

# MEMORIA

DEL



## FERROCARRIL-TRANVÍA DE CONTORNO

Y

## ENSANCHE DE MADRID

POR EL INGENIERO

D. Mariano Oms y Ubañ

——  
AÑO DE 1890  
——

MADRID

IMPRENTA DEL "BOLETÍN DE OBRAS PÚBLICAS,"

5 — Calle de Cabestreros — 5

—  
1890

Ayuntamiento de Madrid







FM  
5704

# MEMORIA

DEL



## FERROCARRIL-TRANVÍA DE CONTORNO

Y

## ENSANCHE DE MADRID

POR EL INGENIERO

D. Mariano Oms y Ubbau

——  
AÑO DE 1890  
——

MADRID

IMPRENTA DEL "BOLETÍN DE OBRAS PÚBLICAS,"

5 — Calle de Cabestreros — 5

—  
1890

Ayuntamiento de Madrid









BREVES CONSIDERACIONES Y CÁLCULO DE PRODUCTOS  
DEL  
FERROCARRIL-TRANVÍA DE CONTORNO  
Y ENSANCHE DE MADRID  
CON SERVICIO DE TRACCIÓN MIXTA POR VAPOR Y ACUMULADORES ELÉCTRICOS

---

I

La importantísima concesión del Ferrocarril de Contorno y Ensanche de Madrid con ramal á la Necrópolis, cuyas obras se están ejecutando con arreglo al proyecto aprobado por la Superioridad y de conformidad con el plano y acta de replanteo dada por el Ingeniero Municipal, por disposición del Sr. Alcalde de Madrid, á quien así se lo ha ordenado el Sr. Ministro de la Gobernación, en cumplimiento de una Sentencia irrevocable del Tribunal Contencioso-Administrativo del Consejo de Estado, por la que se declara aquella firme y subsistente, tiene por objeto, no sólo enlazar entre sí y con el centro de Madrid, los populosos y más apartados barrios extremos de esta villa, si que también el transporte y reparto á domicilio de las mercancías y encargos que por las estaciones de los ferrocarriles vengán destinados á ella, ó de aquí quieran remitirse á provincias; así como el servicio de personas y mercancías que vayan ó vengán de la Alhóndiga, la cual se ha emplazado junto á la vía de este ferrocarril, en el barrio de las Peñuelas; y por último, el conducir en trenes extraordinarios y servicio especial á todos los fallecidos del día anterior con su acompañamiento, desde las Iglesias de Depósito de cadáveres, ó de las Estaciones que al efecto



se levanten junto á la vía de Contorno, á la Necrópolis y Cementerio del Este, de cuyo servicio tiene este ferrocarril la exclusiva, ó privilegio, según la Escritura de Concesión, otorgada por el Excmo. Ayuntamiento y definitivamente aprobada por la Superioridad.

Estos trenes de vapor, de igual velocidad que la de los tranvías dentro la zona de Madrid, serán servidos por las conocidas máquinas Lamm y Francq, sin hogar, ó bien por otro cualquier sistema de los que en sus aplicaciones hayan dado mejores resultados prácticos y eviten los principales inconvenientes de las locomotoras ordinarias para tranvías.

Si, pues, se reconoce la extraordinaria utilidad de los tranvías, en cuanto favorecen el desarrollo del movimiento y actividad personal en las ciudades populosas y de gran extensión, porque son un medio cómodo y económico, que ofrece grandes facilidades para comunicar con sus centros de reunión y sitios más frecuentados, el Ferrocarril que nos ocupa es aún de mucha más utilidad, por los mismos y mayores servicios que está llamado á prestar á todo el vecindario de Madrid.

Esta vía, como se ha dicho, no sólo enlaza los populosos y más apartados barrios extremos de las Peñuelas, Pacífico, Guindalera y de la Prosperidad, sino que cruza todos los tranvías hoy contruidos, que parten de la Puerta del Sol, en cada uno de los cuales habrá un despacho de billetes combinados, de circulación para todos los tranvías de Madrid, y un saloncito de espera en cada cruce.

Estos cruces serán: en la Cuesta de Areneros el del tranvía de la calle de Ferraz, el mismo en la calle de la Princesa, en la Glorieta de la calle de San Bernardo cruzaremos el tranvía de Estaciones y mercados; en la Glorieta de Bilbao el del Norte; el mismo en la plaza vieja de Chamberí; el mismo en la Glorieta del Cisne; otra vez el de Estaciones y Mercados en el cruce del paseo del Obelisco; en el mismo Obelisco de la Castellana el tranvía del Hipódromo; pasamos junto á la estación del de la calle de Serrano; cruzamos el tranvía del Este en la calle de Alcalá, junto á la puerta de la Independencia; otra vez cruzamos el de Estaciones y Mercados en el Paseo y Ronda de Atocha; en el Puente de Toledo, el de los Carabancheles y Leganés, y por fin, en la



Puerta de San Vicente, junto á la Estación del ferrocarril del Norte, otra vez se cruza el tranvía de Estaciones y Mercados.

Conducirá también á todas las actuales Estaciones de Ferrocarriles y á los más frecuentados paseos de Madrid, como son: Salón y Paseo del Prado, Recoletos, Castellana, Parque, Buen Retiro, Botánico, Casa de Campo y Moncloa; á la Plaza de Toros, Hipódromo y á los Teatros y Circos de Maravillas, Príncipe Alfonso é Hipódromo de Verano; pasará cerca de los de Apolo y de la Zarzuela; llevará á las Exposiciones de Minería y Nacional de Pinturas; á los Museos de Artillería, á la nueva Biblioteca Nacional, Academia de Bellas Artes, Archivo del Notariado; cerca del Congreso de los Diputados y de la Caja General de Depósitos, de los nuevos edificios de la Bolsa y Banco de España, del Ministerio de la Guerra, Dirección general de Rentas Estancadas y Casa de la Moneda; junto á las fábricas Nacional de Tapices, de Tabacos, del Gas, y de otras muchas particulares de no escasa importancia industrial; pasará también junto á los concurridos templos de San Jerónimo, Buen Suceso, algunos más del ensanche y muy cerca del Seminario Conciliar, cuyo proyecto está ultimado y adquiridos los terrenos necesarios para su emplazamiento; llevará á las escuelas de Ingenieros, de Comercio y al Observatorio Astronómico; pasará á muy corta distancia de la Universidad Central é Instituto del Cardenal Cisneros, Colegio de Medicina, Instituto Geográfico y Estadístico, Hospital General, del Este, de la Princesa y Buen Suceso; Asilos de las Mercedes, Sagrado Corazón, Niño Jesús y otros; muy cerca de la Cárcel Modelo y de la de Mujeres; cuarteles de la Montaña, San Gil, Conde-Duque y de los Doks; Matadero, Mercado de Caballerías y al Rastro, ó las llamadas «Américas» que, sin duda, todas las semanas, darán un gran contingente á nuestra línea, y por último, ha de prestar el importantísimo servicio de conducir, en trenes especiales, á todos los fallecidos del día anterior con su correspondiente acompañamiento á la Necrópolis, como se ha dicho.



## II

### Servicio público ordinario.

El transporte de las personas que circulan por el interior y ensanche de Madrid, para trasladarse de un punto á otro, donde lo reclamen sus gustos ú ordinarias ocupaciones, exigirá diariamente la circulación de 240 coches-tranvía, con tracción eléctrica por acumuladores ó por circuito, según más convenga, los cuales prestarán su correspondiente servicio, en los intervalos de tren á tren de vapor, de los que se formen en los días de Carreras de Caballos, Corridas de Toros, Ejercicios Militares ó Simulacros en los Carabancheles, y de los trenes especiales, diarios, destinados al servicio de la Necrópolis.

Para poder apreciar, desde luego, la importancia de los productos que pueden dar los coches-tranvía, sin desconocer lo complejo y difícil de su cálculo, por las múltiples diferencias de recorrido de cada persona, número de viajes de cada coche y el de asientos que se ocupen en todos los trayectos en que dividimos la línea de Contorno; basado en suposiciones mejor ó peor fundadas y que por circunstancias especiales, de un día á otro y de uno á otro mes, han de variar todos los años, no puede este cálculo ofrecer, como el del servicio de la Necrópolis, la seguridad de aproximarse tanto á la realidad; pero esta dificultad, en nuestro sentir, insuperable, si se tratara de buscar el máximo de productos de este servicio por año, no lo es, en verdad, para encontrar el mínimo de ingresos que por tal concepto podemos esperar.

Con el objeto de facilitar el anterior cálculo, hemos dividido el camino de Contorno que hay que recorrer, en seis partes ó trayectos, de dos y pico de kilómetros cada uno (excepción hecha del plano inclinado de 382 metros de longitud de la Cuesta de Areneros á la Estación del Norte, que por su mayor coste y especial servicio de explotación, forma



un trozo ó proyecto aparte, del que luego nos ocuparemos) y teniendo en cuenta que la cabida de unos coches con otros del tranvía, será á lo menos para 24 ó 30 personas; aun suponiendo que de cada coche, incluidas las renovaciones, no resulten ocupados más que 10 asientos, por término medio, todos estos, por todo el recorrido, pagarán 9 pesetas ó sean 90 céntimos por asiento, y darán un producto anual de 788.400 pesetas.

De las obras que, con arreglo á la Concesión, el Excelentísimo Ayuntamiento se ha obligado á ejecutar, para coadyuvar á la realización de este importantísimo Ferrocarril-Tranvía, que ha de reportar al vecindario de Madrid incalculables beneficios, así como al mismo Municipio, como luego tendremos ocasión de ver, una de ellas es la subida directa de la Estación del Ferrocarril del Norte á la Cuesta de Areneros, cuya obra, como las demás que son de cuenta del Ayuntamiento y nos proponemos ejecutar en ventajosas condiciones para el mismo, la realizaremos, salvando las considerables diferencias de nivel que existen entre ambos extremos, por uno de los conocidos sistemas, de plano inclinado á rail central, de cable, ó bien de mayor desarrollo (que todos son posibles), con el objeto de subir directamente viajeros y mercancías, á la parte más alta de Madrid; lo cual nos permitirá establecer un buen servicio de transporte y reparto de mercancías á domicilio, con la extraordinaria economía para el Comercio de un 40 por 100 de su coste actual, por lo menos; puesto que, por las diferentes Estaciones de Ferrocarriles, entran sobre 600.000 toneladas cada año, de las cuales, tan sólo á la Estación del Norte, corresponden próximamente 220.000.

Es bien conocido el inmenso tráfico de carros de todas clases que hoy transitan por el Paseo de Areneros y calles de Carranza, Luchana y Fuencarral, en su entrada á Chamberí, sin embargo de las malas condiciones en que, hasta ahora, se ha encontrado este camino, además del importante rodeo y dificultades económicas que ofrece su comunicación con la Estación del Ferrocarril del Norte; de suerte que, con el proyecto que dejamos planteado para su inmediata ejecución, en lo sucesivo, bien podrá llamarse á este trayecto «Gran vía Comercial de Madrid;» y con estas con-



diciones, la conocida afluencia de gente á San Antonio de la Florida y merenderos inmediatos, especialmente los días festivos, y todo el año la comunicación directa, segura, cómoda y económica que obtendrá el público con las importantes dependencias de aquella Estación, Casa de Campo, Moncloa, Virgen del Puerto, Río Manzanares y Pradera de San Isidro, á donde acude todo el pueblo de Madrid durante las fiestas del mes de Mayo, es indudable que, para la explotación de nuestro Ferrocarril-Tranvía, dicha obra dará resultados evidentemente satisfactorios, y con seguridad acrecentará de una manera positiva aquellos ingresos: aparte, las 200.000 pesetas anuales de productos brutos que por este doble servicio del transporte de personas y mercancías, desde luego, estimamos como ciertas para este trayecto, que á buen seguro, á los pocos años de su explotación, esta cifra habrá aumentado de una manera prodigiosa, por la indiscutible utilidad y extraordinarios servicios que aquella obra ha de prestar al vecindario de Madrid.

Las Carreras de Caballos y Corridas de Toros darán también otro regular producto, teniendo en cuenta que la capacidad de la Plaza es para 13.000 personas, que cruzaremos los barrios de Madrid más aficionados á estas diversiones, que se harán también trenes especiales con billetes de ida y vuelta al precio de 60 céntimos por persona; y suponiendo treinta días de Corridas de Toros y ocho de Carreras en cada año, los billetes de ida y vuelta de *una octava* parte de la cabida de la Plaza que por término medio debemss suponer se servirán de nuestro Ferrocarril-Tranvía y ramales, darán anualmente otro ingreso de 39.000 pesetas sin tener en cuenta el de las mencionadas Carreras de Caballos, ni las Corridas de Novillos de todo el año. Sumada esta cantidad á las anteriores partidas, forman un total de 1.027.400 pesetas, del que descontado el ingreso que hemos estimado por transporte de mercancías, resulta un producto de explotación, por kilómetro y año, próximamente *mitad* de lo que producen los demás tranvías de nuestra capital, y ni siquiera llega á *una tercera parte* del de la calle de Serrano á la Puerta del Sol; por lo cual, dicho se está, que los anteriores cálculos no pueden estimarse más que como excesivamente prudentes, es decir, que con toda seguridad, los productos



que realmente obtendremos, desde el principio de la explotación, serán bastante mayores de los que hoy apreciamos en los precedentes cálculos.

### III

#### Servicio de trenes especiales á la Necrópolis y Cementerio del Este.

El Excmo. Ayuntamiento de Madrid, ante las reiteradas y justas reclamaciones de su vecindario, para que se cerraran todos los cementerios inmediatos á la Villa, como así lo exigen los más rudimentarios principios de higiene, por la que constantemente debe velar todo Municipio celoso del cumplimiento de su deber, acordó la clausura de varios cementerios, al mismo tiempo que presentó y le fué aprobado por la Superioridad, el proyecto de Necrópolis que debe sustituirlos, y en plazo más ó menos breve, enterrarse en ella á todos los fallecidos en esta Capital; y al efecto, dicha Corporación Municipal, no sólo adquirió los terrenos necesarios junto al Cementerio del Este, donde aquella debe emplazarse, sino que, á su vez, proyectó una gran vía de comunicación desde la calle de O'Donnell, y con el concesionario del Tranvía de Contorno convino, y éste se obligó á establecer en su explotación, trenes especiales, para, desde las Iglesias de Depósito de cadáveres, que se han de construir, próximas á la vía del Ferrocarril de Contorno, conducir hasta la Necrópolis, á todos los fallecidos del día anterior y á su acompañamiento, con toda la pompa fúnebre que deseen sus respectivas familias.

Estas Iglesias con sus depósitos de cadáveres, preparados con todos los adelantos de la ciencia, con respecto á las buenas condiciones de desinfección y ventilación, al igual que las llamadas Casas Mortuorias de Alemania, no sólo tienen por objeto prevenir la posibilidad de las inhumaciones prematuras, de que desgraciadamente tenemos algunos ejem-



plos, aparte de los que ignoramos (que seguramente son los más), si que también responden á lo preceptuado para la higiene de la población, en los frecuentes casos de defunciones por enfermedades infecciosas y contagiosas, y en todas ellas, cuando la permanencia de los cadáveres en las casas excede del tiempo que aconseja la ciencia; después del cual, en vez de ser directamente llevados al cementerio serán trasladados á las referidas Iglesias de Depósito, y allí decorosamente, y hasta en capilla ardiente para el que se desee, permanecerán por bastantes horas más, sin enterrar, durante las cuales, todos indistintamente, pobres y ricos, estarán en observación en sus respectivos depósitos, y tendrán atado al brazo un cordón eléctrico para, al menor movimiento, dar la señal de alarma; y sus familias, deudos y amigos, podrán verlos y velarlos hasta el momento de ser conducidos á la Necrópolis, después de los rezos, responsos y hasta misas de cuerpo presente que hayan dispuesto las familias, sin los inconvenientes con que, hasta hace poco tiempo, se depositaban los cadáveres en las parroquias. Para las familias, los anteriores servicios, incluso el de conducción y entierro en la Necrópolis del sér querido que acaban de perder, no sólo no implican mayores gastos, sino que, por el contrario, en ningún caso importarán estos, ni con mucho, lo que hoy cuestan á las familias aquellos entierros, que con frecuencia, las exigencias sociales, las obligan á sacrificios imposibles de atender, después de la irreparable pérdida que acaban de sufrir.

Nuestro servicio, pues, de trenes especiales á la Necrópolis, destinado á la conducción de cadáveres con su correspondiente acompañamiento, es de extraordinaria importancia, por la que en sí tiene la mortalidad de Madrid, que en el último quinquenio de 1885 á 1889, ambos inclusive, asciende á la aterradora cifra de 92.298 defunciones, la cual dá un promedio anual de 18.459. Y como los cálculos que debemos verificar, son para los primeros años de ponerse en explotación éste servicio, ya que no buscamos el máximo de productos y ni siquiera el promedio de ellos, sino un mínimo seguro; teniendo en cuenta además, que todos aquellos que no lleguen á pagar 15 pesetas de alquiler de casa dos meses antes de su muerte, serán considerados po-



bres, á los cuales debe la Compañía transportar gratis, nosotros, por los datos oficiales adquiridos, podemos suponer que los que se encuentren en este caso, unidos á los correspondientes fallecimientos que ocurran cada año en los hospitales, de cuyos entierros en su mayor parte se encargan los mismos, aquellas 18.459 defunciones, quedan reducidas para nuestros cálculos, tan sólo á 10.000, cuya conducción á la Necrópolis será de pago.

Teniendo, en cambio, la Compañía Concesionaria la exclusiva ó privilegio de la conducción de cadáveres al Cementerio, claro está que, mientras no se cierren los de las Sacramentales, esta Compañía establecerá, desde los Puentes de Toledo ó Segovia por donde pasa el Ferrocarril, un ramal provisional á dichos cementerios; y clasificando de una manera prudencial, por clases, aquellos entierros, desde 5 pesetas de abono por la última clase hasta 150 pesetas la conducción de los de primera, hemos calculado un producto anual de 462.000 pesetas; que resulta un promedio de 46 pesetas por cada una de las mencionadas 10.000 defunciones de pago.

Suponiendo por término medio, diez personas de cortejo fúnebre para cada uno de los entierros, el total anual de acompañantes será de 100.000, que necesitarán billetes de ida y vuelta, los cuales darán, por lo menos, otro producto de 250.000 pesetas.

Las 10.000 defunciones de pago que ocurren todos los años, claro está que representan el luto de otras tantas familias; y como es de suponer que la pena de éstas por la pérdida de cualquiera de sus individuos, ha de durar siquiera tres años, representa, desde luego, 30.000 familias que los días de aniversario y el de Difuntos, querrán visitar los cementerios, por lo menos, dos individuos de cada una, lo cual supone 240.000 billetes, que aun rebajándoles su tarifa en un 20 por 100, darán otro producto de 240.000 pesetas anuales; esto sin contar la consiguiente acumulación de visitas por deudos y amigos de los fallecidos en años menos recientes, que nos permitirá aumentar bastante la anterior cifra, sin temor á rebasar los prudentes límites que nos hemos impuesto en estos cálculos, teniendo en cuenta la



extraordinaria facilidad y ahorro de tiempo y dinero que ofrecerá al público este Ferrocarril.

Las visitas anuales á la Necrópolis de la ciudad de Florencia, son por término medio, de un millón y cuatrocientas mil (1.400.000) personas; no llegando su población á la mitad de la de Madrid.

Y téngase muy presente, además, que en los presentes cálculos, no tenemos en cuenta los ingresos por los centenares de operarios y artistas que se han de ocupar y trabajar en la Necrópolis, que diariamente se verán obligados á recorrer este camino, por lo menos con billete de ida y vuelta de abono semanal y á precios muy reducidos.

Tampoco tenemos en cuenta, las exhumaciones de cadáveres enterrados en los demás cementerios, cuyos restos, con más ó menos pompa, sus familias querrán trasladarlos á la Necrópolis, donde el Ayuntamiento cede gratis para las mismas los terrenos necesarios; no tenemos en cuenta los miles y miles de toneladas de materiales que durante muchos años habrá que transportar á la Necrópolis para trasladar á ésta los panteones de familia de los otros cementerios cerrados, en los cuales se han de colocar aquellos restos; y por fin los muchos miles de toneladas de materiales que habrá que transportar también para levantar nuevos panteones de familia.

Nosotros, sin embargo, para asegurarnos más y más de que desde un principio serán ciertos los productos que estimamos como mínimos para la explotación de este Ferrocarril-Tranvía y ramales, no tendremos en cuenta más que los siguientes ingresos:

Servicio público ordinario.....	Pesetas	1.027.400
Idem de trenes á los Cementerios para la conducción de cadáveres.....	»	462.000
Ingresos por el cortejo fúnebre.....	»	250.000
Idem por los visitantes á los cementerios, con rebaja de 20 por 100 en el precio de los billetes.....	»	240.000

SUMA de ingresos anuales..... Pesetas 1.979.400



#### IV

### Gastos de explotación, conservación y reparación.

Si el presupuesto de gastos de explotación en todo ferrocarril, puede *á priori* estimarse con bastante aproximación, en relación con los productos brutos que en aquél se obtengan, por lo anteriormente expuesto se comprenderá que las dificultades de este cálculo, en el caso presente, han de ser mucho mayores, tanto por lo excepcional de los servicios y los distintos medios de tracción que pretendemos emplear, como también por las condiciones técnicas del trazado, mayores gastos de conservación y mayor personal de movimiento; aunque en la tracción eléctrica, y sobre todo en la de vapor, tengamos la seguridad de reducir bastante los gastos que nos ocasionaría, si empleáramos la tracción por caballerías.

Después de verificados repetidos y minuciosos cálculos, para poder apreciar con alguna aproximación los llamados gastos de explotación que han de ocasionar aquellos servicios á la Compañía Concesionaria; teniendo en cuenta, además, que en los ferrocarriles con tracción por vapor ú ordinarios, el promedio de gastos en general, es de 40 á 50 por 100 de los productos, y que en cambio, en la explotación de la mayor parte de los tranvías pasa del 70 por 100, hemos encontrado que desde un principio, podremos hacer aquellos servicios, no necesitando gastar en ellos más de 1.286.610 pesetas, ó sea el 65 por 100 de los ingresos antes consignados, y en este caso los productos líquidos de la explotación serán 692.790 pesetas, que representan un gran interés al capital de establecimiento de este Ferrocarril-Tranvía, á pesar de lo costoso de su necesario material de explotación para los servicios especiales que debe prestar el mismo.



Antes hemos dicho que la realización de este Ferrocarril ha de reportar al vecindario de Madrid incalculables beneficios, como indudablemente se desprende de la simple lectura de esta Memoria; y á esto debemos añadir, que mayores han de ser aún para los intereses Municipales.

A la aprobación por la Superioridad del proyecto de Necrópolis, presentado por el Excmo. Ayuntamiento, siguió la adquisición por éste de los terrenos donde aquella debe levantarse, que como hemos dicho, se encuentran situados junto al Cementerio del Este; mandó proyectar la indicada Gran vía de la Calle de O'Donnell á los expresados cementerios, y acordó construir cuatro Depósitos para cadáveres en las afueras de esta Capital, que reunieran á su vez, las necesarias condiciones de higiene y ventilación; de los cuales, el ilustrado Arquitecto D. Enrique Sáchez, estudió y perfectamente proyectó el que bajo su dirección fué ejecutado, aunque no del todo concluido, en los llamados terrenos de Vallehermoso, situado á 650 metros de distancia de la vía de nuestro Ferrocarril en el Paseo de Areneros, donde debe levantarse la correspondiente Estación para el expresado servicio. Falta aún, pues, construir por el Ayuntamiento de Madrid, los otros tres Depósitos de cadáveres, ejecutar su proyectada vía de la Calle de O'Donnell á la Necrópolis, y otra porción de trabajos de menor cuantía, para entregar al concesionario del Ferrocarril, conforme á su pliego de condiciones, explanado y habilitado el camino que éste debe recorrer, en cambio de las obligaciones é importantes servicios que se le han impuesto. Así que, no sólo son de bastante consideración los desembolsos hasta ahora realizados por el Municipio, y de ningún resultado positivo para el mismo, sino que está obligado, además, por la escritura de concesión, á otros de mayor importancia, como hemos dicho; y con estos, sin embargo, así podrá alcanzar las ventajas que se ha propuesto y seguramente conseguirá en provecho del vecindario de Madrid y de los intereses municipales, en cuanto se terminen aquellas obras y el Ferrocarril que se construye con ramal á la Necrópolis. La realización de éste, ahorra desde luego al Ayuntamiento sobre 21.000 pesetas anuales, por la conducción de los cadáveres pobres al cementerio del Este, y cobra otras 9.000



por el canon de explotación del Ferrocarril; todo lo cual importa la cantidad de 30.000 pesetas anuales.

Los ingresos que el Ayuntamiento obtendrá por los derechos de custodia, alumbrado y vela de los cadáveres de pago que entren en las respectivas Iglesias de Depósito, por lo menos ascenderán á un producto anual de ciento setenta mil (170.000) pesetas más, ó sea, un promedio de 17 pesetas, próximamente, por cada fallecimiento de pago.

A pesar de que los entierros en el Cementerio del Este, todos sabemos que son en general de familias modestas, y por tanto de poco pago, en el año próximo pasado, ha producido al Municipio un ingreso de ciento cuarenta mil (140.000) pesetas. Es evidente, pues, que en cuanto el Ferrocarril pueda hacer el servicio del Cementerio del Este y de la Necrópolis, aquellos ingresos, con toda seguridad, se duplicarán y hasta triplicarán; y al cierre de los de las Sacramentales, serán por todos conceptos de extraordinaria importancia y muy dignos de tenerse en cuenta, como un gran recurso de ingresos para el Tesoro Municipal.

Si á lo que anteriormente dejamos expuesto, se añade que está en el ánimo de todos los socios de la Empresa Constructora del Ferrocarril y de los que principalmente han de constituir en su día la Compañía Concesionaria, el realizar por cuenta del Ayuntamiento las obras á que éste viene obligado, en virtud de la escritura de concesión, cobrando el importe de ellas en 15 ó 20 años, con un módico interés de recargo por la demora en el pago, incluyendo en el Presupuesto Municipal de cada año hasta la convenida amortización, el canon que corresponda, dicho se está que el Ayuntamiento debe prestar su más decidido apoyo á una obra de tanta importancia para sus intereses y los del vecindario de Madrid, puesto que, además, el pago de las expresadas obras con su interés de demora, representado por el canon anual que el Ayuntamiento debe imponerse durante el tiempo que se convenga, *importará mucho menos que los nuevos ingresos que directamente le proporcionará la realización del Ferrocarril de Contorno y Ensanche de Madrid*, y con toda seguridad, duplicará y quizá triplicará para el Municipio los actuales ingresos anteriormente consignados, y esto á parte de que al fin de los 60 años por que tiene dada la concesión de esta li-



nea, se encontrará dueño de la misma, que será en aquella fecha de un valor incalculable.

Estas son, sucintamente y á grandes rasgos descritas, las condiciones económicas de la importante obra que estamos ejecutando, y que tanto ha de contribuir á fomentar el desarrollo y prosperidad del Ensanche de Madrid y de los barrios más apartados del centro.

---

I.D. 1200004691

Ayuntamiento de Madrid











BIBLIOTECA HISTORICA MUNICIPAL



1200004691

Ayuntamiento de Madrid