán siendo testigos D. Lorenzo Hernández y Simón y D. José María Fernández y Menéndez, de esta vecindad, y sin impedimento legal para serlo, según aseguran, después de enterados de las causas que lo constituyen, procedo yo el Notario a la lectura de este documento, por renunciar a hacerlo por sí los señores concurrentes, previa instrucción de su derecho y de cuanto queda consignado, también doy fe.—José Abascal.—Cristóbal Pérez.—Lorenzo Hernández y Simón.—José María Fernández y Menéndez.—Signado.—Luis González Martínez.—Es copia.—Luis González Martínez.—Rubricado.

Expediente núm. 4.