

TRANVÍA DE MADRID



ESCRITURA DE CONCESION

DEL CAMBIO DE MOTOR

DE FUERZA ANIMAL POR EL ELÉCTRICO;

otorgada en 9 de Noviembre de 1897.



MADRID

IMPRENTA MUNICIPAL

1903

Ayuntamiento de Madrid

AYUNTAMIENTO DE MADRID

PLAZA DE CONCEPCION

1880

AYUNTAMIENTO DE MADRID



AYUNTAMIENTO DE MADRID

1880

Número cuatrocientos veintiocho.—En la Villa y Corte de Madrid, á nueve de Noviembre de mil ochocientos noventa y siete, ante mí D. Antonio Turón y Boscá, Doctor en Derecho civil y canónico y administrativo; Académico Profesor de la de Jurisprudencia y Legislación; Abogado y Notario de los ilustres Colegios de esta Capital, con vecindad y residencia fija en la misma, comparecen:

De una parte el Excmo. Sr. D. Alvaro de Figueroa y Torres, Conde de Romanones, Alcalde Presidente del Ayuntamiento de esta Capital, cuyo cargo me consta ejerce en la actualidad, en nombre y representación de la Villa de Madrid.

Y de otra el Sr. D. Enrique Brown y Granger, mayor de edad, casado, propietario y vecino de Madrid, según aparece de su cédula personal que exhibe, de séptima clase, expedida bajo el número nueve mil doscientos veintiseis, con fecha cuatro de Septiembre de mil ochocientos noventa y seis.

Este señor comparece con el carácter de mandatario en nombre y representación de la Compañía del Tranvía de las calles de Madrid Limitada, constituida con arreglo á las leyes inglesas y con domicilio en la ciudad de Londres, en virtud de poder que le confirieron en esta ciudad el día diez de Noviembre de mil ochocientos ochenta y cinco ante el Notario de la misma Jolin Williams Peter Janralde, los Sres. Hermann Gustavo Trischsen, George Richardson, John Edevard Walther, los dos primeros como Directores y el último como Secretario de la Compañía del Tranvía de las calles de Madrid, y de cuyo poder se unirá á esta matriz testimonio literal para los efectos legales procedentes.

Y teniendo, á mi juicio, ambos señores comparecientes, según intervienen, la capacidad legal necesaria, que aseguran no les está limitada para formalizar la presente escritura, como antecedentes de la misma, manifiestan:

Primero. Que por el Procurador D. Luis García Ortega, en nombre de la Compañía del Tranvía de Madrid, se presentó instancia en el Ministerio de Fomento, Dirección general de Obras públicas, solicitando autorización para cambiar en todas las líneas de tranvías que aquella Compañía explota en esta Corte, el motor de fuerza animal por el eléctrico de cable aéreo.

Segundo. Que instruido el oportuno expediente y seguido por todos sus trámites, por Real orden fecha veintinueve de Julio último, se autorizó á la citada Compañía del Tranvía de Madrid para sustituir en las tres líneas de tranvías que explota en esta Corte, y que le fueron concedidas por el Excelentísimo Ayuntamiento, el motor de fuerza animal, que en la actualidad emplea, por el eléctrico de cable aéreo, cuya Real orden fué publicada en la *Gaceta de Madrid* número doscientos doce, correspondiente al día treinta y uno del citado mes de Julio, y se inserta á continuación, siendo del tenor literal siguiente:

Real orden.—Dirección general de Obras públicas—Ferrocarriles. Excmo. Señor: Vista la instancia promovida con fecha veintiseis de Junio de mil ochocientos noventa y cinco, por D. Luis García Ortega, en nombre de la Compañía del Tranvía de Madrid, solicitando de este Ministerio autorización para cambiar en todas las líneas de tranvías que aquella explota en esta Corte, el motor de fuerza animal por el eléctrico de cable aéreo:

Visto el expediente informativo instruido como consecuencia de dicha petición en ese Gobierno de provincia, con arreglo á lo que para éstos previene el artículo segundo de la Ley especial de treinta de Mayo de mil ochocientos ochenta y cinco:

Vistos los documentos que á dicho expediente acompañan:

Visto el informe emitido acerca de este asunto, por la Sección tercera de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos:

Vista la Ley de catorce de Agosto de mil ochocientos noventa y cinco, dictando las reglas á que han de sujetarse las autorizaciones para los cambios de motor en los tranvías:

Vista la última instancia formulada con fecha dieciseis del corriente mes de Julio por el Director de la Compañía peticionaria, manifestando que esta no tiene inconveniente alguno

en aceptar, en caso necesario, que el plazo de la concesión, que era noventa años por la línea del barrio de Salamanca á los de Pozas y Argüelles, se reduzca á sesenta, contados desde el día en que se publique en la *Gaceta* la Real orden autorizando el cambio de motor, y que asimismo aceptará, en vez de la libertad de tarifas que tiene para dicha línea, el que se fije como precio máximo para la conducción de viajeros el de cuatro céntimos de peseta por cabeza y kilómetro, por el concepto de peaje, y ocho céntimos por el transporte, ó sean doce céntimos en total.

Resultando que las líneas de la Castellana é Hipódromo y de la calle de Alcalá por la de Claudio Coello á la de Ferraz, fueron concedidas con arreglo á la vigente ley de Ferrocarriles de veintitrés de Noviembre de mil ochocientos setenta y siete, siendo la primera de ellas por un plazo de cincuenta y nueve años, y con una tarifa para viajeros de setenta y nueve milésimas de peseta por cabeza y kilómetro; siendo otorgadas las dichas concesiones por el Ayuntamiento de esta Capital, por tratarse de tranvías puramente urbanos:

Resultando que en el expediente informativo antes citado, se han cumplido los requisitos prevenidos en la también citada ley de treinta de Mayo de mil ochocientos ochenta y cinco, y que la Junta Consultiva aconseja que se conceda la autorización con varias prescripciones que al efecto indica:

Considerando que algunas de estas prescripciones no son pertenecientes al asunto de que se trata:

Considerando que desde el momento en que la Compañía peticionaria acepta para la línea del barrio de Salamanca á los de Pozas y Argüelles, la reducción del plazo de la concesión á sesenta años, contados desde el día en que se publique la autorización para el cambio de motor, aceptando también unas tarifas máximas para viajeros, de doce céntimos de peseta por cabeza y kilómetro, que es tanto como someterse á la vigente ley de Ferrocarriles de veintitrés de Noviembre de mil ochocientos setenta y siete, con lo cual queda cumplida la de catorce de Agosto de mil ochocientos ochenta y cinco:

Considerando que las otras dos líneas que la Compañía explota, fueron concedidas con sujeción á la precitada ley de Ferrocarriles de veintitrés de Noviembre de mil ochocientos setenta y siete:

Considerando que la autorización para el cambio de motor

no lleva envuelta modificación alguna de las condiciones y requisitos que el Ayuntamiento de esta Corte, en uso de sus facultades, impuso al otorgar las concesiones de las tres líneas de que se trata:

S. M. el Rey (q. D. g.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, de conformidad en lo esencial con el dictamen de la Sección tercera de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, ha tenido á bien resolver:

Primero. Autorizar á la citada Compañía del Tranvía de Madrid para que pueda sustituir en las tres líneas de tranvías que explota en esta Corte, y que le fueron concedidas por el Ayuntamiento de la misma, el motor de fuerza animal que en la actualidad emplea, por el eléctrico de cable aéreo, con las condiciones siguientes:

Primera. La Compañía queda obligada á ejecutar las obras necesarias para la instalación eléctrica, así como también las de conservación y reparación, ateniéndose á las instrucciones que la dicte el Ayuntamiento, cumpliendo las prescripciones del dictamen aprobado por el mismo en la sesión que celebró el día catorce de Mayo del corriente año.

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

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

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

Quinta. El aislamiento de los postes metálicos, candeleros, ménsulas, palomillas, rosetones, etc., así como el del atirantado auxiliar para adoptar el trazado de la línea aérea de trolley á la de tierra, deberá ser completo, empleando al efecto aisladores de porcelana, vidrio y ebonita más perfeccionados.

Sexta. El cable desnudo conductor de la electricidad en todos sus cruzamientos superiores de las líneas telegráficas y telefónicas, deberá ir defendida por su parte superior con un fuerte tejadillo de bambú, que en caso de rotura de los hilos telegráficos ó telefónicos, impida el contacto de ellos con el referido cable, y la derivación consiguiente de la corriente eléctrica. De no adoptarse el tejadillo indicado, será condición precisa establecer una red metálica aérea por debajo de los hilos ya establecidos en las redes telegráficas ó telefónicas.

Séptima. La concesión de las juntas de los rieles de la vía para facilitar el retorno de la corriente, deberá hacerse con el mayor esmero, empleando precisamente alambre de cobre, y si aun así no resultase tan perfecto como se requiere para evitar los efectos de las corrientes de inducción, se colocará un cable enterrado en el centro de la vía con los empalmes suficientes, con los rieles, hasta conseguir que la corriente de retorno circule fácilmente.

Octava. Los coches motores deberán ir provistos de potentes frenos mecánicos que, manejados á brazo por el conductor, puedan detener un coche lleno de viajeros en la mayor pendiente de la vía, y bajando con un recorrido máximo de siete metros, que habrá de reducirse á cinco, empleando al propio tiempo el freno eléctrico, y á tres metros tan sólo, haciendo funcionar la contramarcha eléctrica.

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

Décima. Cada coche automóvil deberá llevar sobre la plataforma, y en lo alto de su cubierta, una potente luz eléctrica de cincuenta bujías de intensidad como minimum, provista de reflector que proyecte la luz sobre el camino.

Undécima. En el interior de los coches, y bajo el asiento de uno de los costados, deberán instalarse el pararrayos, el cortacircuitos, el reostato y demás aparatos accesorios requeridos en una instalación perfecta; y todos los elementos que por su interior se establecen, además de los envolventes aisladores, deberán ir cubiertos por listones de madera que los pongan completamente á cubierto de un pasajero imprudente ó mal intencionado.

Duodécima. En la casa de máquinas, además de los amperímetros y voltímetros, reostatos, cortacircuitos, plomos fusibles y demás accesorios que en el cuadro de una instalación bien hecha se requieren, deberán instalarse interruptores automáticos que funcionen rápidamente cada vez que se produzca una avería en el cable tractor del *trolley*.

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

Décimacuarta. La línea del barrio de Salamanca á los de Pozas y Argüelles quedará sometida á la ley general de Ferrocarriles de veintitrés de Noviembre de mil ochocientos setenta y siete, y por tanto, el plazo de concesión será de sesenta años, contados desde el día de la publicación de la presente Real orden en la *Gaceta de Madrid*, y las tarifas máximas que podrá exigir la Compañía á los viajeros, serán de cuatro céntimos de peseta por cabeza y kilómetro por el concepto de peaje, y ocho céntimos por el de transporte, ó sean en total doce céntimos de peseta.

Segundo. Que esta autorización no lleva envuelta modificación alguna en las condiciones y requisitos que el Ayuntamiento de esta Corte, en uso de sus facultades, impuso al otorgar las concesiones de las tres líneas de tranvías de que se trata.

De orden del Sr. Ministro lo digo á V. E. para su conocimiento, el del Ayuntamiento de esta Corte y la Compañía peticionaria, á los efectos consiguientes.—Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid veintinueve de Julio de mil ochocientos noventa y siete.—El Director general, E. Ordóñez.—Señor Gobernador civil de esta provincia.

Tercero. Que con fecha cuatro de Agosto próximo pasado se comunicó al Excmo. Ayuntamiento la Real orden inserta anteriormente, en vista de la cual, el Negociado cuarto emitió en siete de Septiembre, el informe que á la letra dice así:

«Negociado cuarto.—La escritura de concesión de este Tranvía, otorgada en once de Diciembre de mil ochocientos sesenta y nueve, queda de hecho derogada al tener que sujetarse á lo que prescriben las disposiciones ulteriores dictadas

para organizar el servicio de tranvías. Existe una verdadera causa de novación, en cuanto se alteran ó modifican profundamente las condiciones esenciales estipuladas con anterioridad.

En efecto, voluntariamente, por cuanto ha sido solicitado por el Director representante de la Empresa el cambio de motor animal por-el eléctrico, ha venido á someterse á la legislación vigente de Tranvías, y como ésta fija como máximum de tiempo para la explotación el de *sesenta* años, en este motivo legal se vé una de las mayores alteraciones del contrato primitivo, inútil ya en lo que respecta al plazo de concesión, que á su vez es uno de los elementos esenciales de todo lo que es ó envuelve una obligación.

No es menor en transcendencia la segunda modificación que, asimismo, ha sido introducida por lo posteriormente legislado en lo que se refiere á la fijación de tarifas. Nada se determinaba en la escritura de concesión acerca de este punto, sino que basada en un espíritu de libertad amplio é incompatible con el régimen actual de Tranvías, debido sin duda á la circunstancia de ser el primero que lo solicitó en la Capital, y careciendo á la sazón de antecedente alguno, sin disposiciones administrativas que se refiriesen á esta clase de obras, no vieron en el proyecto presentado, los que en su aprobación tuvieron que intervenir, más que la utilidad que para el vecindario resultaba al contar con un medio cómodo de locomoción que acortara las distancias, ya en aquel tiempo grandes, entre los núcleos de población, que por este medio se unían.

Demuestra palmariamente lo que antes se afirma la ausencia absoluta de gravámenes de ningún género á la Empresa concesionaria, de cuyas ventajas hoy se ven privadas todas las demás Compañías que satisfacen los derechos impuestos por el uso de la vía pública.

Ahora bien, y no apartándome del objeto principal ó sea la determinación de tarifas, diremos que se varía el contrato principal, porque á las concesiones sin restricción ha sucedido el régimen ó estado de las limitaciones. Y lo mismo que aquella libertad sin restricciones procedía del común acuerdo de las dos partes contratantes, hoy la limitación tiene que surgir del convenio entre las mismas, porque en todo contrato la estipulación es hija de la unión de dos ó más voluntades, nunca una sola puede determinar la ley que es el acuerdo, so pena de

perjudicar notoriamente y de un modo arbitrario á la otra que se ve violentamente sometida.

Que esto no puede ser así lo dice la ley bien claro, y con ellos se fijará más adelante, y de un modo preciso, lo que hasta aquí viene sustentándose.

Encerrando importancia extrema para la Corporación Municipal, bajo el punto de vista administrativo económico, la cuestión de que se trata y siendo conveniente dilucidar de un modo concreto cada uno de los elementos que la constituyen, los trataremos separadamente para que su conocimiento sea fácil y conforme á la más clara concepción.

Primero. La sustitución del plazo de concesión de noventa años por el de sesenta, que de un modo expreso se fija por la Real orden de treinta y uno de Julio de mil ochocientos noventa y siete, criterio sustentado ya en la ley de catorce de Agosto de mil ochocientos noventa y cinco, que especialmente trata la cuestión presente ó sea del cambio de motor en los tranvías, sujetando á los concesionarios á lo prescrito en la ley especial de diez y seis de Julio de mil ochocientos sesenta y cuatro, que en su artículo séptimo señala el plazo de concesión en sesenta años, y á la de Ferrocarriles, de veintitrés de Noviembre de mil ochocientos setenta y siete, en su artículo setenta y seis, que señala el mismo término.

No puede caber duda, en frente de prescripciones tan claras, de la modificación sufrida con requisito tan esencial como lo es el plazo en la escritura de concesión, de once de Diciembre de mil ochocientos sesenta y nueve, que es una verdadera novación que ataca á la vida de dicha escritura, así como de las consecuencias que esta limitación lleva consigo, por lo que á los intereses municipales se refiere.

Segundo. Importancia grande ofrece la materia de tarifas de los tranvías, y de que se dejen al arbitrio de las Empresas explotadoras su señalamiento, porque es natural, es lógico, que suceda que al buscar el producto á los capitales empleados, se pretenda que éste sea el mayor, teniendo poco en cuenta los intereses del vecindario, y máxime si se trata en casi todas las Empresas explotadoras de tranvías, de colectividades extranjeras, que tienen su domicilio social fuera de España, y que, por consecuencia, no conocen la verdadera situación económica de la población donde tienen su industria.

Por consiguiente, el Municipio, como representación del

pueblo, tiene que velar porque no sufran menoscabo los intereses que personifica, no renunciando á su derecho; un derecho tan sagrado como lo es el de defender lo suyo, no concediendo franquicias por las que puedan resultar lesionados los intereses que representa, como sucedió al conceder á la Empresa del Tranvía de Madrid la libertad más absoluta de fijar por sí misma las tarifas, precepto consignado en la condición vigésimaquinta del pliego.

Y si es un derecho indubitado la intervención del Ayuntamiento en la fijación de las tarifas en su aprobación, de cuyo ejercicio no puede prescindir sin dejar al descubierto los intereses comunes, claro es que no se puede hacer ley de la proposición de una sola parte de lo que ésta fije en consonancia á sus propios intereses, que no son los únicos que se ventilan en un contrato de esta naturaleza, como ocurriría admitiendo *ipso facto* lo propuesto por la Empresa de las Tranvías de Madrid, y consignada en la Real orden de treinta y uno de Julio último; lo manifestado tiene confirmación plena en la legislación, pues no á otra cosa se refieren las informaciones de que habla el reglamento de Obras públicas en su artículo veinticuatro, repetido en el artículo ciento ocho, en que se dispone «que el proyecto de tarifas se someterá por término de quince días á una información pública dirigida por el Alcalde».

Y si esto se preceptúa para cuando únicamente está en proyecto, no podía menos de confirmarse de una manera más vigorosa al tratar de ser un hecho la ejecución de la obra, y así encontramos en la legislación especial de Tranvías disposiciones que robustecen el principio que aquí se mantiene.

La ley especial de dieciseis de Julio de mil ochocientos sesenta y cuatro, en su artículo trece, dispone, que tienen que ser aceptadas recíprocamente las condiciones y *tarifas* de la concesión, y el artículo sesenta y seis de la ley de Ferrocarriles de veintitres de Noviembre de mil ochocientos sesenta y siete, implícitamente determina lo mismo al decir que serán objeto de la subasta de concesión de los tranvías el tipo de las *tarifas* máximas y el plazo de la concesión; y el Reglamento de veinticuatro de Mayo de mil ochocientos setenta y ocho para la ejecución de la anterior ley, dispone «que las tarifas tienen que ser aprobadas, cuyos tipos en ningún caso podrán excederse».

Por la Real orden de veintinueve de Julio de mil ochocien-

tos noventa y siete, se fijan los tipos máximos de las tarifas, con sujeción á las cuales debe cobrar la Empresa que nos ocupa, el precio de su servicio al público por kilómetro y persona, señalando cuatro céntimos de peseta en concepto de peaje y ocho por transporte. En la misma condición catorce, y en su párrafo segundo se dice que esta autorización no modifica en nada las condiciones que el Ayuntamiento impuso á las Compañías y amengua en nada las facultades de dicha Corporación. Aparecen en esta condición catorce contradicciones manifiestas con la legislación, en primer término, de Obras públicas, y de Ferrocarriles que ya se ha citado en esta segunda parte del informe, y las contradice al fijar las tarifas teniendo en cuenta únicamente lo alegado por la Empresa, sin oír al otro interesado que lo es el Ayuntamiento.

Se opone también en el párrafo segundo á la verdad de lo que en la misma Real orden se dice, al manifestar que no entraña modificación alguna al contrato primitivo, cosa que no se ve tan clara, si se tiene en cuenta lo expuesto y fundamentado.

Deslindados por el análisis los dos elementos de vital interés en toda concesión del género de la que nos ocupa, como es demostración palmaria del estudio detenido del mismo artículo setenta y seis de la ley de Ferrocarriles de mil ochocientos setenta y siete, tantas veces repetido, al disponer que el plazo y las tarifas con el objeto preferente en lo que primero se debe fijar la atención para la concesión de tranvías, aparece claro de un modo indubitado, que al ser otras distintas las condiciones del contrato definitivo y las que ahora se fijan, surge la novación del contrato, se impone la formación de nueva escritura precisa para que no queden en el aire cosas y derechos que tanta gravedad encierran.

Conveniente si no fuera necesario es para todos que el contrato se realice, porque de este modo se podrán fijar de un modo concreto los derechos y obligaciones respectivas, apartándose de la vaguedad y confusión que tantas molestias ocasionan y tantas colisiones engendran.

Se deduce de todo lo expuesto:

Primero. La novación de contrato, por ser inútil y estar derogado en lo esencial el contrato primitivo, pues constituyendo el verdadero fondo de estas condiciones *décimasexta y vigésimaquinta*, ó sean las que tratan del plazo y la libertad de tari-

fas respectivamente, han quedado destruídas por la Real orden de treinta y uno de Julio de mil ochocientos noventa y siete, la ley de catorce de Agosto de mil ochocientos noventa y cinco y las de Ferrocarriles de diez y seis de Julio de mil ochocientos setenta y cuatro y veintitrés de Noviembre de mil ochocientos setenta y siete.

Segundo. Que una vez que se está en el caso de celebración de una nueva escritura, se fije en ella entre las condiciones necesarias para que en el caso de caducidad, ya por incumplimiento del contrato, ya por su vencimiento natural, aquéllas por las que el Ayuntamiento conozca á lo que tiene derecho y pueda reclamar sin excederse y sin que se le perjudique. Estas condiciones pueden ser, entre otras, la formación de cuadros detallados en que se exprese con la debida separación el material de que dispone la Empresa, las modificaciones que en él se introduzcan y el estado del mismo. Así también de las tarifas aplicadas y de los rendimientos.

Tercero. También se precisarán de un modo claro las condiciones aprobadas por el Excmo. Ayuntamiento en la sesión del catorce de Mayo último, que no estén modificadas por la Real orden de treinta y uno de Julio de mil ochocientos noventa y siete, aprobando los modelos de aparatos que mejores condiciones reúnan para la tracción eléctrica, en armonía con lo que exigen la seguridad para las personas y el mejor ornato de la vía pública.

Cuarta. Deben tenerse en cuenta y ser confirmadas de nuevo aquellas condiciones que existan en la escritura primitiva y no estén en contradicción con las que nuevamente se implanten.

Quinta. Aunque no se haya insistido en el precedente informe sobre el extremo relativo á la satisfacción de derechos al Ayuntamiento por el uso de la vía pública, podía llegarse á un acuerdo entre ambas partes, asimilando la explotación de la línea primitiva á la de Claudio Coello á Ferraz, en la cual la condición veintitrés de la escritura de veintitrés de Julio de mil ochocientos ochenta y siete determina que el concesionario satisfará á los fondos municipales, durante todo el tiempo de la concesión, y por trimestres adelantados, un canon de trescientas cincuenta pesetas por kilómetro y recorrido.

Sexta. Asimismo, respetando igual asimilación, y en con-

sonancia con las condiciones treinta y cuatro y treinta y cinco de la concesión referida, aclaradas por la disposición primera de dicha escritura, podrían establecerse las tarifas de precios de transporte por kilómetro completo, sin tener en cuenta las fracciones de distancia, de manera que un kilómetro empezado se tendrá como si se hubiera recorrido por entero.

Para fijar debidamente los datos habrá de preceder la medición de los trayectos en que hoy está dividida la línea para el servicio público, desde la Puerta del Sol á la estación de Salamanca por la calle de Serrano, y el otro extremo hasta el final de la calle de Ferraz en esta forma:

Desde la Puerta del Sol hasta la calle de Serrano en su encuentro con la de Villanueva, número de metros y precio por viajero.

Desde la calle de Villanueva á la Estación del Tranvía, idem id.

Desde la plaza de San Marcial á la calle del Marqués de Urquijo, idem id.—Madrid siete de Septiembre de mil ochocientos noventa y siete.—Mateo Calvo.—Con rúbrica.

Cuarto. Que el Excmo. Sr. Alcalde Presidente, por decreto fecha dieciocho y veintiuno de Septiembre último, ordenó que se enterase al Director de la Empresa del anterior informe y que se diera cuenta al Excmo. Ayuntamiento.

Quinto. Que enterado el compareciente D. Enrique Brown del informe del Negociado cuarto y decreto del Sr. Alcalde, presentó al Excmo. Ayuntamiento con fecha veinticinco del repetido mes de Septiembre el escrito del tenor siguiente:

«Excmo. Sr. Alcalde Presidente del Ayuntamiento de Madrid.—D. Enrique Brown y Grauger, Director del Tranvía de Madrid, con domicilio en la calle de Serrano, número ciento dos, en el expediente sobre examen de la escritura de concesión del Tranvía de Madrid, fecha once de Diciembre de mil ochocientos sesenta y nueve y Real orden del treinta y uno de Julio último autorizando el cambio de motor de fuerza animal por el eléctrico, expongo: Que enterado del informe del Negociado y del decreto de V. E., tengo el honor de manifestar que, aunque considero innecesaria la ampliación de la escritura de concesión que dicho Negociado propone, como el propósito de la Empresa que represento es facilitar el acto de replanteo de postes que solicité en treinta de Agosto último

porque los sesenta años porque ha sido autorizado el cambio de motor empezó á correr y contarse en treinta y uno de Julio último en que se publicó en la *Gaceta*, manifiesto mi conformidad con lo propuesto, hallándome dispuesto en la representación que osiento á aceptarlo, y además á cumplir la promesa que verbalmente hice á V. E. de suministrar la corriente necesaria para un máximo de diez arcos voltáicos de los que ordinariamente se usan en Madrid actualmente, que se colocarán en los postes que utilizará la Empresa para soporte del cable aéreo instalados en el centro de las dos vías de la calle de Alcalá; siendo de advertir, que esta Empresa suministrará la corriente desde la hora que empiece el alumbrado público hasta que termine el servicio del Tranvía, y entendiéndose, que la Empresa sólo facilitará la corriente para el alumbrado, siendo de cuenta del Ayuntamiento la instalación y conservación de las lámparas; y por último, que la Empresa no será responsable de cualquier interrupción que por cualquier causa ó accidente pudiera sufrir la corriente eléctrica.

Ahora bien, como esta Empresa tiene contratadas á plazo fijo las obras y materiales para la instalación, estando ya en Madrid gran parte del material esperando el replanteo, confía en que la ilustración y justificación de V. E. resolverá sin dilación alguna este asunto, y concluyo.

Suplicando á V. E. se sirva tener por hechas las anteriores manifestaciones, á los efectos que quedan expresados. Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid veinticinco de Septiembre de mil ochocientos noventa y siete.—Enrique Brown, con rúbrica. »

Sexto. Que dada cuenta al Excmo. Ayuntamiento del traslado de la Real orden inserta anteriormente, y de la notificación del informe del Negociado cuarto al Director de la Compañía del Tranvía de Madrid, así como de la instancia presentada por este señor, que también queda inserta; la Corporación Municipal, en sesión pública ordinaria, fecha veinticuatro de Septiembre último, acordó quedar enterada y conforme.

Séptimo. Que habiendo comparecido D. Enrique Brown en el Negociado cuarto, con fecha treinta del mismo mes de Septiembre, y enterado del acuerdo del Excmo. Ayuntamiento á que se refiere el párrafo anterior de la Real orden que lo motivó, manifestó que prestaba su conformidad, según aparece

de diligencia formalizada por dicho Sr. Brown y por el Jefe del Negociado correspondiente.

Octavo. Que pasado el expediente al infrascrito Notario, para la redacción de la presente escritura, lo ha reconocido y examinado, y á él en todo caso se remite.

Teniendo base los antecedentes expuestos, los señores comparecientes, según intervienen, proceden á la formalización de esta escritura, que llevan á efecto en las siguientes:

ESTIPULACIONES

Primera. Se modifica por la presente escritura, la de concesión del Tranvía de Madrid otorgada en once de Diciembre de mil ochocientos sesenta y nueve, ante el Notario de esta Corte, D. Olallo Megía, en la forma y condiciones que se determina en las siguientes cláusulas.

Segunda. El tiempo de la concesión del tranvía que en esta Corte explota la Compañía representada por D. Enrique Brown, y que le fueron concedidas por el Excmo. Ayuntamiento en la escritura de once de Diciembre de mil ochocientos sesenta y nueve, se entenderá en lo sucesivo que es el de sesenta años, contados desde el día treinta y uno de Julio último, en vez de los noventa años que se fijaron en la condición décimasexta de la escritura de concesión.

Tercera. Las tarifas de precios de este tranvía, será en lo sucesivo, para la conducción de viajeros, de cuatro céntimos de peseta por cabeza y kilómetro por el concepto de peaje, y ocho céntimos por el de transporte, ó sean doce céntimos en total, quedando, en su consecuencia, nula y sin efecto alguno, la condición vigésimaquinta de la citada escritura de concesión, fecha once de Diciembre de mil ochocientos sesenta y nueve, por la cual se dejó á la Empresa en libertad para fijar las tarifas, derechos y precios que juzgase convenientes por el uso del servicio del tranvía de que se trata.

Cuarta. En consonancia con las condiciones treinta y cuatro y treinta y cinco de la escritura de concesión fecha veintitrés de Julio de mil ochocientos ochenta y siete, se establecerán las tarifas de precios de transportes por kilómetro completo, sin tener en cuenta las fracciones de distancia, de ma-

nera que un kilómetro empezado, se entenderá como si se hubiera corrido por completo, á cuyo efecto se procederá á la medición de los trayectos en que hoy está dividida la línea para el servicio público.

Quinta. La Compañía del Tranvía de Madrid queda obligada á la formación de cuadros detallados en que se exprese con la debida separación el material de que dispone la Empresa, las modificaciones que en él se introduzcan y el estado del mismo, así como también de las tarifas aplicadas y de los rendimientos.

Sexta. La Compañía del Tranvía de Madrid satisfará á los fondos municipales durante todo el tiempo de la concesión, y por trimestres adelantados, un canon de trescientas cincuenta pesetas por kilómetro de recorrido.

Séptima. La Compañía del Tranvía de Madrid queda obligada á suministrar la corriente necesaria para un máximum de diez arcos voltáicos de los que ordinariamente se usan en Madrid en la actualidad, que se colocarán en los postes que utilizará la Empresa para el soporte del cable aéreo instalados en el centro de las dos vías de la calle de Alcalá, entendiéndose el suministro de dicha corriente desde la hora que empiece el alumbrado público hasta que termine el servicio del tranvía, y que la Empresa solo facilitará la corriente para el alumbrado, siendo de cuenta del Ayuntamiento la instalación y conservación de las lámparas, no respondiendo la Empresa de ninguna interrupción que por cualquier causa ó accidente pueda sufrir la corriente eléctrica.

Octava. En cuanto á las condiciones facultativas para la instalación y explotación del nuevo servicio, la Compañía concesionaria queda sometida estrictamente á las aprobadas por el Excmo. Ayuntamiento el catorce de Mayo último, y que á la letra dicen así:

I. La corriente será continua y el potencial en el cable no excederá de quinientos voltts.

II. El hilo de trabajo se dividirá en secciones alimentadas por conductores feeders aislados.

III. El conductor de trabajo no sufrirá las tensiones de su propio peso, que irá suspendido por otro cable que impida en caso de rotura la caída.

IV. La distancia de los tensores que soporte el cable conductor del fluido deberán ser mayores que la altura á que di-

cho cable va colocado sobre la vía pública. Esta altura oscilará entre siete y ocho metros.

V. La suspensión del hilo de trabajo se hará por medio de un doble aislamiento que impida toda derivación de la corriente.

VI. Para precaver el contacto de los hilos telegráficos, telefónicos, etc., y el conductor de trabajo del tranvía, se protegerá este último con dos hilos á la altura conveniente (medio próximamente) en todos los puntos de cruce y en la extensión que se juzgue conveniente, según los casos.

VII. La suspensión en cables de primer orden con doble vía, se hará por medio de postes con dobles consolas colocados en la entrevía.

VIII. En cables de segundo orden, en que las vías se acerquen á uno de los encintados, se colgará el cable de postes con una sola consola de suficiente longitud para alcanzar al eje de la vía. En este caso, el poste se colocará tangente á la línea interior del encintado; y en cables de tercer orden, el conductor de trabajos se suspenderá de hilos transversales al eje y sujetos bien á postes colocados tangentes á las líneas del encintado ó á candelabros adosados á las fachadas, ó bien á grapas empotradas en las fachadas de las casas, si los propietarios consienten esta clase de servidumbre, cuestión de la exclusiva competencia de las Empresas.

IX. Entre todos estos casos, la ornamentación de los soportes se sujetará á los dibujos que previamente aprobará el Excmo. Ayuntamiento y la Comisión de Obras á propuesta del Ingeniero de Vías públicas, é igual procedimiento se seguirá para señalar el sistema propio aplicable á cada vía.

X. La línea de alimentación, el conductor de trabajo, los coches y la fábrica, estarán protegidos por el número suficiente de pararrayos y dispuestos de manera que eviten que las descargas eléctricas de la atmósfera puedan causar accidentes desgraciados á los pasajeros y desperfectos en el material de las líneas.

XI. Para evitar las acciones electrolíticas sobre las tuberías de otras canalizaciones, se colocarán los conductores de alimentación á mayor distancia de un metro de aquellas y se asegurará el retorno de la corriente por los carriles acumulando la conductibilidad en la junta de los mismos, por medio de bridas opuestas se unirán entre sí por un hilo de cobre y

todos éstos con una longitudinal, enterrado en el eje de la vía hasta el polo negativo de la fábrica.

XII. Para evitar cualquier accidente á pesar de la rapidez con que se puedan parar los coches en este género de tracción, irá provisto cada uno de dos salvavidas, uno al frente de cada plataforma.

XIII. Los modelos de este aparato serán precisamente examinados por el facultativo municipal y aprobados por el Ayuntamiento.

XIV. La velocidad máxima con que marcharán los coches, se determinará según el resultado de las experiencias que se hagan antes de autorizar la explotación al servicio público, y la mínima será de ocho kilómetros por hora.

XV. Una vez instalada la fábrica de alimentación y la línea, antes de abrirse al público, en las altas horas de la noche y después que cese la circulación de tranvías, se harán ante la intervención de los facultativos y Sres. Concejales que la Alcaldía Presidencia designe, todos cuantos ensayos juzgue convenientes, hasta adquirir la seguridad de que están previstas todas las eventualidades posibles y asegurada la buena marcha de la explotación, sin que pueda utilizarse la tracción eléctrica hasta que quede perfectamente comprobada la regularidad en el funcionamiento de todos y cada uno de los elementos que entran á componer el sistema.

Novena. Asimismo la Compañía del Tranvía del Madrid, observará estrictamente lo dispuesto en la Real orden de veintinueve de Julio último, publicada en la *Gaceta* de treinta y uno del mismo mes, inserta en los antecedentes de esta escritura, y que se tienen aquí por literalmente reproducidos.

Décima. Queda subsistente y en toda su fuerza y vigor la escritura de concesión del Tranvía de Madrid, de once de Diciembre de mil ochocientos sesenta y nueve, tantas veces repetida, en todo aquello que no se halle modificado por la presente.

Undécima. D. Enrique Brown, para cuantas cuestiones y reclamaciones judiciales y extrajudiciales puedan tener lugar con motivo de la observancia y cumplimiento del presente contrato, somete expresamente á la Compañía del Tranvía de Madrid á los Juzgados y Tribunales ordinarios de esta Capital, renunciando cualquier otro fuero que pueda corresponderle.

En cuyos términos queda solemnizada esta escritura y consentida por los señores otorgantes, según intervienen.

Así lo dicen y otorgan el Excmo. Sr. D. Alvaro Figueroa y Torres y D. Enrique Brown y Grauger, siendo testigos instrumentales, D. Domingo García Fernández y D. Martín Pedroche Mayorga, ambos de esta vecindad, y sin impedimento legal que obste á su testimonio.

Y yo el Notario hago constar, haber advertido, que de esta escritura debe presentarse copia, dentro del término de treinta días, en la oficina de liquidación del impuesto de derechos reales y transmisión de bienes de Madrid, para satisfacer á la Hacienda el que devengue por este contrato, bajo las multas establecidas, caso contrario, en la legislación vigente.

También advertí á los señores otorgantes y testigos, el derecho que la ley les concede para leer por sí mismos esta escritura, y habiendo hecho uso de él, se ratificaron los primeros en su contenido y firman en unión de los testigos.

De cuanto queda consignado en el presente instrumento público y del conocimiento de los señores otorgantes, yo, el infrascrito Notario, doy fe, signo y firmo y rubrico.—Alvaro Figueroa, Conde de Romanones.—E. Brown.—Domingo García.—Martín Pedroche.—Signado.—Antonio Turón. Todos con rúbrica.

Es primera copia exacta de su matriz, número cuatrocientos veintiocho de mi protocolo de instrumentos públicos. La expido para el Excmo. Ayuntamiento de Madrid en un pliego clase primera, número mil ochenta y nueve, y doce de la décima tercera, números del un millón cuatrocientos setenta y siete mil catorce, al presente, que signo, firmo y rubrico en Madrid al siguiente día de su otorgamiento.—Sobrerraspado.—instan: a: un: lo: doble: Vale. Entre líneas.—El día.—Sobre raspado: al: milíme: centésimas.—También vale.—Antonio Turón.

Examinado este documento, se declara no sujeto al impuesto, con arreglo al artículo 36 del Reglamento.

Por honorarios, ha satisfecho hoy el Ayuntamiento de Madrid, ochenta céntimos, según carta de pago núm. 1.575 de Intervención.

Madrid 22 de Noviembre de 1897.—El Abogado del Estado,
José Souto.