18.

TRANVÍA

DE

CLAUDIO COELLO Á FERRAZ

CONCESIÓN POR 60 AÑOS

Empieza la explotación en 10 de Mayo de 1891.

SEGUNDA EDICIÓN

MADRID

IMPRENTA MUNICIPAL

1905

Escritura de concesión de un tranvía urbano, por el Excmo. Ayuntamiento de Madrid.—Otorgantes: Excelentísimo Sr. D. José Abascal y D. Ramón Díaz Maroto.—Testigos: D. Gumersindo Palenzuela y Don Joaquín Gusi y Gusi.

En la villa y Corte de Madrid, á 23 de Julio de 1887, ante mí D. Antonio Turón y Boscá, Doctor en derecho Civil y Canónico y Administrativo, Académico Profesor de la Jurisprudencia y Legislación, Abogado y Notario de los ilustres Colegios de esta capital, con vecindad y residencia fija en la misma, constituído, previo requerimiento, en la Alcaldía Presidencia del Excmo. Ayuntamiento de esta Corte, comparecen:

De una parte, el Excmo. Sr. D. José Abascal y Carredano, Alcalde Presidente del Ayuntamiento de Madrid, en nombre y representación de esta misma Corporación Municipal, cuyo cargo de Alcalde Presidente doy fé que ejerce en la actualidad.

Y de otra, el Sr. D. Ramón Díaz Maroto, mayor de edad, viudo, Ingeniero, de Villafranca del Vierzo (León), y vecino de Madrid, con cédula personal de quinta clase, fecha 20 de Octubre último, número 24.290.

Y hallándose, á mi juicio, los señores comparecientes en su respectivo derecho y representación, con la aptitud y capacidad legal necesaria para formalizar la presente escritura, como antecedentes de la misma, para su mejor inteligencia, exponen los hechos siguientes:

1.ª Que en 17 de Julio de 1882, D. Ramón Díaz Maroto, presentó á la Superioridad, con arreglo á los requisitos y disposiciones de la ley y reglamentos vigentes en la materia, un proyecto de tranvía urbano, con motor de sangre, que partía de la calle de Claudio Coello de esta Corte y terminaba en la calle de Ferraz, cuyo proyecto fué aprobado con prescripciones, por Real orden de 25 de Mayo de 1885.

2.ª En su virtud, se instruyó en el Negociado cuarto del Exce-

lentísimo Ayuntamiento de Madrid el oportuno expediente para la subasta que había de verificarse para la construcción de dicho tranvía en proyecto, cuya subasta tuvo lugar en 27 de Abril de 1886, bajo la base del repetido proyecto del Sr. Díaz Maroto, siendo la concesión por término de sesenta años, y bajo los tipos marcados en las tarifas correspondientes.

3.ª Dicha subasta se declaró desierta por falta de licitadores habiendo presentado contra ella el Sr. D. Carlos Locatelli una protesta fundada en que la concesión del tranvía de la calle de Claudio Coello á la de Ferraz, vulneraba sus intereses como concesionario de los tranvías de contorno de Madrid y de la Necrópolis del Este, cuya protesta con el expediente original de subasta y extracto del instruído para la aprobación del repetido proyecto, se remitió al Excmo. Sr. Ministro de la Gobernación por conducto del Excelentísimo Sr. Gobernador civil de la provincia. El Sr. Ministro á su vez remitió los antecedentes á informe de la Sección de Gobernación del Consejo de Estado por Real orden de 20 de Octubre último; y este alto Cuerpo consultivo, después de pedir ampliación de antecedentes para su estudio, opinó que procedía desestimar la reclamación deducida por D. Carlos Locatelli y aprobar el acuerdo de cinco de Mayo de 1886, en que el Ayuntamiento adjudicó á D. Ramón Díaz Maroto, el remate del tranvía de la calle de Claudio Coello á la de Ferraz, como autor del proyecto, por no haberse presentado proposiciones mejorando las condiciones del mismo.

En consecuencia el Excmo. Sr. D. José Abascal en nombre del Ayuntamiento de Madrid, por la presente escritura otorga en favor de D. Ramón Díaz Maroto la concesión del tranvía de la calle de Claudio Coello á la de Ferraz, con las mismas condiciones y tarifas aprobadas por el Excmo. Ayuntamiento, según resultan de los pliegos unidos al relacionado expediente, y cuyos testimonios para los efectos que procedan, se insertarán en la presente escritura, de la cual formarán parte integrante y se expedirán con sus copias.

Dichas condiciones son como sigue:

1.ª Don Ramón Díaz Maroto se obliga á ejecutar de su cuenta y sin ninguna clase de subvención, todas las obras necesarias para el completo establecimiento de un tranvía, que ha de recorrer el trayecto siguiente:

Partirá de la línea de tranvía establecido por la Compañía del Este, con cuya línea empalmará en la carretera de Aragón, prolongación de la calle de Alcalá en el punto intersección de aquélla con la calle de Claudio Coello; seguirá por esta última hasta la de

Goya, continuando por ella hasta la plaza de Colón, la cual cruzará para subir por la ronda de Recoletos hasta la glorieta de Santa Bárbara, entrando en el paseo de Santa Engracia hasta la desembocadura en el mismo de la actual ronda de Santa Bárbara, toda la que seguirá desembocando y atravesando la glorieta de Bilbao, y tomando por la calle de Carranza, glorieta de San Bernardo, todo el paseo de Areneros y la parte de cuesta del mismo nombre, hasta la calle de Ferraz, término del tranvía.

2.ª Las obras de este tranvía se ejecutarán con arreglo al proyecto aprobado con prescripciones por Real orden de 25 de Mayo de 1885, no pudiendo introducirse modificación alguna en dicho proyecto sin aprobación de la Superioridad ó quien competa.

3.ª El tranvía se establecerá por regla general por el centro de las vías, salvo los casos especiales en que á juicio del Inspector facultativo de las obras convenga para el mejor servicio colocarlo en uno de los costados, en cuyo caso el carril exterior deberá quedar á la distancia mínima de 70 centímetros del encintado ó arista de la cuneta.

4.ª A uno y otro lado del carril se colocarán en todas las vías afirmadas filas de adoquines de granito de 28 centímetros de roga, 14 centímetros de ancho y de 22 á 24 centímetros de tizón.

5.ª Los carriles no sobresaldrán de la superficie adyacente de la vía sobre que vayan colocados; y el concesionario queda obligado á conservar y reparar á sus espensas la zona comprendida entre los dos carriles y además las dos zonas contiguas exteriormente á los mismos, en una anchura de 50 centímetros.

La conservación y reparación de estas tres zonas, se ejecutará en la misma forma con los materiales iguales á los empleados en el resto de la vía.

6.ª Se establecerán los apartaderos que se estimen necesarios para el buen servicio, á juicio del Inspector facultativo de las obras, el que fijará también la longitud que en cada caso hayan de tener aquéllos con arreglo á las condiciones especiales en que se encuentren.

7.ª La inspección y vigilancia de las obras, así como la del cumplimiento de estas condiciones, corresponde á la Dirección facultativa de las Vías públicas municipales; debiendo atenerse el concesionario á cuantas prescripciones se le dicten con este objeto por la mencionada Dirección facultativa.

Los gastos que ocasione esta inspección y vigilancia serán de cuenta del concesionario.

8.ª Es de cuenta del mismo concesionario ejecutar todas aque-

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

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

10.ª El perfil transversal de la vía pública en la parte ocupada por el tranvía, se restablecerá en su forma primitiva, no pudiendo sufrir alteración alguna por ningún motivo.

11.ª El empedrado ó afirmado de la vía pública en toda la extensión en que haya sido necesario levantarlo para la realización de las obras del tranvía, se ejecutará por el concesionario, volviendo á emplear los mismos materiales levantados, y si éstos no fuesen suficientes, para dejar todo el pavimento de aquéllos en buenas condiciones, adquirirá y colocará de su cuenta los materiales necesarios para ello de las mismas condiciones de los allí existentes. Si por el contrario sobrasen, de los que anteriormente tenía la vía pública á causa del espacio ocupado por los railes ó por cualqnier obra, este sobrante se colocará á los lados de la misma á disposición de la Villa, de cuya propiedad queda. Si conviniese variar la clase de pavimento de la vía pública, al establecer el tranvía se colocarán al lado los nuevos materiales por cuenta de la Municipalidad, siendo de la del concesionario su colocación en la manera que se le designe; pero si la variación se hiciese estando explotándose el tranvía, entonces la mano de obra será también de cuenta del Municipio.

12.ª Toda modificación en la traza horizontal ó vertical de la vía pública, ya sea propuesta por el concesionario ó impuesta por el Municipio, que pueda afectar las condiciones actuales de viabilidad, será objeto de un proyecto especial que formarán respectivamente el concesionario ó la Inspección facultativa y no podrá llevarse á eje-

cución hasta que haya sido aprobado por el Ayuntamiento. La realización de las obras que ocasione esta modificación, será en su totalidad de cuenta del concesionario cuando éste la haya promovido; y solo en la parte que afecta al tranvía, cuando lo haya sido por la Municipalidad,

13.ª Antes de dar principio á los trabajos se procederá al replanteo de toda la línea por la Dirección facultativa de las Vías públicas con asistencia del concesionario ó representante legalmente autorizado, levántandose la correspondiente acta y planos en que conste el trazado que se marque, situación de la línea, apartaderos y demás, cuyos documentos serán autorizados por ambas partes. Todos los gastos que ocasionen las operaciones antedichas serán de cuenta del concesionario.

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

15.ª No podrá ponerse el todo ó parte alguna de este tranvía en explotación, sin obtener la apróbación de superioridad previo reconocimiento de todas y cada una de las obras por la Inspección facultativa con asistencia del concesionario ó de quien legalmente le represente, de cuya operación se levantará la correspondiente acta, en la que se hará constar si se han cumplido en la construcción todas las condiciones estipuladas.

16.ª Como fianza para el cumplimiento de lo estipulado, el concesionario ha ingresado en la Caja General de Depósitos sesenta y ocho billetes de Cuba, series B. C. H. 274.613 al 44—343.997 á 344.000—396.301 al 30—415.649 y 480.115 por valor nominal de 34.000 pesetas.

Esta fianza no será devuelta al concesionario hasta que se terminen todas las obras para el establecimieto del tranvía.

17.ª Si la vía pública sufriese algún perjuicio respecto á las condiciones de viabilidad á causa del tranvía, tanto durante la construcción de las obras cuanto despues de abierto á la explotación, el concesionario se halla obligado á reparar inmediatamente los daños ó desperfectos; y si no lo hiciese, el Excmo. Ayuntamiento lo verificará en el primer caso por cuenta de la fianza, que el concesionario tendrá obligación de reponer dentro del plazo de los diez días siguientes al que se hubiese requerido para que la complete; y el segundo

con los productos de la explotación, que el Ayuntamiento podrá embargar desde luego por la vía gubernativa y de apremio sin ulterior recurso.

18.ª El concesionario podrá elegir libremente los medios de ejecución del tranvía, siempre que no se opongan á lo estipulado, así como los empleados que destine á su administración. Formará asimismo los cuadros de marcha y reglamentos necesarios para el servicio público, que deberá someter á la aprobación del Excmo. Ayuntamiento.

El concesionario se atendrá en la explotación de este tranvía á las Leyes y Reglamentos vigentes sobre esta materia, y á las prescripciones de policía urbana y á cuantas disposiciones dicte la Superioridad en lo relativo á la seguridad y salubridad pública.

19.ª El concesionario explotará el tranvía durante el término de sesenta años con arreglo á las tarifas de precios que después se dirá, de cuyos tipos no podrá excederse en ningún caso.

20.ª Es obligación del concesionario tener asegurada la circulación del tranvía, salvo los casos de fuerza mayor, debidamente justificada. Si se interrumpiese la explotación por causas imputables al concesionario, la superioridad adoptará las medidas conducentes á restablecerla y á continuarla á costa del mismo hasta que éste acredite debidamente dentro del término de seis meses, que cuenta con medios suficientes para volver á encargarse de la explotación.

21.ª Igualmente está obligado el concesionario á conservar la vía pública empedrada ó afirmada en la zona comprendida entre las barras carriles exteriores, más cincuenta centímetros de cada lado; y en caso de tener que reponer los materiales lo hará por su cuenta.

22.ª La conservación de que habla la base anterior, se verificará bajo la inspección y vigilancia de la Dirección facultativa de las Vías públicas del Municipio, la que podrá ordenar la reforma ó renovación de los firmes ó empedrados, siempre que á su juicio sea necesario, quedando por tanto obligado el concesionario á ejecutar inmediatamente y al primer aviso, las obras que al efecto se le indiquen y en el caso de no realizarlo, se ejecutarán por los operarios de la Municipalidad y por cuenta del concesionario, pudiéndose embargar para este objeto los productos de la explotación por la vía gubernativa y de apremio.

23.ª El concesionario satisfará á los fondos municipales, como retribución del uso que hace de la vía pública durante todo el tiempo de la concesión, y por trimestres adelantados, la cantidad de 1.283 pesetas 10 céntimos anuales, que corresponde, según la

longitud fijada en el proyecto, que es de 3.666 metros lineales, al tipo de 350 pesetas por kilómetro, entendiéndose que si de la medición que ha de practicarse al terminar las obras, resultara alguna variación en esta longitud, se graduará el canon en proporción, con arreglo al tipo fijado, y cuyo pago deberá contarse á partir del día en que la línea se abra á la explotación.

Igualmente variará el canon fijado, con arreglo á la longitud que resultara si se introdujera en el porvenir alguna variación en la traza de esta línea.

24.ª La concesión de este tranvía durará sesenta años, y se otorga, con sujeción á esta escritura, á la ley de 23 de Noviembre de 1877 y al reglamento para su ejecución, entendiéndose hecha sin perjuicio de tercero y dejando á salvo los derechos particulares.

25.ª Al expirar el término de la concesión, el concesionario entregará el tranvía en buen estado de servicio con todas sus dependencias, el cual pasará á ser propiedad del Ayuntamiento, debiendo encontrarse en buen estado de conservación, todas las obras con el material fijo, móvil y semoviente de que se componga, cuyo mínimum será el fijado en el presupuesto que formará parte del proyecto aprobado.

26.ª En los cuatro años que precedan al término de la concesión, el Ayuntamiento se reserva el derecho de retener los productos liquidados en la explotación del tranvía y emplearlos en la conservación del mismo, si el concesionario no llenase esta obligación.

27.ª Las obras de este tranvía darán principio dentro del plazo de dos meses, contados desde la fecha de esta escritura, y quedarán terminadas en el plazo de diez y ocho meses.

28.ª Caducará la concesión en los casos siguientes:

1.º Si no se diese principio á las obras, ó no se terminasen dentro de los plazos señalados en la base anterior, salvo los casos de fuerza mayor, debidamente justificados.

2.º Si se interrumpiese total ó parcialmente el servicio público del tranvía, salvo igualmente los casos de fuerza mayor, y

3.º Si existiendo compañía concesionaria fuese ésta disuelta por resolución administrativa ó judicial ó bien declarada en quiebra. En todos estos casos se procederá con arreglo á lo que determina el capítulo V de la ley de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877 y los artículos correspondientes al reglamento para su ejecución.

29.ª El concesionario nombrará un representante para recibir las instrucciones ó comunicaciones que le dirijan el Ayuntamiento ó sus Delegados, el cual deberá residir en Madrid; si se faltase á esta

disposición ó el representante se hallase ausente de esta Corte, será válida toda notificación hecha al concesionario con tal de que se deposite en la Alcaldía.

30.ª El concesionario queda obligado á permitir la circulación de carruajes que procedan de otros tranvías que, empalmando con éste en un punto cualquiera de su trayecto, salgan del mismo para continuar en otra dirección, previo pago del peaje correspondiente.

31.ª Si por fuerza mayor la Municipalidad se ve obligada á ocupar transitoria ó eventualmente la vía pública ó á que la ocupe el dueño de alguna finca urbana que requiera obras urgentes ó indispensables, el concesionario del tranvía no tendrá derecho por ello á reclamar indemnización por perjuicio en la explotación.

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

33.ª En los casos de incendios 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 á indemnización de ninguna clase, así como tampoco la tendrá en los casos en que por consecuencia de la alteración del orden público, no pueda circular el tranvía por los destrozos ú obstáculos que se hayan ejecutado ó colocado en el tranvía en la vía pública, ni será motivo de reclamación alguna la detención ó interrupción en el tránsito á consecuencia de formaciones, procesiones, romerías ú otros actos públicos de semejante naturaleza.

34.ª Las tarifas de precios máximos de peaje y transporte para el tránsito desde la intersección de la cuesta de Areneros con la calle de Ferraz, será la siguiente: clase única para viajeros por cabeza y kilómetro, de peaje 4 céntimos de peseta, de transporte 2 céntimos de peseta, total 6 céntimos de peseta.

Para mercancías por tonelada y kilómetro se dividirán en tres clases:

La primera, comprenderá vinos y caldos, metales elaborados y moldados, géneros coloniales y efectos manufacturados y para manufacturar á razón de 17 céntimos de peseta de transporte y 13 céntimos de peseta de peaje ó sea total 30 céntimos de peseta.

La segunda clase, comprenderá maderas de carpintería, leñas, granos y harinas minerales, carbón mineral y vegetal, galápagos de plomo y barras ó planchas de hierro á razón de 15 céntimos de peseta de peaje y 9 céntimos de peseta de transporte ó sea total de 24 céntimos de peseta.

La tercera clase, comprenderá piedra de cal y yeso, gravas, arenas y demás materiales de construcción á razón de 13 céntimos de peseta de peaje y 8 céntimos de peseta de transporte, ó sea 21 céntimos de peseta total.

35.ª Las disposiciones que habrán de observarse en la percepción de los derechos de las tarifas anteriores, serán las siguientes:

1.ª La percepción será por kilómetro completo, sin tener en cuenta las fracciones de distancia; de manera, que un kilómetro empezado se entenderá como si se hubiera corrido por entero.

2.ª Para la aplicación de la tarifa se considerará la línea dividida en tres secciones, como sigue:

1.º Desde el origen hasta frente al Palacio de Justicia, en la ronda de Recoletos con una longitud de 1.141 metros.

2.º Desde el Palacio de Justicia al Hospital de la Princesa en el paseo de Areneros, con una longitud de 1 241.

3.º Desde el Hospital de la Princesa al extremo de la línea en la congruencia de la calle de Ferraz y cuesta de Areneros, con una longitud de 1.284 metros.

3.ª La tonelada será de 1.000 kilogramos, y las fracciones se contarán de 10 en 10 kilogramos.

4.ª No se admitirá á cada viajero más equipaje que el que pueda llevar sobre si, sin incomodar á los demás.

5.ª Las mercancías ú objetos que no se hallen expresamente señalados en las tarifas, se considerarán para el cobro de derechos, como de la clase con que tenga más analogía.

6.ª En el caso de que el concesionario por convenio mutuo conceda rebaja en los precios de las tarifas en favor de una ó más personas ó compañías, tendrá que hacerlo también á todos cuantos la soliciten, excepto las hechas á indigentes, que no serán aplicables á los demás casos.

7.ª Los derechos de peaje y transporte expresados en las tarifas, no serán aplicables:

I. A todo carruaje que con su cargamento pese más de 3.000 kilogramos.

II. A toda masa indivisible que pese más de 2.000 kilogramos.

A estos casos se aplicará una tarifa convencional mayor que la

ordinaria, pudiendo el concesionario negarse á consentir la circulación de todo carruaje que con su carga pese más de 5.000 kilogramos.

8.ª El concesionario se obliga á transportar gratuítamente en sus carruajes á los funcionarios encargados de la inspección y vigilancia de la línea.

9.ª Toda rebaja que se haga en la tarifa deberá anunciarse con quince días de anticipación.

36.ª El concesionario no podrá pedir rescisión de contrato ni aumento de las tarifas, ó del tiempo de la concesión, sea cualquiera la causa que alegue.

37.ª Serán de cuenta del mismo concesionario todos los gastos que se originen con motivo del otorgamiento de la presente escritura.

38.ª El concesionario para todos los incidentes y reclamaciones judiciales y extrajudiciales á que pudiera dar lugar la inteligencia y cumplimiento de esta escritura se somete expresamente al fuero y Tribunales ordinarios de Madrid, renunciando cualquiera otro que pudiera corresponderle.

39.ª El Excmo. Sr. D. José Abascal y D. Ramón Díaz Maroto, según intervienen, aceptan esta escritura en todas y cada una de sns partes y condiciones.

Así lo dicen y otorgan, siendo testigos instrumentales los señores D. Gumersindo Palenzuela de la Vega y D. Joaquín Gusi y Gusi, ambos sin impedimento legal que obste á su testimonio.

Y yo, el Notario, hago constar haber advertido á los señores otorgantes que de esta escritura se ha de presentar primera copia en la oficina de liquidación del impuesto sobre derechos reales y trasmisión de bienes dentro del plazo de treinta días para que satisfaga á la Hacienda el que devenga por esta escritura, bajo las multas establecidas, caso contrario, en el Reglamento provisional vigente.

Asimismo les advertí del derecho que la ley les concede para leer por sí mismos la presente escritura, y habiéndolo renunciado así como los testigos á quienes se hizo igual advertencia, procedí por acuerdo y á ruego de todos á su lectura íntegra en cuyo contenido se ratifican y firman.

De todo cuanto queda consignado en el presente instrumento público, del reconocimiento del expediente relacionado y demás circunstancias de los señores otorgantes y testigos, yo el Notario doy fé. José Abascal.—Ramón Díaz Maroto.—Joaquín Gusi.—Gumersindo Palenzuela de la Vega.—Signado.—Antonio Turón.—Rubricado.

Insertos.—Testimonio literal.—D. Antonio Turón y Boscá, Abogado y Notario de los ilustres Colegios de esta villa y Corte, con vecindad y residencia fija en la misma, doy fe que el pliego de condiciones particulares, bajo las cuales ha de otorgarse por el Excelentísimo Ayuntamiento, y con arreglo á lo que previene la ley general de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877 y el reglamento para su ejecución, la concesión de un tranvía urbano con motor de sangre denominado *De la calle de Claudio Coello á la de Ferraz*, bajo la base del proyecto presentado por D. Ramón Díaz Maroto en 17 de Julio de 1882 y aprobado con prescripciones por Real orden de 25 de Mayo de 1885, unido al oportuno expediente instruído por el Excmo. Ayuntamiento de Madrid y su Negociado cuarto, en el año próximo pasado de 1886, copiado á la letra, es como sigue:

Artículo 1.° El concesionario se obliga á ejecutar de su cuenta y sin ninguna clase de subvención todas las obras necesarias para el completo establecimiento de un tranvía que ha de recorrer el trayecto siguiente:

Partirá de la línea del tranvía establecida por la Compañía del Este, con cuya línea empalmará en la carretera de Aragón, prolongación de la calle de Alcalá en el punto de intersección de aquella con la calle de Claudio Coello, seguirá con esta última hasta la de Goya, continuando por ella hasta la plaza de Colón, la cual cruzará para subir por la ronda de Recoletos hasta la glorieta de Santa Bárbara, entrando en el paseo de Santa Engracia hasta la desembocadura en el mismo del actual ronda de Santa Bárbara, toda la que seguirá desembocando y atravesando la gloriera de Bilbao, y tomando por la calle de Carranza, glorieta de San Bernardo, todo el paseo de Areneros y la parte de cuesta del mismo nombre hasta la calle de Ferraz, término del tranvía.

Se obliga igualmente á conservar en buen estado las obras durante el plazo de concesión.

Art. 2.° Las obras de este tranvía se ejecutarán con arreglo al proyecto aprobado con prescripciones por Real orden de 25 de Mayo de 1885, no podrá introducir modificación alguna en este proyecto sin la aprobación de la superioridad á quien compete.

Art. 3.° El tranvía se establecerá por regla general por el centro de vías, salvo los casos especiales en que á juicio del Inspector facultativo de las obras, convenga para el mejor servicio colocarlo en uno de los costados; en cuyo caso el carril exterior deberá quedar á la distancia mínima de 70 centímetros del encintado de la cuneta.

Art. 4.° A uno y otro lado del carril se colocarán en todas las

vías afirmadas, filas de adoquines de granito de 28 de zoga, 14 centímetros de ancho y de 22 á 24 centímetros de tizón.

Art. 5.° Los carriles no sobresaldrán de la superficie de la vía sobre que vayan colocados; el concesionario queda obligado á conservar y reparar á sus espensas la zona comprendida entre los dos carriles y además las dos zonas contiguas exteriormente á los mismos en una anchura de 50 centímetros. La conservación y reparación de estas tres zonas se ejecutará en la misma forma y con materiales iguales á los empleados en el resto de la vía.

Art. 6.° Se establecerán los apartaderos que se consideren necesarios para el buen servicio, á juicio del Inspector facultativo de las obras, el que fijará también la longitud que en cada caso hayan de tener aquellos, con arreglo á las condiciones especiales en que se encuentran.

Art. 7.° La inspección y vigilancia de las obras así como la del cumplimiento de estas condiciones corresponden á la Dirección facultativa de las Vías públicas municipales, debiendo atenerse el concesionario á cuantas prescripciones se le dicten con este objeto por la mencionada Dirección facultativa. Los gastos que ocasione esta inspección y vigilancia, serán de cuenta del concesionario.

Art. 8.° Es de cuenta del concesionario ejecutar todas aquéllas obras que, á consecuencia del establecimiento de la nueva vía, exija el empedrado y afirmado de la calle para que éste quede con las condiciones de viabilidad á que debe satisfacer. Es asimismo de cuenta del concesionario ejecutar ó abonar á quien corresponda todos los materiales, labores y obras aparentes ó subterráneas que ya pertenezcan al Estado, ó á la Provincia, al Municipio. al Patrimonio de la Corona, ó á las Empresas, ó á los particulares, que por el establecimiento de la nueva vía sea necesario reparar, modificar, cambiar de trayecto ó colocar á mayor profundidad de la que tuvieren en la actualidad.

Art. 9.° Las obras se llevarán á cabo interceptando lo menos posible el tránsito público; para lo cual el concesionario se sujetará en el orden de los trabajos á las prescripciones que con este objeto se le designen por la Dirección facultativa de las Vías públicas municipales. Se evitará en cuanto sea posible la superposición del tranvía á los conductos ó aparatos subterráneos de la tubería del agua y del gas que discurren por las calles.

Art. 10. El perfil transversal de la vía pública en la parte ocupada por el tranvía se establecerá, en su forma primitiva, no pudiendo sufrir alteración alguna por ningún motivo.

Art. 11. El empedrado ó afirmado de la vía pública en toda la extensión en que haya sido necesario levantarlo por la realización de las obras del tranvía, se ejecutará por el concesionario; volviendo á emplear los mismos materiales levantados; y si éstos no fueran suficientes para dejar todo el pavimento de aquélla en buenas condiciones adquirirá y colocará de su cuenta los materiales necesarios para ello, de las mismas condiciones que los allí existentes. Y si por el contrario sobrasen de los que anteriormente tenía la vía pública á causa del espacio ocupado por los rails ó por cualquier obra, éste sobrante se colocará á los lados de la misma á disposición de la Villa, de cuya propiedad queda. Si conviniese variar la clase de pavimento de la vía pública al establecer el tranvía, se colocarán al lado los nuevos materiales por cuenta de la Municipalidad; siendo del concesionario su colocación de la manera que se designe; pero si la variación se hiciese estando explotándose el tranvía, entonces la mano de obra será también de cuenta del Municipio.

Art. 12. Toda modificación en la traza horizontal ó vertical de la vía pública, ya sea propuesta por el concesionario ó impuesta por el Municipio que pueda afectar las condiciones actuales de viabilidad, será objeto de un proyecto especial que formarán respectivamente el concesionario ó la Inspección facultativa; y no podrá llevarse á ejecución hasta que haya sido aprobada por el Ayuntamiento. La realización de las obras que ocasione esta modificación, será en su totalidad de cuenta del concesionario cuando éste la haya promovido, y sólo en la parte que afecte al tranvía, cuando lo haya sido por la Municipalidad.

Art. 13. Antes de dar principio á los trabajos, se procederá al replanteo de toda la línea por la Dirección facultativa de las Vías públicas, con asistencia dsl concesionario ó representante legalmente autorizado, levantándose la correspondiente acta y planos en que conste el trazado que se marqne, situación de la línea, apartaderos y demás, cuyos documentos serán autorizados por ambas partes. Todos los gastos que ocasionen las operaciones antedichas, serán de cuenta del concesionario.

Art. 14. Todas las obras que deban hacerse en el suelo y subsuelo de la vía pública, á consecuencia de las del tranvía, serán, como queda dicho, de cuenta exclusiva del concesionario, el cual se sujetará en su ejecución á las prescripciones que se dictaren. Además estará obligado á levantar y sentar de nuevo la vía en la extensión que exijan las reparaciones de los servicios municipales.

Art. 15. No podrá ponerse el todo ó parte alguna de este tran

vía en explotación, sin obtener la aprobación de la superioridad, previo reconocimiento de todas y cada una de las obras por la Inspección facultativa, con asistencia del concesionario ó de quien legalmente le represente, de cuya operación se levantará la correspondiente acta, en la que se hará constar si se han cumplido en la construcción todas las condiciones estipuladas en el presente pliego.

Art. 16. Dentro del término de quince días, contados desde la fecha en que sea comunicado al concesionario el otorgamiento de la concesión, depositará aquél en la Caja general de Depósitos ó en la Tesorería de la Villa, en metálico, papel de la Deuda del Estado calculado al tipo que á este objeto está señalado por las disposiciones vigentes, papel de inscripciones de Sisas ú obligaciones del Empréstito Municipal de 80 000.000 de reales por todo su valor nominal, ó en obligaciones del empréstito de 1868 por el precio de la emisión, la cantidad de 35.193 pesetas.

Esta fianza no será devuelta al concesionario hasta que se terminen las obras para el establecimiento del tranvía.

Art. 17. Está igualmente obligado el concesionario á concurrir á las Casas Consistoriales, el día y hora que se le señale, una vez constituída la fianza de que se hace mención en el artículo anterior, para otorgar la correspondiente escritura.

Art. 18. Si la vía pública sufriese algún perjuicio respecto á las condiciones de viabilidad á causa del tranvía, tanto durante la construcción de las obras, cuanto después de abierto á la explotación, el concesionario se halla obligado á reparar inmediatamente los daños ó desperfectos; y si no lo hiciese, el Excmo. Ayuntamiento lo verificará en el primer caso por cuenta de la fianza que el concesionario tendrá obligación de reponer dentro del plazo de los diez días siguientes al en que se le hubiese requerido para que la complete; y en el segundo con los productos de la explotación, que el Ayuntamiento podrá embargar desde luego por la vía gubernativa y de apremio, sin ulterior recurso.

Art. 19. El concesionario podrá elegir libremente los medios de ejecución del tranvía, siempre que no se opongan á lo dispuesto en el presente pliego de condiciones, así como los empleados que destine á su administración y explotación. Formará asimismo los cuadros de marcha y reglamentos necesarios para el servicio público, que deberá someter á la aprobación del Excmo. Ayuntamiento. El concesionario se atendrá en la explotación de este tranvía á las leyes y reglamentos vigentes sobre esta materia; á las prescrip-

ciones de policía urbana y á cuantas disposiciones dicte la Superioridad en lo relativo á la seguridad y salubridad pública.

Art. 20. El concesionario explotará el tranvía durante los años determinados por la concesión con arreglo á las tarifas de precios adjuntas á esta escritura, de cuyos tipos no podrá excederse en ningún caso.

Art. 21. Es obligación del concesionario tener asegurada la circulación del tranvía, salvo los casos de fuerza mayor debidamente justificada. Si se interrumpiese la explotación por causas imputables al concesionario, la superioridad adoptará las medidas conducentes á restablecerla y continuarla á costa del concesionario, hasta que éste acredite debidamente, dentro del término de seis meses, que cuenta con medios suficientes para volver á encargarse de la explotación.

Art. 22. Igualmente está obligado el concesionario á conservar la vía pública empedrada ó afirmada en la zona comprendida entre las barras carriles exteriores, más 50 centímetros de cada lado, y en caso de tener que reponer los materiales, lo hará por su cuenta.

Art. 23. La conservación de que habla el artículo anterior, se verificará bajo la inspección y vigilancia de la Dirección facultativa de las Vías públicas del Municipio, la que podrá ordenar la reforma ó renovación de los firmes ó empedrados, siempre que á su juicio sea necesario, quedando por tanto obligado el concesionario á ejecutar inmediatamente y al primer aviso las obras que al efecio se le indiquen; y en el caso de no realizarlo, se ejecutarán por los operarios de la Municipalidad y por cuenta del concesionario, pudiéndose embargar para este objeto, como ya se ha dicho en el art. 18, los productos de la explotación por la vía gubernativa y de apremio.

Art. 24. El concesionario satisfará á los fondos municipales como retribución del uso de la vía pública durante todo el tiempo de la concesión y por trimestres adelantados la cantidad de mil doscientas ochenta y tres pesetas con diez céntimos anuales, que corresponde según la longitud fijada en el proyecto, que es de 3.666 metros lineales al tipo de 350 pesetas por kilómetro, entendiéndose que si de la medición que ha de practicarse al terminar las obras resultara alguna variación en esta longitud, se graduará el canon en proporción con arreglo al tipo fijado, y cuyo pago deberá contarse á partir del día en que la línea se abra á la explotación.

Igualmente variará el canon fijado con arreglo á la longitud que resultare, si se introdujera en el porvenir alguna variación en la traza de esta línea.

Art. 25. La concesión de este tranvía durará sesenta años. Di-

cha condición se otorga con sujeción á este pliego de condiciones, á la Ley de 23 de Noviembre de 1877 y Reglamento para su ejecución. Se entenderá hecha sin perjuicio de tercero y dejando á salvo los derechos particulares.

Art. 26. Al expirar el término de la concesión, el concesionario entregará en buen estado de servicio el tranvía con todas sus dependencias, el cual pasará á ser propiedad del Ayuntamiento, debiendo encontrarse en buen estado de conservación todas las obras con el material fijo, móvil y semoviente de que se componga, cuyo mínimum será el fijado en el presupuesto que forma parte del proyecto aprobado.

Art. 27. En los cuatro años que precedan al término de la concesión, el Ayuntamiento se reserva el derecho de retener los productos líquidos de la explotación del tranvía y emplearlos en la conservación del mismo, si el concesionario no llenase esta obligación.

Art. 28. Las obras de este tranvía darán principio dentro del plazo de dos meses contados desde la fecha en que se otorgue la concesión y quedarán terminadas en el plazo de dieciocho meses.

Art. 29. Caduca la concesión en los casos siguientes:

Primero. Si no se constituyese la fianza dentro del plazo prescripto en el art. 16 de este pliego de condiciones.

Segundo. Si no se diese principio á las obras ó no se terminasen dentro de los plazos señalados en el artículo anterior, salvo los casos de fuerza mayor, debidamente justificados.

Tercero. Si se interrumpiese total ó parcialmente el servicio público deltranvía, salvo igualm ente los casos de fuerza mayor.

Cuarto. Si existiendo Compañía concesionaría fuese disuelta por resolución administrativa ó judicial ó bien declarada en quiebra. En todos estos casos se procederá con arreglo á lo que se determina en el capítulo V de la ley de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877 y los artículos correspondientes del reglamento para su ejecución.

Art. 30. El concesionario nombrará un representante para recibir las instrucciones ó comunicaciones que le dirija el Ayuntamiento ó sus delegados, el cual deberá residir en Madrid; si se faltase á esta disposición ó el representante se hallase ausente de esta Corte, será válida toda notificación hecha al concesionario con tal que se deposite en la Alcaldía.

Art. 31. El concesionario queda obligado á permitir la circulación de carruajes que procedan de otros tranvías que, empalmando con éste en un punto cualquiera de su trayecto, salgan del mismo para continuar en otra dirección, previo el pago del peaje correspondiente.

Art. 32. Si por fuerza mayor la Municipalidad se ve obligada á ocupar transitoria ó eventualmente la vía pública, ó á que la ocupe el dueño de alguna finca urbana que requiera obras urgentes ó indispensables, el concesionario del tranvía no tendrá derecho por ello á reclamar indemnización por perjuicios en la explotación.

Art. 33. El concesionario no tiene derecho á reclamación alguna en concepto de daños y perjuicios, por los destrozos, deterioros, reparaciones ó cambios que en las obras ó labores propias del tranvía causen los trabajos nuevos y de reparación ó conservación que en la superficie ó subterráneamente al pavimento de la vía se ejecuten por cualquiera de los ramos de la Administración municipal ó por otras empresas ó particulares que los ejecuten con permiso de la autoridad competente.

Art. 34. En los casos de incendios 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 á indemnización de ninguna clase, así como tampoco la tendría en los casos en que por consecuencia de alteración de orden público no pueda circular el tranvía por los destrozos ú obstáculos que se hayan ejecutado ó colocado en el tranvía, ó en la vía pública, ni será motivo de reclamación alguna la detención ó interrupción en el tránsito á consecuencia de formaciones, procesiones, romerías ú otros actos públicos de semejante naturaleza.

Art. 35. La subasta versará, según lo dispuesto por la legislación vigente, sobre el tipo de las tarifas, y á igualdad de proposiciones, sobre reducción del plazo de la concesión; advirtiéndose que en todo caso al autor del proyecto se le reserva el derecho de tanteo, y si no hace uso de él deberá el rematante abonarle dentro del plazo de un mes el importe del proyecto y demás gastos ocasionados, según la tasación verificada.—Madrid 16 de Enero 1886.—El Ingeniero Director.—Miguel de Cervantes.—Rubricado.—Conforme con las anteriores condiciones.—Ramón Maroto.—Rubricado.

Concuerda á la letra, con su original, que según se ha dicho, obra unido al expediente de que se ha hecho mérito.

Y para insertarlo en la escritura de concesión correspondiente, expido el presente testimonio en seis pliegos números 613.901 al 6 inclusive, que signo, firmo y rubrico en Madrid á 18 de Julio, año del sello, dejando la oportuna nota en un libro indicador.—Sobrerraspado—á quien—vale.—Enmendado—pero—fe—reusa—vale.—Signado.—Antonio Turón.—Rubricado.

Testimonio literal.—D. Antonio Turón y Boscá, Abogado y No-

tario de los ilustres Colegios de esta villa y Corte, con vecindad y residencia fija en la misma.

Doy fe: que el pliego de tarifas de precios máximos de peaje y transporte para el tranvía desde la intersección de la calle de Claudio Coello con el tranvía del Este á la intersección de la cuesta de Areneros con la calle de Ferraz, unido al oportuno expediente instruído por el Excmo. Ayuntamiento de Madrid y su Negociado cuarto en el año próximo pasado de 1886, copiado á la letra es como sigue:

Tarifas de precios máximos de peaje y transporte para el tranvía desde la intersección de la calle de Claudio Coello con el tranvía del Este á la intersecciòa de la cuesta de Areneros con la calle de Ferraz.

POR CABEZA Y KILÓMETRO	De peaje.	De transporte.	TOTAL
Viajeros.			
Clase única.....	0'04	0'02	0'06
POR TONELADA Y KILÓMETRO			
Mercancías.			
Vinos y caldos, metales elaborados y moldados, géneros coloniales y efectos manufacturados y para manufacturar.....	0'17	0'13	0'30
Maderas de carpintería, leñas, granos y harinas, minerales, carbón mineral y vegetal, galápagos de plomo y barras ó planchas de hierro.....	0'15	0'09	0'24
Piedra de cal ó yeso, gravas, arenas y demás materiales de construcción.	0'13	0'08	0'21

Disposiciones que han de observarse en la percepción de los derechos de esta tarifa.

Primera. La percepción será por kilómetro completo, sin tener en cuenta las fracciones de distancia; de manera que un kilómetro empezado se entenderá como si se hubiera corrido por entero.

Segunda. Para la aplicación de esta tarifa, se considerará la línea dividida en tres secciones como sigue:

I. Desde el origen hasta frente del Palacio de Justicia en la ronda de Recoletos con una longitud de 1.141 metros.

II. Desde el Palacio de Justicia al Hospital de la Princesa en el paseo de Areneros, con una longitud de 1.241 metros.

III. Desde el Hospital de la Princesa al extremo de la línea en la confluencia de la calle de Ferraz y cuesta de Areneros, con una longitud de mil doscientos ochenta y cuatro metros.

Tercera. La tonelada será de mil kilogramos y las fracciones se contarán de diez en diez kilogramos.

Cuarta. No se admitirá á cada viajero más equipaje que el que pueda llevar sobre sí, sin incomodar á los demás.

Quinta. Las mercancías ú objetos que no se hallen expresamente señalados en esta tarifa, se considerarán para el cobro de derechos, como de la clase con que tengan más analogía.

Sexta. En el caso de que el concesionario por convenio mutuo conceda rebaja en los precios de esta tarifa en favor de una ó más personas ó compañías, tendrá que hacerlo también á todos cuantos lo soliciten, excepto las hechas á indigentes que no serán aplicables á los demás casos.

Séptima. Los derechos de peaje y transporte que se expresan en esta tarifa, no serán aplicables:

I. A todo carruaje que con su cargamento pese más de 3.000 kilogramos.

II. A toda masa indivisible que pese más de 2.000 kilogramos.

A estos casos se aplicará una tarifa convencional mayor que la ordinaria, pudiendo el concesionario negarse á consentir la circulación de todo carruaje que con su carga pese más de 5.000 kilogramos.

Octava. El concesionario se obliga á transportar gratuítamente en sus carruajes á los funcionarios encargados de la Inspección de vigilancia de la línea.

Novena. Toda rebaja que se haga en la tarifa deberá anunciarse con quince días de anticipación.

Madrid 8 de Julio de 1885.—Ramón Díaz Maroto —Aprobado por Real orden de 17 de Agosto de 1885.—El Director general interino, Mariano Catalina.—Es copia.—El Ingeniero Director, Miguel de Cervantes —Rubricado.

Concuerda á la letra con su original que, según se ha dicho, obra unido al expediente de que se ha hecho mérito. Y para insertarlo en

la escritura de concesión correspondiente, expido el presente testimonio en dos pliegos de clase décima números 614.638 y 610.973 que firmo signo y rubrico en Madrid á 18 de Julio, año del sello, dejando la oportuna nota en mi libro indicador.—Signo.—Antonio Turón.—Rubricado.

Testimonio literal.—D. Antonio Turón y Boscá, Abogado y Notario de los Ilustres Colegios de esta Villa y Corte, con vecindad y residencia fija en la misma.

Doy fé, que el pliego de condiciones facultativas para la concesión del tranvía de la calle de Claudio Coello á la de Ferraz, aprobado con prescripciones por Real orden de 25 de Mayo de 1885, á la letra es como sigue:

Pliego de condiciones facultativas.

Artículo 1.º Las obras se ejecutarán con sujeción al proyecto aprobado.

Art. 2.º El eje de la vía coincidirá con el de la calle ó paseo, quedando, por tanto, siempre una distancia mayor de dos metros desde el borde esterior de los rails y la acera.

Art. 3.º En el caso de doble vía ó apartadero, el eje de la entrevía coincidirá con el eje de la calle ó paseo, quedando entre el borde exterior de los rails y la acera una distancia mínima de dos metros.

Art. 4.º El ancho de la vía entre los bordes exteriores de los rails, será un metro 54 centímetros. La entrevía, tanto en el trayecto general, como en los apartaderos que se proponen y los que en lo sucesivo convenga establecer, será de 80 centímetros.

Art. 5.º Los rails serán de acero, sistema Lombat, y con la forma y dimensiones indicadas en el proyecto.

Art. 6.º La vía se sentará sobre largeros y traviesas de pino de buena calidad, embreado, después de convenientemente apisonado el terreno en que descanse.

Art. 7.º Los materiales todos empleados en las distintas obras del tranvía, serán de la mejor calidad, á juicio de la Inspección de Obras.

Art. 8.º El material móvil consta de diez carruajes cubiertos y cuatro descubiertos ó jardineras, con las condiciones de comodidad y solidez, á satisfacción de la Inspección de Obras.

Art. 9.º El motor es de sangre y los tipos de carruajes responden á los ordinariamente usados en Madrid.

Art. 10. Todas las obras necesarias hasta hallarse el tranvía en estado de explotación, á juicio de la Inspección de Obras, serán de cuenta del concesionario.

Madrid 17 de Julio de 1882.—Ramón Díaz Maroto.—Aprobado con prescripciones por Real orden de 25 de Mayo de 1885.—El Director general, V. Pérez y Menéndez.—Rubricado.—Hay un sello en tinta azul, que dice: «Dirección general de Obras Públicas».

Concuerda á la letra con su original, que, según se ha dicho, obra unido al expediente de que se ha hecho mérito.

Y para insertarle en la escritura de concesión correspondiente, expido el presente testimonio en este pliego de clase décima, que signo, firmo y rubrico en Madrid á 18 de Julio, año del sello, dejando la oportuna nota en mi libro indicador.—Signado.—Antonio Turón.—Rubricado.

Es primera copia exacta de su escritura matriz, núm. 215 de mi protocolo corriente de instrumentos públicos. Y la expido para el señor concesionario D. Ramón Díaz Maroto, en un pliego sellado de primera clase, núm. 9.830, y diez y seis de la duodécima, números desde el trescientos diez mil quinientos ochenta al quinientos noventa y cinco inclusive.

Lo signo, firmo y rubrico en Madrid á 26 de Julio, año del sello.—Entre paréntesis—la inscripción—no valen.—Signado.—Antonio Turón.—Rubricado.

Hay una nota de hallarse satisfecho el impuesto de Derechos reales.

Siguen dos notas de los Registros de la Propiedad, autorizadas y selladas, del Norte y Occidente de esta Corte.—Es copia.
