

208

TRANVÍA DE ESTACIONES Y MERCADOS

44

EXTRACTO

DE LAS

CONCESIONES, AMPLIACIONES OTORGADAS

Y ESCRITURA DE 25 DE FEBRERO DE 1899

PARA EL CAMBIO DE MOTOR DE FUERZA ANIMAL POR EL ELÉCTRICO

CONCESIÓN POR 50 AÑOS

Empezó la explotación en 15 de Septiembre de 1877



MADRID

—
IMPRENTA MUNICIPAL
1902

TRANVÍA DE ESTACIONES Y MERCADOS.

EXTRACTO

DE LAS

CONCESIONES Y AMPLIACIONES OTORGADAS.

Concesión por 50 años.

Empieza la explotación en 15 de Septiembre de 1877.




MADRID.

IMPRENTA Y LITOGRAFÍA MUNICIPAL.

1895.

ESCRITURA DE CONCESIÓN.

Escritura de concesión de un tranvía que enlace las estaciones de ferrocarril Norte y Mediodía con los mercados de la Cebada y los Mostenses. Otorgada por el Excmo. Ayuntamiento de Madrid á favor del señor D. Arturo Soria y Mata de esta vecindad, ante D. Olallo Mejía y Montalbo, Notario público del Colegio de Madrid, en 26 de Septiembre de 1876.



En la Villa de Madrid, á veinte y seis de Septiembre de mil ochocientos setenta y seis.

Ante mí D. Olallo Mejía y Montalbo, Notario público de los del Colegio de esta Capital, con vecindad y residencia en ella, comparecen:

De una parte el Excmo. Sr. D. Luis Martos y Potestad, conde de Heredia-Spínola y Alcalde Presidente del Ayuntamiento de Madrid.

Y de otra el Sr. D. Arturo Soria y Mata, vecino de esta Capital en la Plaza de Celenque, número uno, piso tercero, de estado soltero, empleado y de edad de treinta años, según me comprueba con la cédula personal que exhibe expedida por la Tenencia de Alcaldía del distrito del Centro, en veintiuno del actual, número seis mil ochocientos cincuenta y cinco.

Me aseguran hallarse en el pleno goce de sus derechos civiles, y no constándome cosa alguna contra su capacidad legal, les considero con la necesaria para formalizar la presente Escritura de

concesión de un tranvía que ha de establecerse en esta población, á cuyo fin concurren, el primero en representación del Excmo. Ayuntamiento de Madrid como su Alcalde Presidente y el segundo por su derecho propio, y dicen:

Primero. Que el Sr. D. Arturo Soria acudió al Ayuntamiento en 10 de Octubre de 1872 acompañando un proyecto de tranvía para mercancías y viajeros que enlazase las estaciones de ferrocarriles del Norte y Mediodía con los mercados de las plazas de la Cebada y de los Mostenses, con el fin de abaratar y facilitar los transportes de los artículos que diariamente se conducen de unos á otros puntos. Pasado el proyecto á la Comisión de Obras y oída por ésta la Junta Consultiva Municipal, ésta, en su dictamen de 12 de Abril de 1873, opinó: que aunque el proyecto constituía un estudio que honraba á su autor, no era posible aceptarle, por recorrer calles que no permitían situar la vía en el centro dejando á los lados el ancho suficiente para el paso de los demás carruajes, según la prescripción impuesta como regla general por el Excmo. Ayuntamiento.

Segundo. Que enterado el recurrente de este informe, acudió con nuevo escrito el 25 del mismo mes, pretendiendo desvanecer las objeciones formuladas por la Junta, pidiendo se la oyese de nuevo y que después resolviese la Corporación. A virtud de decreto del siguiente día pasó á la Junta Consultiva para que manifestase lo que se la ofreciera respecto de todos los extremos de la instancia: si el proyecto, facultativamente considerado, era aceptable; si era cierto que en otros países y en el nuestro funcionaban tranvías establecidos en calles estrechas. La referida Junta insistió, de conformidad con su dictamen anterior, en el que emitió el día 15 del siguiente Mayo, añadiendo que si el Ayuntamiento modificaba su primitivo acuerdo, decidiendo que este tranvía pudiese en determinadas calles pasar por uno de los lados, teniendo en cuenta todo lo nuevamente expuesto y las indemnizaciones que pudieran suscitarse, la Junta entonces podría examinar el proyecto bajo este concepto.

Tercero. Que con este motivo el Don Arturo Soria presentó otra instancia en quince de Junio inmediato, dando más detalles sobre su proyecto, demostrando la excelencia de sus condiciones, á cuyo fin acompañaba algunos documentos justificativos, y variando el trazado de la vía en los dos puntos en que la estrechez de las calles se creía podría perjudicar al servicio y tránsito público. Otra vez fué leída la Junta ya nombrada, y en cuatro de Septiembre de mil ochocientos setenta y tres, opinaba: que facultativamente considerado, y de conformidad con sus anteriores dictámenes, el tran-

vía era aprobable en todo el trazado propuesto con las dos variaciones de que hacía mérito; que el Ayuntamiento resolvería en vista de los justificantes si la vía se había de establecer por uno de los lados de la calle, lo cual era de su exclusiva competencia, y que para resolver debidamente debían tenerse presentes las condiciones expuestas por la Junta en seis de aquel mes en su dictamen sobre el tranvía de los Sres. O'Ryan y Espinosa, y el emitido últimamente sobre el de que se trataba adicionando una de las condiciones. El diez y seis de Noviembre de aquél año hizo presentación el peticionario de otro escrito, habiéndolo ya verificado de otro en diez y ocho de Septiembre anterior, estableciendo en ellos una modificación en el trazado para evitar las dificultades que pudiese suscitar el paso de la vía por las calles del Prado, de la Bola y de Bailén, y rogaba en ambos la aprobación de su proyecto en totalidad, ó al menos, si así no se estimaba, por lo tocante á los trozos que estuviesen dentro de las condiciones del tranvía que entonces funcionaba y del del Sr. O'Ryan. Pasaron á la Junta Consultiva y ésta, de conformidad con su Ponente, propuso la aprobación del proyecto del Sr. Soria y de otros varios sobre que fué oída, añadiendo que se tuviese entendido que las Empresas de tranvías no podrían pedir nunca indemnización de daños y perjuicios siempre que en el suelo y subsuelo se tuviesen que hacer ó reparar obras por los particulares, ó empresas, ó para los distintos servicios municipales. En vista de este informe que lleva la fecha de veinte y nueve de dicho Noviembre y de los demás formulados, la Comisión de Obras fué de parecer en el suyo de tres de Diciembre inmediato, que el Ayuntamiento concediese la autorización conveniente para establecer el tranvía referido por tiempo de ochenta años, quedando á beneficio de Madrid todas las líneas que el Sr. Soria tuviese establecidas al finalizar el expresado plazo, y sin derecho el concesionario á pedir indemnización de ninguna clase, con sujeción á las condiciones facultativas que el Director de las vías públicas creyere convenientes, y á satisfacer al Municipio la cantidad de veinte pesetas mensuales por cada uno de los coches que tanto para viajeros como para mercancías tuviese disponibles. Y el Ayuntamiento en sesión de quince de Diciembre de mil ochocientos setenta y tres, después de la conveniente discusión, acordó aprobar el dictamen de la Comisión, desestimando una instancia ó exposición de varios industriales contra el tranvía de que se trataba.

Cuarto. Que así las cosas, el Excmo. Sr. Alcalde Presidente del Ayuntamiento, en sesión de doce de Enero de mil ochocientos se-

tenta y cuatro, propuso á los demás señores, á consecuencia de haber notado algunas irregularidades en la concesión, que se suspendiese la ejecución de los acuerdos de quince de Diciembre anterior, ínterin la Comisión de obras pudiese estudiar el asunto y viese si debían anularse ó ratificarse las concesiones; y así se acordó en la sesión indicada. Por tanto, pasaron todos los antecedentes á la Comisión de obras, la que insertando y haciendo suyo el informe de su vocal Ponente, propuso en el suyo del veintidos del propio Enero, que fué aprobado por el Ayuntamiento, previa discusión, en sesión de cuatro del inmediato Febrero: 1.º, la derogación del referido acuerdo de quince de Diciembre de mil ochocientos setenta y tres; 2.º, que por la Junta Consultiva Municipal, se formulase un pliego de condiciones generales para el establecimiento de tranvías, en el cual constasen todas las limitaciones que había que respetar, cuyo pliego sería sometido á la aprobación municipal, y 3.º, que cuando existiese más de un proyecto que llenase las condiciones generales y particulares que se formularan, se celebrase subasta pública.

Quinto. En tal estado quedó el expediente hasta el día primero de Julio del presente año, en que por un acuerdo de la Comisión correspondiente, pasó á informe de los Sres. Vilches y Poó, y en cuatro del mismo mes, recurrió el antiguo concesionario D. Arturo Soria y Mata, pidiendo al Excmo. Ayuntamiento que se sirviese dejar en toda su fuerza y vigor la concesión otorgada en quince de Diciembre de mil ochocientos setenta y tres, y manifestando que se hallaba dispuesto á sujetarse al pliego de condiciones facultativas que se formulase, á las Ordenanzas municipales y al reglamento de tranvías; á pagar la cantidad que el Ayuntamiento estimase justa y equitativa; á rebajar el tiempo de la concesión á cincuenta años; y por último, á rebajar también considerablemente las tarifas. Consecuente con esta promesa en escrito del día veintisiete, hizo la rebaja que le pareció oportuna en la tarifa de viajeros, manifestó entre otras cosas que estaba conforme con las bases para la concesión de tranvías, acordadas por la Comisión correspondiente, y por último, expuso que en igualdad de condiciones, su proyecto debía ser preferible por haber sido objeto de una concesión y tener un derecho de prioridad sobre la mayor parte ó todos los presentados.

Sexto. Que la Comisión de tranvías, aceptando el dictamen emitido por sus Ponentes D. Antonio Rafael de Poó y D. Gonzalo Vilches sobre el proyecto de tranvía de D. Arturo Soria, propuso al Ayuntamiento en el suyo de once de Agosto del año actual, que

acordase dejar en toda su fuerza la concesión hecha al D. Arturo en quince de Diciembre de mil ochocientos setenta y tres, y mediante haber manifestado dicho señor hallarse dispuesto á sujetarse á las condiciones todas aceptadas por la Comisión proponente, como las únicas viables para la concesión de tranvías en lo sucesivo, en armonía con los intereses públicos, y ser no menos beneficiosa dicha concesión á los derechos, siempre respetables, de la Corporación Municipal. Este informe ó propuesta, con el expediente, quedó sobre la mesa en sesión de dieciseis de dicho Agosto, y en la que tuvo lugar el veintitres se acordó aprobarle sin discusión.

Séptimo. Que antes de emitir la Comisión de tranvías el informe relatado, la propia Comisión acordó en siete del precitado Agosto, pasar los antecedentes á informe del Ilmo. Sr. Ingeniero Director de la vía pública, cuyo funcionario le evacuó favorablemente, redactando el pliego de condiciones á que ha de sujetarse el concesionario para el establecimiento del tranvía solicitado, que enlace las Estaciones del ferrocarril del Norte y Mediodía con los Mercados de las plazas de la Cebada y Mostenses; las cuales condiciones son tomadas literalmente del pliego, las siguientes:

1.^a 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 las calles siguientes:

Desde la Estación del Mediodía á la puerta de Atocha, tomando la dirección de la calle de Trajineros, siguiendo luego por la plaza de las Cortes, calle del Prado, acercándose al final de la misma á la acera de los números impares, plaza de Santa Ana, del Angel, calle de Carretas, con una sola vía hasta frente de la Imprenta Nacional, y dos en el resto de la calle, siendo una ascendente y otra descendente, por la Puerta del Sol, calle de Preciados, plaza de Santo Domingo, calle de Leganitos, plaza de San Marcial, paseo de San Vicente á la Estación del Norte. El itinerario de los dos ramales que, arrancando de la línea principal se dirigirán á los Mercados, será el siguiente:

Primer trozo. Parte de lo alto de la calle de Carretas, pasando por la de Atocha, Imperial, Toledo y la de la Cebada, al Mercado de este nombre.

Segundo trozo. Plaza de Santo Domingo, calle de San Bernardo en toda su longitud, calle de la Flor y de Isabel la Católica, al Mercado de los Mostenses.

2.^a Es de cuenta del concesionario ejecutar todas aquellas

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 que deba 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, 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 tuvieran en la actualidad.

3.^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 la vía pública. 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 los calles.

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

5.^a El empedrado ó afirmado de las calles, se ejecutará por el concesionario, volviendo á emplear los mismos materiales levantados en la zona que ocupe el tranvía, ú otros de igual clase. Si conviniese variar el sistema de afirmado 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 de la manera que se le designe, pero si la variación se hiciese estando explotando el tranvía, entonces la obra será de cuenta del Municipio.

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

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

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

9.^a La Inspección facultativa de las obras, tanto en la parte que pueda afectar á la vía ordinaria, como al establecimiento del tranvía, se ejecutará por la Dirección facultativa de las vías públicas.

10.^a El replanteo de la vía en cada calle ó paseo, se hará según establece la condición anterior, y el concesionario avisará con oportunidad, señalando los sitios donde está dispuesto para empezar los trabajos.

11.^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 la ejecución á las prescripciones que se le dictasen. Además estará obligado á levantar y sentar de nuevo la vía en la extensión que exijan las reparaciones de los servicios municipales.

12.^a El sistema de vía que se establece es el Lombard perfeccionado que se usa actualmente, y el mismo sistema de coches con las mejoras que sean aceptables. Concluidas que sean las obras, se reconocerán por la Dirección facultativa con asistencia del concesionario ó de quien le represente, levantándose la correspondiente acta, no pudiéndose poner en explotación el todo ó parte del tranvía sin que haya recaído la aprobación del Municipio.

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

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

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

16.^a La concesión se entiende por cincuenta años, pasados los

cuales, la vía quedará de la propiedad del Municipio y en buen estado de explotación, y con el material fijo, móvil y semoviente de que se componga.

17.^a El concesionario satisfará á los fondos municipales, como retribución del uso que hace de la vía pública, la cantidad de cuatro mil novecientas pesetas anuales, pagaderas por trimestres anticipados.

18.^a El concesionario entregará á los quince días de notificada la concesión en la Tesorería municipal, como garantía del cumplimiento de su contrato, treinta y cinco mil pesetas efectivas, ó su equivalente en papel, que perderá, sin ulterior recurso, si dentro de los dos meses siguientes á la fecha de la expresada notificación, no hubiesen empezado las obras, ó si en el término de dos años y once meses, á contar desde la misma fecha, no tuviese concluido para la explotación el tranvía.

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

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

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

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

23.^a Si una nueva concesión que pudiera hacer la Municipalidad tomase parte del citado tranvía de que se trata, satisfará aquella al concesionario, por derechos de peaje, 0,024 pesetas (veinticuatro milésimas de peseta) por kilómetro y cabeza, pudiendo hacerse el cobro por medios kilómetros y cabeza.

24.^a La tarifa de viajeros será la siguiente: Desde la Puerta del Sol á la plaza de la Cebada, diez céntimos de peseta. Desde la Puerta del Sol á cualquiera de los extremos de la línea, veinticinco

céntimos de peseta. Desde los puntos extremos á otras intermedias entre ellos y la Puerta del Sol, cinco céntimos de peseta.

25.^a El concesionario se obliga á conservar la vía afirmada ó empedrada 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.

26.^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 urbanas ó indispensables, el concesionario no tiene derecho por ello á reclamar indemnización por perjuicios en la explotación.

27.^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 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 las ejecuten con permiso de la Autoridad competente.

28.^a En los casos de incendio queda de hecho suspendida la circulación por el tranvía dentro de la zona de protección y manobra 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 alteración del 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 públicos de semejanza naturaleza.

29.^a No podrá cederse el todo ó parte de esta concesión, sin permiso de la Municipalidad.

30.^a Los gastos de escritura que haya de otorgarse y sus copias, serán de cuenta del concesionario.

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

Las condiciones insertas concuerdan literalmente con sus originales obrantes en el expediente de su razón, que he tenido á la vista, y la relación hecha en esta escritura así resulta del mismo, uniéndose á esta continuación, y para documentarla, un testimonio por

exhibición del informe de la Comisión de tranvías, fecha once de Agosto próximo pasado, á consecuencia del cual recayó el acuerdo del Ayuntamiento de veintitres del mismo mes, dejando en toda su fuerza la concesión de quince de Diciembre de mil ochocientos setenta y tres.

Octavo. Que notificado en nueve de Septiembre actual el anterior acuerdo al Concesionario, este suscribió á continuación del pliego de condiciones una nota por él firmada, conformándose y aceptándole en todas sus partes; y cumpliendo con su condición décimaoctava, consignó el inmediato día catorce en la Tesorería municipal, en garantía del buen cumplimiento del contrato y á los efectos de aquella, la suma de treinta y cinco mil pesetas, según comprueba con la carta de pago que en dicho día se le expidió por el Tesorero D. Pedro Navarro, señalada con el número ochenta del presupuesto corriente que exhibe y recoge.

En consecuencia de todo lo expuesto ambos señores comparecientes llevan á efecto la formalización de la presente escritura pública, bajo las bases siguientes:

Primera. El Excmo. Ayuntamiento de Madrid concede, según está acordado, al Sr. D. Arturo de Soria y Mata, un tranvía de mercancías y viajeros que ha de recorrer las calles y plazas nombradas en la condición primera inserta del pliego de ellas, para enlazar las estaciones del ferrocarril Norte y Mediodía de esta capital con los Mercados de las plazas de la Cebada y de los Mostenses; y le autoriza para ejecutar de su cuenta y sin ninguna clase de subvención las obras necesarias á su completo establecimiento, con estricta sujeción á todas y cada una de las condiciones que se dejan copiadas y obran unidas al expediente de su razón, que queda en la Secretaría del Excmo. Ayuntamiento.

Segunda. Esta concesión se entiende que es por cincuenta años, al cabo de los cuales tanto la vía, en buen estado de explotación, como el material fijo, móvil y semoviente de que se componga, quedará de la exclusiva propiedad del Excmo. Ayuntamiento de Madrid sin indemnización alguna.

Tercera. El D. Arturo Soria y Mata, se obliga solemnemente á la construcción del tranvía expresado, conforme se preceptúa en las condiciones citadas, ateniéndose en todas sus partes á sus disposiciones y bajo las restricciones, responsabilidades y penas marcadas en ellas.

Cuarta. El propio Sr. Soria, se obliga igualmente á satisfacer á los fondos municipales, conforme á lo prescripto en la condición

facultativa decimaséptima, la cantidad de cuatro mil novecientas pesetas anuales pagaderas por trimestres adelantados, bajo la responsabilidad establecida en la condición vigésima.

Quinta. Queda igualmente obligado el mismo Sr. Soria, bajo su responsabilidad, á verificar la entrega de la vía y todo su material insinuado en buen estado, al Excmo. Ayuntamiento de Madrid al cumplimiento de los cincuenta años que dura la concesion, sin que pueda retardarlo, una vez requerido, por ningún pretexto ni motivo, puesto que por el transcurso de dicho tiempo, la propiedad pasa, ipso facto, á la Corporación Municipal de Madrid.

Sexta. También se obliga el Sr. Soria á cumplir estrictamente, además de las condiciones fijadas, todas las disposiciones vigentes sobre esta clase de ferrocarriles, á las prescripciones y reglamentos de policía urbana que rijan, así como cualquiera otra que en lo sucesivo se estableciese.

Séptima. El concesionario garantiza el buen cumplimiento de sus compromisos con la fianza de treinta y cinco mil pesetas consignada; que solo le será devuelta en el caso y bajo las formalidades determinadas en el pliego de condiciones facultativas indicadas.

Octava. Cualquier duda que surgiere en lo sucesivo sobre la inteligencia de las repetidas condiciones ó de las bases de esta escritura, así como también en cuanto á la explotación del tranvía, será resuelta amistosamente y de buena fé por la Corporación Municipal de Madrid, oyendo al interesado é ilustrándose con el parecer de quien estimase conveniente.

Novena. Am'as partes, cada una en la representación que ostenta, aceptan esta escritura sin reserva de ningún género, y eligen esta Villa como domicilio para todas las diligencias á que dé lugar.

Y yo el Notario las advierto:

Que la primera copia de esta escritura debe llevarse á su tiempo al Registro de la Propiedad de esta Villa para su inscripción; sin cuyo requisito, cuando haya debido llenarse, no podrá admitirse en los Juzgados y Tribunales, ni en las oficinas del Gobierno cuando se intente hacer efectivo, en perjuicio de tercero, el derecho que debe ser inscripto, salvo los dos casos de excepción del artículo trescientos noventa y seis de la ley Hipotecaria.

Así lo han dicho, otorgan y firman, con los testigos, vecinos de esta villa, que aseguran no tienen excepción legal, D. José Gargollo y D. José Fernández y Martínez, que me afirman conocen al Don Arturo Soria y Mata, y ser el mismo que se nombró

Leído por mí el Notario este instrumento público á las partes y

testigos, por haber renunciado al derecho que tienen de hacerlo por sí, del que les he advertido, le ratifican los primeros y aprueban todos.

Y del conocimiento del Excmo. Sr. Alcalde y testigos, doy fé, así como de todo lo contenido, y lo signo y firmo.—A. Conde de Heredia Spínola.—Arturo Soria y Mata.—José Gargollo —José Fernández y Martínez.—Hay un signo.—Olallo Megía.

Testimonio. D. Olallo Megía y Montalbo, Notario público de los del Colegio de esta capital.—Doy fe: que por parte del Excelentísimo Ayuntamiento de esta capital, se me ha exhibido un expediente instruido en el mismo sobre concesión de un tranvía para mercancías y viajeros, á D. Arturo Soria, que enlace las estaciones de los ferrocarriles Norte y Mediodía con los Mercados de la Cebada y Mostenses, en cuyo expediente obra el informe de la Comisión de tranvías, que con los acuerdos puestos á su continuación, dice á la letra como sigue:

«Excmo. Sr.: Remitido á informe de los Ponentes Sres. D. Antonio Rafael Poó y D. Gonzalo Vilches, el proyecto de tranvía de D. Arturo Soria, para enlazar las estaciones del ferrocarril Norte y Mediodía con los Mercados de la plaza de la Cebada y de los Mostenses, dichos señores han emitido el dictamen siguiente:

»Los Ponentes que suscriben, al examinar el proyecto de tranvía de D. Arturo Soria, para enlazar las estaciones de ferrocarriles del Mediodía y Norte con los Mercados de la plaza de la Cebada y Mostenses, tienen el honor de exponer á la Comisión: que el proyecto que les ocupa fué aprobado y concedido, después de introducidas algunas modificaciones por su autor, en quince de Diciembre de mil ochocientos setenta y tres, mediante los beneficios y mejoras favorables al Comercio é Industria, llamados á realizar el tranvía de que se trata; pero en sesión de doce de Enero de mil ochocientos setenta y cuatro, el Presidente manifestó que aún cuando la ley prevenía lo que había de hacerse en esta segunda sesión, no prohibía que el Ayuntamiento se ocupase de otros asuntos; teniendo que someter á su resolución dos de carácter urgente, y en los cuales correspondía entender á la Comisión de obras.

Según S. S., la concesión hecha por el Ayuntamiento á don Arturo Soria, para establecer un tranvía que recorriese las calles de la capital, desde la estación del Mediodía, por el Prado, Carrera de San Jerónimo y otras á la del Norte; y en especialidad á los Mercados de la plaza de la Cebada y de los Mostenses, lo mismo que otro concedido á D. José Calatayud, y que había de recorrer

distintas zonas, se hacía notar que los expedientes que con este motivo se habían instruido al efecto, se observaba en ellos algunas irregularidades; tales como no haberse hecho la concesión en pública subasta, según procedía, dada la importancia del asunto; y el largo plazo porque se otorgaban aquellos; quedar estas sugetas al pliego de condiciones que el Director de las vías públicas creyese convenientes, y haber intervenido, como parte facultativo, en los expedientes, una persona nombrada por el Ayuntamiento, en la cual no concurrían las condiciones que exige el párrafo segundo del artículo 73 de la ley Municipal y otros: según todo lo cual debía el Municipio suspender el acuerdo de la concesión, ínterin la Comisión de obras estudiaba el asunto y veía si debía anular ó ratificar las indicadas concesiones: el Ayuntamiento acordó deferir á lo propuesto por el Presidente.

Pasado el expediente á la Comisión de obras, el Concejal D. Juan Pablo Marina encargado de informar á la misma sobre los expedientes instruidos para el establecimiento de dos líneas de tranvías, la una solicitada por D. Arturo Soria y la otra por D. José Calatayud, en veinte de Enero de mil ochocientos setenta y cuatro, propuso á la Comisión en virtud de las razones que al efecto adujo y que pudieran ser de alguna importancia en aquel momento.

Primero. Derogación de los acuerdos de quince de Diciembre de mil ochocientos setenta y tres por los cuales se concedió á D. Arturo Soria y á D. José Calatayud autorización para establecer dos líneas de tranvías en dos diferentes zonas.

Segundo. Que por la Junta Consultiva Municipal se formulase un pliego de condiciones generales para el establecimiento de tranvías, en el cual se hiciese constar las limitaciones que había que respetar en el suelo y subsuelo de las calles de Madrid, para no perjudicar ninguno de los servicios establecidos y guardar las Ordenanzas municipales, cuyo pliego sería sometido á la aprobación de V. E.

Tercero. Que cuando existiese más de un proyecto que llenase las condiciones generales y particulares que se formularan, se celebrase subasta á fin de que el Ayuntamiento pudiese obtener mayores ventajas, ya en el número de años de explotación, ó en las cuotas que deben satisfacer por cada carruaje, ó ambas cosas á la vez.

La Comisión de obras públicas en veintidos de Enero de mil ochocientos setenta y cuatro aceptó lo propuesto por el ponente, y en veintiseis de Enero de dicho año fué llevado el dictámen al Ayuntamiento para adoptar acuerdo. A petición del Sr. de Sanz, y mediante algunas consideraciones emitidas por el Sr. de Blas, so-

bre el asunto, se acordó quedase el expediente sobre la mesa. Y en sesión de cuatro de Febrero siguiente, y abierta discusión sobre tan grave negocio, el Sr. Sanz insistió, no hallándose conforme con el dictamen de la Comisión, pasase á los letrados Consistoriales el expediente para que manifestasen si el Ayuntamiento estaba en su perfecto derecho al anular las concesiones acordadas en quince de Diciembre anterior, y sin contraer por ello compromiso de ningún género; el Sr. Conde de Toreno defendió el dictamen de la Comisión, haciendo incapié en manifestar que ninguna responsabilidad cabía al Municipio por anular una concesión no perfecta, refiriéndose, sin duda, á no haberse notificado á los interesados D. Arturo Soria y D. José Calatayud la hecha á su favor en quince de Diciembre de mil ochocientos setenta y tres.

En primero de Junio de mil ochocientos setenta y seis, reunida la nueva Comisión de tranvías, de la cual tienen la honra los Ponentes de formar parte, se acordó pasase este expediente á los mismos Sres. Poó y Vilches, á fin de que informasen y propusiesen á la misma lo que juzgasen más justo y procedente.

En razonado dictamen propusieron dichos Ponentes, y se admitió por la Comisión, se anulase la red general de tranvías en atención á ser completamente impracticable y tener precisión de renunciar, por lo tanto, á introducir esta mejora en la Capital de España, sino quedaba aquella sin efecto.

Así se acordó por el Ayuntamiento en sesión de veinte y cuatro de Junio del corriente año, y rota dicha red general no hay inconveniente alguno en establecer y otorgar por esta Excm. Corporación cuantas concesiones de tranvías juzgue aceptables y convenientes para los intereses generales del vecindario y los no menos atendibles del Municipio; todo con arreglo á lo dispuesto en la ley de catorce de Noviembre de mil ochocientos setenta y ocho, y Reales órdenes de veinte y tres de Mayo de mil ochocientos setenta y dos y diez y seis de Julio de mil ochocientos setenta y cuatro.

Pero no se contentaron los Ponentes con proponer al Ayuntamiento el desistimiento de establecer una red general de tranvías, sino que también después de un maduro estudio y reflexiva consideración, creyeron oportuno proponer á la Comisión las condiciones económicas y administrativas á que debían sujetarse las concesiones de tranvías que pudieran y debieran hacerse en lo sucesivo en esta Villa. Las principales hacían relación á el menor número de años de concesión, mayor canon al Ayuntamiento, aminoración de tarifas de peaje y pasaje y en la cesión al Ayunta-

miento, una vez pasado el plazo de la concesión, como del material fijo, como asimismo los inmuebles, muebles y semovientes, antes de la propiedad de la Empresa.

Si era justo ó no el criterio adoptado por los Ponentes, y más tarde aceptado por la Comisión con gran honra nuestra, podrá desde luego comprenderse, sin más que fijar algún tanto la atención en el hecho harto visible de que habiendo examinado infinidad de proyectos para el establecimiento de tranvías en esta Corte, únicamente serán admisibles tres ó cuatro por hallarse en condiciones de viabilidad y ser altamente beneficiosos al público servicio, á los intereses y derechos de la Municipalidad. No entrarán los Ponentes, porque no es de su propósito, á ocuparse de si el Ayuntamiento, dejando sin efecto el acuerdo de quince de Diciembre de mil ochocientos setenta y tres, por el cual se concedieron al Sr. D. Arturo Soria y á D. José Calatayud la autorización para establecer en esta capital dos líneas de tranvías, sin oír previamente á los Letrados Consultores, como proponía el Concejal Sr. Sanz, y sin parar mientes en que otorgado con derecho perfecto á un tercero aún cuando no hubiese sido notificado á el mismo, creaba obligaciones exigibles para el Municipio, no pueden menos de llamar la atención de sus compañeros de Comisión, sobre el hecho, de que habiéndose alzado de este acuerdo el Sr. Calatayud, la Comisión provincial revocó el acuerdo del Ayuntamiento: é interpuesto el oportuno recurso al Ministerio de la Gobernación por el Municipio, aquel después de haber oído al Consejo de Estado declaró no era de su competencia y si de los Tribunales de Justicia el oír y fallar sobre las reclamaciones de D. José Calatayud; asunto que esta pendiente hoy día de la demanda que contra este Ayuntamiento interponga en su día el interesado, en uso de un derecho perfecto y reconocido á priori por la Superioridad.

D. Arturo Soria, en solicitud de cuatro de Julio del presente año, acudió á este Excmo. Ayuntamiento, rogándole se sirviese dejar sin efecto el acuerdo de cuatro de Febrero de mil ochocientos setenta y cuatro, que tanto le perjudicaba, dando, por consiguiente, toda su fuerza y vigor á la concesión de quince de Diciembre de mil ochocientos setenta y tres; y manifestando además, que es lo que á los Ponentes importaba, hallarse dispuesto á sujetarse en un todo al pliego de condiciones facultativas y económicas que se formularan al efecto; á rebajar el tiempo de concesión á cincuenta años, y á cumplir en un todo las Ordenanzas municipales y reglamento de tranvías, pagando la cantidad al Ayuntamiento, por ca-

non, que juzgase equitativa, y, por último, á rebajar asimismo considerablemente las tarifas.

Finalmente, en la exposición de veintisiete de Julio, el interesado D. Arturo Soria, y contestando á un oficio recibido por la Secretaría del Excmo. Ayuntamiento, por acuerdo de esta Comisión, circulando á los peticionarios de concesiones de tranvías en la actualidad, las bases que se habían acordado por dicha Comisión, y el pliego de condiciones facultativas á que habían de atenerse, y que no era otro que el aceptado para el tranvía concedido á favor de D. Juan Enrique O'Shea, el Sr. Soria ha cumplido con todas las condiciones que la Comisión acordó, y en vista de esto, los Ponentes estiman y proponen á la misma:

Primero. Resultando del informe de la Junta Consultiva, emitido en doce de Abril de mil ochocientos setenta y tres, que el proyecto de que se trata es completo hasta en sus menores detalles, hallándose redactados con arreglo á los formularios que rigen para los caminos de hierro, y por la perfección y esmero que revelan los planos que la acompañan, que todas las pendientes del trazado son admisibles, excepto una extensión de menos de treinta metros en un trazado de siete mil, y que deben de referirse al paso por los trozos estrechos de las calles del Prado y Toledo.

Segundo. Resultando que este defecto no puede tenerse en consideración, atendiendo á que el criterio del Ayuntamiento ha variado por completo, como lo prueba el hecho de haberse aprobado el proyecto del Sr. O'Shea, cuyo trazado pasa precisamente por la calle de Toledo, y la del Prado es mucho más ancha.

Tercero. Resultando que por lo completo de los planos, la minuciosidad de los detalles y la bien escrita memoria presentada al Ayuntamiento, así como también por haber manifestado muchos propietarios de la zona que ha de recorrer, su deseo de que cuanto antes se establezca dicho tranvía, no puede menos de reconocerse los inmensos beneficios que ha de recibir el público en general y el Comercio y la Industria con la explotación de un tranvía harto necesario, atendidos el engrandecimiento de la Capital y aumento creciente cada día de la población, así como también atendido al sucesivo desarrollo de la riqueza pública.

Cuarto. Resultando que el Ayuntamiento, además del beneficio público en general, ha de obtener un canon anual no despreciable por los años de explotación, y no excediendo estos de cincuenta, á la conclusión del plazo han de quedar de su único y exclusivo dominio el material fijo y movable de las vías.

Considerando que los puntos recorridos por el tranvía del señor Soria uniendo las estaciones y mercados con sujeción á las condiciones facultativas y económicas que esta Comisión ha acordado, es altamente útil y favorable á Madrid y de urgente necesidad, atendido el trayecto que recorre.

Considerando que al Sr. Soria le fué hecha la concesión del indicado tranvía en quince de Diciembre de mil ochocientos setenta y tres, y sin embargo, perjudicando derechos adquiridos, fué revocado este acuerdo por otro posterior de cuatro de Febrero de mil ochocientos setenta y cuatro.

Y Considerando que el Consejo de Estado y el Ministro de la Gobernación del Reino han declarado en el expediente de alzada de D. José Calatayud, que eran los Tribunales de Justicia los únicos competentes para fallar en cuestiones que versen sobre derechos privados; los Ponentes opinan, proponer al Ayuntamiento acuerde dejar en toda su fuerza y vigor la concesión hecha á D. Arturo Soria en quince de Diciembre de mil ochocientos setenta y tres, y mediante haber manifestado dicho señor hallarse dispuesto á sujetarse á las condiciones todas aceptadas por la Comisión, como las únicas viables para la concesión de tranvías en lo sucesivo, en armonía con los intereses públicos, y no menos beneficiosa dicha concesión á los derechos siempre respetables de esta Corporación Municipal.

La Comisión y el Ayuntamiento, no obstante lo expuesto, acordará lo mejor.

La Comisión de entera conformidad con el anterior dictamen lo hace suyo y propone á V. E. se sirva prestarle su superior aprobación.

Madrid once de Agosto de mil ochocientos setenta y seis.=Gonzalo de Vilches.=Antonio Rafael Poó.=El Marqués de Villanueva de las Torres.=Madrid dieciseis de Agosto de mil ochocientos setenta y seis.=En su Ayuntamiento.—A petición del Sr. Soriano Fuertes se acordó quede sobre la mesa.=Por acuerdo del Sr. Secretario.=El Oficial mayor.=Juan Sanz.=Madrid veintitres de Agosto de mil ochocientos setenta y seis.=En su Ayuntamiento.—Se acordó aprobar el dictamen sin discusión.=Por acuerdo del Sr. Secretario.=El Oficial mayor.=Juan Sanz.=Corresponde á la letra con su original obrante en el expediente citado que he devuelto al Excmo. Ayuntamiento en su Negociado de obras.

Y para que conste y documentar la oportuna escritura, signo, firmo y rubrico el presente en cinco pliegos sello décimo, números ochocientos treinta y cuatro, doscientos cuarenta y ocho al cincuen-

ta, y ochocientos treinta y cuatro mil trescientos uno y dos, en Madrid á veinte y seis de Septiembre de mil ochocientos setenta y seis.=Hay un signo.=Olallo Megía.

Es primera copia de su matriz que en sello undécimo queda en mi protocolo corriente de instrumentos públicos bajo el número de orden ciento sesenta y siete; y la expido para el Excmo. Ayuntamiento en un pliego, sello primero, número trece mil ochocientos ochenta y seis; y trece del citado número cinco millones doscientos mil cuatrocientos treinta y ocho al cincuenta, que signo, firmo y rubrico en Madrid, día de su otorgamiento.=Hay un signo.=Olallo Megía.

Expediente núm. I.

ESCRITURA DE AMPLIACIÓN

en 19 de Enero de 1877.

Escritura de ampliación de otra, y novación del trayecto de un tranvía en esta villa, otorgada por el Excelentísimo Sr. Presidente del Ayuntamiento de esta capital, á favor de D. Arturo de Soria y Mata, ante Don Olallo Megía y Montalvo, Notario público de los del ilustre Colegio de Madrid, en 19 de Enero de 1877.

En la villa de Madrid, á diecinueve de Enero de mil ochocientos setenta y siete, ante mí D. Olallo Megía y Montalvo, Notario público del Colegio de esta capital, con vecindad y fija residencia en ella, comparecen, de una parte, el Excmo. Sr. D. Luis Martos y Potestad, Conde de Heredia Spínola, y Alcalde Presidente del Ayuntamiento de Madrid, y de otra, el Sr. D. Arturo Soria y Mata, vecino de esta capital, de treinta y un años de edad, de estado soltero, empleado, y domiciliado en la plaza de Celenque, número uno, piso tercero, según me comprueba con la cédula personal que exhibe y recoge, expedida por la Alcaldía del distrito del Centro, con fecha veintiocho de Octubre último, número tres mil quinientos treinta y nueve.

Concurren, el primero, en representación del Excmo. Ayuntamiento, como Alcalde Presidente del mismo, de cuyo actual ejercicio doy fe, y el segundo, por derecho propio.

Ambos señores comparecientes, á quienes doy fé conozco, me aseguran hallarse en el pleno uso de sus derechos civiles, y no constándome cosa alguna contra su capacidad legal, les considero con la bastante para formalizar la presente escritura de ampliación de otra, sobre concesión de un tranvía y novación del trayecto, que éste ha de recorrer, por calles de esta villa, y exponen:

1.º Que por la otorgada en 26 de Septiembre del año próximo pasado, ante el infrascripto Notario, el D. Arturo Soria y Mata, se obligó á ejecutar de su cuenta y sin ninguna clase de subvención,

todas las obras necesarias para el completo establecimiento de un tranvía que había de recorrer las calles siguientes:

Desde la Estación del Mediodía á la puerta de Atocha, tomando la dirección de la calle de Trajineros, siguiendo luego por la plaza de las Cortes, calle del Prado, acercándose al final de la misma á la acera de los números impares, plaza de Santa Ana; del Angel, calle de Carretas, con una sola vía hasta el frente de la Imprenta Nacional, y dos en el resto de la calle, siendo una ascendente y otra descendente, por la Puerta del Sol, calle de Preciados, plaza de Santo Domingo, calle de Leganitos, plaza de San Marcial, paseo de San Vicente á la Estación del Norte, siendo el itinerario de los dos ramales que arrancando de la línea principal se dirigieran á los Mercados, el siguiente:

Primer trozo: parte de lo alto de la calle de Carretas, pasando por la de Atocha, Imperial, Toledo y la de la Cebada al Mercado de este nombre; segundo trozo, plaza de Santo Domingo, calle de San Bernardo en toda su longitud, calle de la Flor y de Isabel la Católica al Mercado de los Mostenses.

2.º Que en cumplimiento de este contrato el concesionario acudió en diferentes épocas al Excmo. Sr. Alcalde Presidente aquí compareciente; manifestando que habiendo adquirido los materiales necesarios para la ejecución de las mencionadas obras, se hallaba dispuesto á comenzar los trabajos tan luego como por la Dirección facultativa de la vía pública se le designara sitio, día y hora para proceder al preparatorio y replanteo de la línea, contestándosele con fecha seis de Noviembre próximo pasado, que la Real orden circular de catorce del mes anterior, expedida por el Ministro de la Gobernación, le había dado un trámite más al expediente, ordenando su pase al referido centro por conducto del Gobernador respectivo; y la Corporación, obligada á cumplirla, lo había remitido con fecha veinticinco del mismo, desde cuyo día conocía el Gobierno el asunto, y por esta razón se había dado conocimiento al Sr. Gobernador de la provincia, á cuya Autoridad podría dirigirse haciéndole presente el deseo de empezar las obras, y los perjuicios que se le seguirían de no verificarlo, razón por la que, no era posible concederle tal autorización, y que la Corporación municipal no le exigirla el cumplimiento de tal obligación en el término fijado en la escritura, en atención á que se lo impedía la Real orden citada, que era superior al acuerdo del Municipio.

3.º Que en este estado y con fecha veintiuno de Octubre próximo pasado, varios propietarios y vecinos de las calles del Pacífico

y Atocha de esta capital, acudieron con instancia al mismo, rogando, que teniendo en cuenta la importancia del barrio del Pacífico, y el numeroso vecindario que contiene la calle de Atocha, se dispusiera que la línea del tranvía concedida al Sr. Soria, partiera del expresado barrio, subiendo por la calle de Atocha, para tomar después el derrotero que mejor conviniera al trazado ya por el concesionario, con cuya variante estuvo éste conforme y la prestó su asentimiento, manifestando en exposición fecha seis de Noviembre del año pasado, no tenía inconveniente aceptar esta variante consistente en llevar la línea por la calle de Atocha, en vez de pasar por las plazas del Angel y Santa Ana, calle del Prado, plaza de las Cortes y calle de Trajineros; y la prolongación de la misma por el Paseo y Ronda de Atocha, y Carretera de Valencia, hasta el límite del término municipal de Madrid.

4.º Que pasados los antecedentes al Ilmo. Sr. Ingeniero Director de vías públicas D. Eugenio Barrón, emitió su informe en ocho del mismo manifestando; primero, que no había inconveniente en acceder á lo que solicitaban varios vecinos del nuevo barrio del Pacífico, autorizando la prolongación del proyecto de tranvía movido por fuerza animal que presenta el Sr. Soria, derivando un ramal desde el sitio de la antigua puerta de Atocha que, pasando por la carretera de Valencia, termine en las inmediaciones del puente sobre el Abroñigal; segundo, que era conveniente la modificación del trazado llevando la vía desde dicha puerta de Atocha por la calle del mismo nombre, hasta la plaza del Angel, en vez de pasar por las calles de Trajineros, plaza de las Cortes y calle del Prado; tercero, que convendría que esta línea continuando por la calle de Atocha, fuese á empalmar en la plaza Mayor con la línea de Leganés, á fin de evitar la colocación de doble vía en la calle de Toledo, que no debe consentirse; y cuarto, que todas estas modificaciones y cambio de trayecto estaban sujetos á las mismas bases generales formuladas para los proyectos de que hacen referencia.

5.º Que oída la Comisión de tranvías y dado conocimiento al interesado de las conclusiones anteriores sentadas por el Ilmo. Señor Ingeniero Director de vías públicas, una y otro estuvieron conformes con ellas; aquella, en su dictamen de nueve del propio mes, y este en once del mismo; estándolo el Excmo. Ayuntamiento en su acuerdo de quince de Noviembre de mil ochocientos setenta y seis.

6.º Que en consonancia á lo preceptuado en la Real orden circular de catorce de Octubre, expedida por el Ministerio de la

Gobernación, pasado el expediente á este Centro, fué confirmada la concesión hecha por el Excmo. Ayuntamiento de esta capital al D. Arturo Soria y Mata, para la construcción del tranvía citado, y con la variación del trazado que anteriormente se ha dicho, según resulta de la siguiente

Real orden.—«Hay un sello en seco, que dice: Gobierno de la provincia de Madrid.—Administración de Fomento, Obras públicas, número quinientos setenta y nueve.—Excmo. Sr.: El Excelentísimo Sr. Ministro de la Gobernación, con fecha 25 de Noviembre próximo pasado, me dice lo siguiente:

Excmo. Sr.: Examinado el expediente instruido por el Excelentísimo Ayuntamiento de esta capital, con motivo de la construcción de un tranvía, que uniendo las estaciones de ferrocarriles del Norte y Mediodía, una también los Mercados de la plaza de la Cebada y los Mostenses, con un ramal al barrio del Pacífico.

Resulta que la concesión se hizo en 23 de Agosto próximo pasado, otorgándose escritura pública en 26 de Septiembre, y en virtud de lo que se obligaba el concesionario dejar á beneficio de Madrid el expresado tranvía á los cincuenta años de su explotación.

Que hecha la concesión, varios vecinos del barrio del Pacífico solicitaron que el precitado tranvía tuviese un ramal hasta aquel sitio, subiendo después por la calle de Atocha.

Que D. Arturo Soria se obligó á la variación del trazado, suprimiendo la línea de la calle del Prado, y recorriendo la de Atocha, en vez de seguir por la de Trajineros, plaza de las Cortes, calle del Prado y plaza del Angel, así como la de la Carrera de San Jerónimo.

Considerando que la gran zona que ha de recorrer el expresado tranvía con la modificación indicada, satisface una de las mayores necesidades del vecindario, poniendo en comunicación inmediata barrios tan distantes entre sí, como los de las Estaciones de los ferrocarriles del Norte y Mediodía á los Mercados de la plaza de la Cebada y Mostenses y al barrio del Pacífico.

Visto lo que dispone el art. 80 de la ley Municipal y la Real orden de 14 de Octubre próximo pasado; S. M. el Rey (q. D. g.), ha resuelto confirmar la concesión hecha por el Excmo. Ayuntamiento de esta capital á D. Arturo Soria, para la construcción del tranvía citado, con la variación del trazado que anteriormente se ha dicho.

Lo que con inclusión del expediente que se cita, traslado á V. E. para su conocimiento y el de la Corporación que preside.

Dios guarde á V. E. muchos años.=Madrid 4 de Diciembre de 1876.=J. Elduayen.=Excmo. Sr. Alcalde Presidente del Ayuntamiento de esta capital.»

Lo inserto concuerda literalmente con su original, obrante en el expediente de su razón, á que me remito.

En su consecuencia, dado conocimiento al interesado, y pasados los antecedentes al Notario que suscribe, para el otorgamiento de la oportuna escritura, los señores comparecientes formalizan la presente con las bases y condiciones siguientes:

1.^a El Sr. D. Arturo Soria y Mata se obliga á ejecutar de su cuenta y sin ninguna clase de subvención, todas las obras necesarias para el establecimiento del tranvía que se expresa en la primitiva escritura otorgada ante el infrascrito Notario en veintiseis de Septiembre de mil ochocientos setenta y seis, derivando un ramal desde el sitio de la antigua puerta de Atocha que, pasando por la carretera de Valencia, termine en las inmediaciones del puente sobre el Abroñigal, llevando la vía desde dicha puerta de Atocha, por la calle del mismo nombre hasta la plaza del Angel, en vez de pasar por la calle de Trajineros y plaza de las Cortes y calle del Prado, y á continuar esta línea por la calle de Atocha, empalmándola en la Plaza Mayor con la línea de Leganés.

2.^a Todas estas modificaciones y cambio de trayecto, quedan sujetas á las mismas bases generales formuladas para los proyectos á que hacen referencia, quedando subsistente el canon que el concesionario está obligado á satisfacer al Municipio, así como la fianza y plazo de ejecución que designan las condiciones para terminar las obras del tranvía, quedando en toda su fuerza y vigor la referida primitiva escritura de contrata, con todas las bases, cláusulas, derechos y obligaciones que la misma comprende, á excepción única y exclusivamente de las variantes introducidas, y que son objeto de este contrato, el que se entenderá como parte integrante del primitivo, sin alterar en lo más mínimo sus partes esenciales, naturales ni accidentales.

3.^a Ambos señores comparecientes aceptan esta escritura y señalan esta villa, como su vecindad, para todos los actos, notificaciones y diligencias á que pueda dar lugar, renunciando expresamente el contratista cualquiera otro fuero que en lo sucesivo pueda corresponderle.

Yo el Notario advierto que la primera copia de esta escritura ha de presentarse, á su debido tiempo, en el Registro de la Propiedad de esta Corte, sin cuyo requisito no se admitirá en los Tribu-

nales, Consejos, ni oficina, ni perjudicará á tercero, salvo los dos casos de excepción del art. 396 de la ley Hipotecaria.

Así lo dicen, otorgan y firman, con los testigos, vecinos de esta villa, y sin excepción, cual así lo aseguran, D. Juan Manuel García Jiménez y D. Juan Sanz y Meléndez.

Dí lectura á todos de este instrumento público, por renunciar á hacerlo por sí, de cuyo derecho previamente fueron advertidos; manifestaron quedar enterados, aprobando y ratificando los otorgantes su contenido; de todo lo que yo, dicho Notario, repito fé, y lo signo y firmo.—A. Conde de Heredia Spínola.—Arturo Soria y Mata.—Juan Manuel García Jiménez.—Juan Sanz.—Hay un signo.—Olallo Megía.

Es primera copia de su matriz, señalada con el número veintidos de orden, queda unida á mi protocolo corriente de instrumentos públicos: lo expido para el Excmo. Ayuntamiento en un pliego del sello quinto, número cuarenta mil trescientos veinticuatro del undécimo, números dos millones doscientos treinta y siete mil, noventa y cinco al noventa y ocho, ambos inclusive, y la signo, firmo y rubrico en Madrid en el mismo día de su otorgamiento.--Sobre raspado, cincuenta, vale.—Olallo Megía.—Signado.—Hay un sello con tinta azul, que dice: Notaría de D. Olallo Megía.

ESCRITURA DE AMPLIACIÓN

en 29 de Mayo de 1889.

Escritura de concesión de las ampliaciones de las líneas del Tranvía de Estaciones y Mercados, otorgada por el Excmo. Sr. D. Eduardo Romero Paz, en sustitución del Excmo. Sr. D. José Abascal, Alcalde Presidente del Ayuntamiento de Madrid, en favor de la Sociedad de Tranvías de Estaciones y Mercados, representada por D. Gil Meléndez y Vargas y D. Leonardo de Eucio y Hurtado de Mendoza, ante el Notario D. Antonio Turón y Boscá, en Madrid á 29 de Mayo de 1889.

NÚMERO DOSCIENTOS TREINTA Y DOS.

Escritura de concesión de las ampliaciones de las líneas del Tranvía de Estaciones y Mercados, desde la plaza de la Cebada hasta la de San Francisco el Grande, y desde la glorieta de San Bernardo hasta la de Quevedo.

En la villa y Corte de Madrid, á veintinueve de Mayo de mil ochocientos ochenta y nueve, 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. Eduardo Romero Paz, como Alcalde Presidente interino del Excmo. Ayuntamiento de Madrid, por indisposición del Sr. Alcalde Excmo. Sr. D. José Abascal y Carredano, interviniendo el señor compareciente en el ejercicio de sus funciones, en nombre y representación de la villa de Madrid, y exento por esta circunstancia de exhibir cédula per-

sonal; y de la otra, D. Gil Meléndez y Vargas, mayor de edad, casado, rentista, con cédula personal de cuarta clase, expedida en esta Corte, de donde dicho señor es vecino, con fecha veintiseis de Septiembre último, número doscientos diecisiete, y D. Leonardo de Eucio y Hurtado de Mendoza, mayor de edad, casado, cesante, vecino de esta Corte, con cédula personal de cuarta clase, fecha doce de Julio del año próximo pasado, número sesenta y uno:

Estos dos últimos señores intervienen en la presente escritura; el primero, como Director del Tranvía de Estaciones y Mercados, y el segundo, como individuo del Consejo de Administración de la Sociedad anónima propietaria de dicho tranvía, ambos en nombre y representación de la misma Sociedad, y acreditan dicho carácter, exhibiendo una certificación librada por el Secretario del Consejo de Administración de dicha Sociedad, que á continuación se inserta, y es como sigue:

D. José Gómez Acebo y Cortina, Abogado del ilustre Colegio de Madrid y Secretario del Consejo de Administración de la Sociedad del Tranvía de Estaciones y Mercados, de que es Presidente el Excmo. Sr. Marqués de Argelita, certifico:

Que en sesión celebrada por dicho Consejo el día dieciocho de Mayo de mil ochocientos ochenta y siete, fué nombrado el Señor D. Gil Meléndez y Vargas, Director de la Sociedad, según consta al folio doscientos ochenta y uno del libro de actas correspondiente.

Igualmente certifico que el art. 47 de los Estatutos de la Sociedad, dice literalmente lo que sigue:

«Art. 47. Los contratos, escrituras, certificaciones de depósitos y demás documentos otorgados á nombre de la Administración social, deberán ser firmados por un Administrador y el Director, á menos que haya una delegación expresa del Consejo en favor de uno sólo de éstos ó de otra persona cualquiera.»

Por último, certifico también que en la actualidad constituyen el Consejo de Administración los Sres. Marqués de Argelita, D. Leonardo de Eucio, D. Julián García Gutiérrez, Conde de Casa Puente y D. Martín de Vial.

Y para que conste, expido la presente, con el V.º B.º del Señor Presidente, á veintitres de Mayo de mil ochocientos ochenta y nueve.—V.º B.º—El Presidente, H. El Marqués de Argelita.—José Acebo y Cortina.

Así resulta del documento original, al que me remito.

Y hallándose los señores comparecientes en la representación

dicha, con que intervienen, con la aptitud y capacidad legal necesarias, que aseguran no estarles limitada para formalizar la presente escritura, como antecedentes necesarios para la mejor inteligencia y redacción de la misma, exponen:

Primero. Que en el año mil ochocientos setenta y dos, á instancia de D. Arturo Soria y Mata, se instruyó en el Excmo. Ayuntamiento de esta capital expediente para la concesión de un tranvía, que en la actualidad enlaza las Estaciones del Norte y Mediodía con los Mercados de la Cebada y de los Mostenses, con la denominación de Tranvía de Estaciones y Mercados, cuya concesión, previos los trámites legales necesarios, se llevó á efecto por escritura pública, otorgada en esta Corte el veintiseis de Septiembre de mil ochocientos ochenta y seis, ante el Notario de la misma, D. Olallo Megía y Montalvo; de una parte, por el Excelentísimo Sr. D. Luis Martos y Potesiad, Conde de Heredia Spínola, Alcalde Presidente del Ayuntamiento de esta capital, en nombre y representación de la villa de Madrid, y de la otra, por D. Arturo Soria y Mata, en su propio nombre y por su propio derecho.

Segundo. Que en virtud de dicha escritura, D. Arturo Soria y Mata se obligó á ejecutar de su cuenta, y sin ninguna clase de subvención, todas las obras necesarias para el completo establecimiento del tranvía que había de recorrer las calles siguientes:

Desde la Estación del Mediodía á la puerta de Atocha, tomando la dirección de la calle de Trajineros, siguiendo luego por la plaza de la Cortes, calle del Prado, acercándose al final de la misma á la acera de los números impares, plaza de Santa Ana, del Angel, calle de Carretas, con una sola vía hasta el frente de la Imprenta Nacional, y dos en el resto de la calle, siendo una ascendente y otra descendente por la Puerta del Sol, calle de Preciados, plaza de Santo Domingo, calle de Leganitos, plaza de San Marcial, paseo de San Vicente á la Estación del Norte, siendo el itinerario de los dos ramales que, arrancando de la línea principal, se dirigirá á los Mercados, el siguiente:

Primer trozo: parte de lo alto de la calle de Carretas, pasando por la de Atocha, Imperial, Toledo y la de la Cebada al Mercado de este nombre.

Segundo trozo: plaza de Santo Domingo, calle de San Bernardo en toda su longitud, calles de la Flor y de Isabel la Católica al Mercado de los Mostenses.

Tercero. Que posteriormente varios propietarios y vecinos de las calles del Pacífico y Atocha de esta capital, á instancia fecha

veintiuno de Octubre de mil ochocientos setenta y seis solicitaron, en consideración á la importancia del barrio del Pacífico y el numeroso vecindario de la calle de Atocha, que la línea del tranvía referido modificara su trazado y partiera del expresado barrio y subiera por la calle de Atocha; en su consecuencia, D. Arturo Soria, se obligó á la variación del trazado, suprimiendo la línea de la calle del Prado, y recorriendo la de Atocha en vez de seguir por la de Tragineros, plaza de las Cortes, calle del Prado y plaza del Angel, así como la de la carrera de San Jerónimo, cuyas variaciones, así como la concesión primitiva, fueron aprobadas por Real orden del Ministerio de la Gobernación, fecha veinticinco de Noviembre de mil ochocientos setenta y seis, y en su virtud y con fecha diez y nueve de Enero de mil ochocientos ochenta y siete, y ante el referido Notario D. Olallo Megía y Montalvo, se otorgó la correspondiente escritura de ampliación de la relacionada anteriormente y novación de trayecto del tranvía, por el Excmo. Sr. Conde de Heredia Spínola, como Alcalde Presidente del Ayuntamiento de Madrid y D. Arturo Soria y Mata, como concesionario del tranvía de Estaciones y Mercados, que se viene refiriendo.

Cuarto. Que en el año de mil ochocientos ochenta, en el Ayuntamiento de Madrid y su Negociado de tranvías, se instruyó y se ha seguido expediente con motivo de una comunicación del Excelentísimo Sr. Gobernador civil de la provincia, fecha diez y nueve de Julio de mil ochocientos ochenta, remitiendo un proyecto del Director del Tranvía de Estaciones y Mercados, D. Arturo Soria y Mata, en nombre de la Sociedad propietaria de dicho tranvía, referente dicho proyecto á las siguientes ampliaciones y variaciones:

Primera. Prolongación de la línea que termina cerca del Hospital de la Princesa hasta la glorieta de Quevedo.

Segunda. Prolongación de la línea que termina en el mercado de la Plaza de la Cebada, hasta la plaza de San Francisco el Grande.

Tercera. Variación de la vía sencilla por vía doble en la carretera de Valencia.

Cuarta. Variación de la vía sencilla por vía doble en el pequeño trozo comprendido entre las plazas de Antón Martín y de Matute.

Quinta. Colocación de un apartadero en la carretera de Castilla.

Quinto. Que el Excmo. Sr. Gobernador civil remitió el referido proyecto para que el Ayuntamiento se sirviera ordenar que las ampliaciones proyectadas se confrontaran sobre el terreno por el Jefe facultativo de las vías municipales, procediendo después á los demás trámites prescritos en el artículo ciento dos del reglamento

aprobado por Real decreto de veinticuatro de Mayo de mil ochocientos setenta y ocho, para la ejecución de la ley general de Ferrocarriles de veinte y tres de Noviembre de mil ochocientos setenta y siete; y respecto á las variaciones de vía y colocación del apartadero indicado, para que, previo informe del mismo Jefe facultativo, emitiera el suyo el Excmo. Ayuntamiento remitiéndolo al Gobierno civil para resolver lo procedente.

Sexto. Que hecha la confrontación prevenida, informó en cuatro de Marzo del año mil ochocientos ochenta y uno el Sr. Ingeniero Jefe de las obras municipales, manifestando no hallar inconveniente alguno en que se autorizaran las prolongaciones y variaciones solicitadas, así como la instalación del apartadero de la carretera de Castilla, y sometido despues el proyecto á información pública, en cuanto á las prolongaciones, no se presentaron reclamaciones ni objeciones por los vecinos.

Séptimo. Que pasado el expediente á la Comisión de tranvías, la mayoría de esta Comisión emitió dictamen en diez y siete de Junio de mil ochocientos ochenta y uno, conformándose con el del Sr. Ingeniero, en cuanto á no haber obstáculo alguno para autorizar la prolongación de la línea del Hospital de la Princesa, hasta la glorieta de Quevedo, á condición de pagar el peaje correspondiente al tranvía del contorno, y para autorizar el establecimiento de doble vía en la carretera de Valencia, y de un apartadero en la de Castilla, pero separándose aquel dictamen facultativo, en cuanto á la prolongación de la línea de la plaza de la Cebada hasta la de San Francisco el Grande y al establecimiento de doble vía entre las de Antón Martín y Matute, considerando que no debían permitirse éstas dos obras porque perjudicarían considerablemente el tránsito público, formulando el Sr. Moreno López, de la Comisión, voto particular y manifestando que, á su juicio, era conveniente autorizar la prolongación solicitada desde la plaza de la Cebada hasta la de San Francisco el Grande, y conviniendo con lo demás con la opinión de la mayoría.

Octavo. Que en la sesión celebrada por el Excmo. Ayuntamiento en veinte de Junio del referido año de mil ochocientos ochenta y uno, se abrió discusión sobre el voto particular del Sr. Moreno López, y se acordó que el dictamen de la Comisión y el voto particular pasaran á informe de los Letrados Consistoriales, los que, en informe del dieciseis de Julio del mismo año, manifestaron, que estando reconocido que el Ayuntamiento no había de resolver acerca de los particulares que se vienen refiriendo, sino informar solamente procediendo como

cuerpo consultivo, era, á juicio de dichos Letrados indudable que, si al poner á discusión el informe no se lograba una completa unanimidad de pareceres, procedía elevar el expediente al Gobernador civil, acompañando al informe de la mayoría el voto particular que se formulase por uno ó más Sres. Concejales.

Noveno. Que pasado por segunda vez el expediente á nuevo informe de la Comisión, acordó esta con fecha veinte de Septiembre de mil ochocientos ochenta y uno, que se remitiese dicho expediente al Excmo. Sr. Gobernador civil de la provincia, manifestándole que no había inconveniente en que se autorizara al peticionario para llevar á cabo las ampliaciones y modificaciones solicitadas, excepto la que se refería al establecimiento de una doble vía en el trozo de la calle de Atocha, comprendido entre la plaza de Matute y la de Antón Martín, y el Ayuntamiento, en sesión de veintiseis de Septiembre del mismo año, acordó aprobar el dictamen de la Comisión, haciendo constar su voto en contra el Sr. Moreno Elorza.

Décimo. Que trasladado el expediente al Excmo. Sr. Gobernador civil de la provincia, esta Autoridad negó la aprobación á la totalidad del referido proyecto, pero remitido el mismo expediente al Ministerio de Fomento, este centro, por Real orden de veinticinco de Junio de mil ochocientos ochenta y cuatro, concedió la aprobación solicitada, previos informes del Ingeniero Jefe de la provincia y de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, cuya soberana disposición fué comunicada al Ayuntamiento por el Excmo. Señor Gobernador con fecha diecisiete de Julio del mismo año.

El informe del Ingeniero Jefe y la Real orden y comunicación referidas, literalmente son como siguen:

Informe del Ingeniero Jefe de la provincia sobre el proyecto de ampliaciones y modificaciones presentadas por la Empresa del Tranvía de Estaciones y Mercados.

Las ampliaciones y variaciones solicitadas, son:

Primera. Prolongación de la línea que termina cerca del Hospital de la Princesa hasta la glorieta de Quevedo.

Segunda. Prolongación de la que termina hoy en la plaza de la Cebada, hasta la de San Francisco el Grande.

Tercera. Variación de la vía sencilla por vía doble en la carretera de Valencia.

Cuarta. Variación de vía sencilla por vía doble en el pequeño

trozo de la calle de Atocha, comprendido entre la plaza de Antón Martín y la de Matute.

Quinta. Colocación de un apartadero en la carretera de Castilla.

Tramitado el expediente, con arreglo á lo prevenido en la ley y reglamento vigentes de Ferrocarriles, tiene por base un proyecto compuesto de memoria descriptiva, planos, condiciones y presupuesto, que ha estado expuesto al público durante el plazo reglamentario, sin que contra él se haya presentado reclamación alguna.

Sometido á los informes que el reglamento previene, aparece en primer término el del Ingeniero encargado de la vía pública, proponiendo la aprobación completa de todo lo solicitado por la Empresa; y el de la Comisión de tranvías, que aceptando en su mayor parte el anterior, lo desecha solamente en lo que se refiere á los puntos segundo y cuarto, fundándose en que el ancho de la vía pública no consiente el establecimiento de la vía sencilla entre las plazuelas de la Cebada y San Francisco, ni el de la doble entre las de Antón Martín y Matute.

Acompañan á este informe el voto particular suscripto por el Concejal Sr. Moreno López, opinando que debe autorizarse el establecimiento de la ampliación número dos, entre las plazuelas de la Cebada y San Francisco, el acuerdo de pedir su informe á los Señores Letrados Consistoriales, y por último, el emitido nuevamente por la Comisión de tranvías aceptando el voto particular, y por consiguiente, conformándose con el dictamen del Ingeniero en todas sus partes, excepción hecha de la que se refiere al establecimiento de la doble vía, entre las plazuelas de Antón Martín y Matute.

Aprobado por mayoría de votos este dictamen lo eleva la Corporación á la aprobación del Excmo. Sr. Gobernador civil de la provincia, en cumplimiento de las disposiciones vigentes.

Conforme en un todo esta Jefatura con los informes mencionados respecto á las ampliaciones, entiende que, bajo el punto de vista técnico, no hay inconveniente alguno en conceder la número uno, siempre que la Empresa acepte la obligación de satisfacer á D. Carlos Locatelli, concesionario del tranvía del Contorno, el derecho de peaje en la forma establecida en la cláusula veintitres de la escritura de concesión del Tranvía de Estaciones y Mercados.

Tampoco encuentra inconvenientes técnicos para la concesión de la ampliación segunda, siempre que se modifiquen las curvas proyectadas para el encuentro de agujas en la entrada de la carrera de San Francisco, con el objeto que, verificándose dentro de la parte más ancha que corresponde á la plaza de Puerta de Moros,

resulte en la entrada de la calle una sección igual á la correspondiente al perfil C. D.

Esta modificación, que alcanzará á las alineaciones cuatro, cinco y seis, parece tanto más indispensable cuanto que la disposición proyectada representa una vía doble, situada á la entrada de la calle que tiene solamente entre aceras 5'12 metros de ancho y con el inconveniente de ser de aquellas en que se producen más frecuentes descarrilamientos.

El gabarit de los carruajes de esta Empresa no baja de 2'10 metros, y esta sola cifra basta para comprender la necesidad de que se disponga la curva y contracurva de enlace de la vía doble, proyectada en la plazuela de Puerta de Moros, de manera que el encuentro de agujas se haga antes de llegar á la esquina de la carrera de San Francisco, con lo que se evitarán los inconvenientes que ofrecerán de otro modo al tránsito público, lo reducido de la sección libre de vías y los entorpecimientos correspondientes á los descarrilamientos.

Respecto á las modificaciones solicitadas, preciso es reconocer que su proyecto obedece al pensamiento de mejorar el servicio con ventajas para los viajeros, imponiéndose para ello la Empresa gastos de instalación y conservación, que seguramente no estarán recompensados por el correspondiente aumento de rendimientos.

Así parece que lo han apreciado los informes que constan en el expediente, prestando su conformidad á todas el Ingeniero encargado de las vías, y haciendo solamente excepción de la número cuatro la Comisión de Tranvías y el Ayuntamiento.

Esta Jefatura, conforme en un todo con el informe del Ayuntamiento, entiende que la ventaja que la Empresa se propone proporcionar á los viajeros, disminuyendo el número de paradas para los cruces, se obtendría solamente á expensas del perjuicio que seguramente sufriría el tránsito público de carruajes y peatones en una vía tan frecuentada y tan estrecha como es la parte de la calle de Atocha, comprendida entre las plazuelas de Antón Martín y Matute, que, con la doble vía, quedaría en una situación parecida á la que actualmente tienen los ingresos de la calle de Hortaleza y Fuencarral.

Por todo lo expuesto, y de conformidad con lo informado por el Excmo. Ayuntamiento de esta capital, entiende el Ingeniero Jefe que suscribe:

Primero. Que puede concederse la ampliación señalada con el número uno, con la salvedad de que la Empresa de Estaciones y

Mercados satisfaga el derecho de peaje, establecido en la cláusula veintitres de su escritura, al concesionario del tranvía del contorno.

Segundo. Que puede igualmente concederse la ampliación número dos, modificadas las alineaciones cuatro, cinco y seis, de modo que el encuentro de agujas se verifique antes de la entrada de la carrera de San Francisco.

Tercero. Que puede autorizarse las modificaciones tres y cinco.

Cuarto. Que no puede concederse la número cuatro sin evidente perjuicio para el tránsito de carruajes y peatones.—V. E., no obstante, acordará lo más procedente.—Madrid nueve de Noviembre de mil ochocientos ochenta y uno.—El Ingeniero Jefe, F. Martínez Echavarrí.

Real orden.—Excmo. Sr.: Por la Dirección general de Obras públicas, con fecha veinticinco de Junio último, se me comunica la Real orden siguiente:

Excmo. Sr.:—El Excmo. Sr. Ministro de Fomento, me dice con esta fecha lo que sigue:

Excmo. Sr.:—Visto el expediente incoado en el Ayuntamiento de esta Corte y Gobierno civil de esta provincia, á instancia de la Compañía del Tranvía de Estaciones y Mercados de esta capital, en solicitud de introducir algunas variaciones y modificaciones en la vía de la línea que explota, cuyo expediente pasó á resolución de este Ministerio el Gobernador, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo ciento tres del reglamento de veinticuatro de Mayo de mil ochocientos setenta y ocho para la ejecución de la ley de Ferrocarriles de mil ochocientos setenta y siete vigente, por no estar dicha Autoridad conforme con el informe emitido por el Ingeniero Jefe de obras públicas de la provincia.

Visto lo informado acerca de este asunto por la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, en cumplimiento de lo prevenido en el referido reglamento. Visto lo dispuesto en los artículos ochenta y ciento tres del mismo reglamento, según los que la aprobación de los proyectos de tranvías sobre calles ó caminos municipales, corresponde á los Gobernadores, á no tratarse de obras de mucha importancia ó cuando disientan de la opinión del Ingeniero Jefe.

Resultando: primero: que la Compañía del Tranvía de Estaciones y Mercados de Madrid solicitó, presentando los oportunos proyectos:

Primero. Que se autorice la prolongación de la línea que termina cerca del Hospital de la Princesa hasta la glorieta de Quevedo.

Segundo. Que se autorizase así mismo la prolongación de la que termina en el Mercado de la plaza de la Cebada hasta la plaza de San Francisco el Grande.

Tercero. Que se autorice la variación de vía sencilla por vía doble en la carretera de Valencia.

Cuarto. Que se autorice así mismo la instalación de vía doble en el trayecto entre la plaza de Antón Martín y la de Matute.

Y quinto. Que se permita construir un apartadero en la carretera de Castilla.

Segundo. Que dada á la solicitud la tramitación reglamentaria el Ayuntamiento estuvo conforme con todas las peticiones excepto la cuarta, y el Ingeniero Jefe de la provincia informó en igual sentido, si bien proponiendo algunas cláusulas que debían tenerse presentes en la concesión y modificaciones en el proyecto presentado para la prolongación á la plaza de San Francisco.

Tercero. Que el Gobernador, estimando que el dictamen del Ingeniero Jefe, restringiendo y modificando la petición, podría hacer estéril una resolución de conformidad con él, si el peticionario no la aceptaba, porque toda la petición podría estimarse como formando un todo indivisible, creyó que no podía aceptarle y por tanto lo remitió á este Ministerio para lo que se estimase procedente:

Cuarto. Que la Junta consultiva informa en los mismos términos que el Ingeniero Jefe.

Considerando que si bien la resolución del Gobernador no concreta los puntos en que disienta del informe del Ingeniero Jefe, es lo cierto que no se ha conformado con él, y que por tanto corresponde resolver á este Ministerio.

Considerando que tanto por su objeto, cuanto por la forma en que se han presentado los proyectos de las diversas partes de lo solicitado, se puede resolver sobre cada una de ellas con separación.

Considerando que son perfectamente atendibles las razones que el Ayuntamiento, el Ingeniero Jefe de la provincia y la Junta consultiva alegan en cuanto á la falta de espacio para consentir el establecimiento de la doble vía en el espacio de la calle de Atocha, comprendido entre la plaza de Antón Martín y la de Matute.

Considerando que son también atendibles las indicaciones que el Ingeniero Jefe y la Junta hacen respecto de lo que debe tenerse presente al hacerse la concesión y en la modificación en el proyecto en lo relativo á la prolongación hasta la plaza de San Francisco.

S. M. el Rey, (q. d. g.), de acuerdo con lo propuesto por esa Di-

rección general y por la Junta consultiva, se ha servido resolver lo siguiente:

Primero. Se aprueba el proyecto presentado en la parte relativa á la prolongación hasta la glorieta de Quevedo, debiendo tener el Ayuntamiento presente al hacer la concesión los derechos allí creados por otras concesiones.

Segundo. Se aprueba igualmente la prolongación hasta la plaza de San Francisco, pero variando la colocación de agujas para que esta tenga lugar antes de entrar en la carrera de San Francisco.

Tercero. Se aprueba el establecimiento de doble vía en la carretera de Valencia.

Cuarto. No se aprueba el establecimiento de doble vía en la parte de la calle de Atocha, comprendida entre la plaza de Antón Martín y la de Matute.

Quinto. Se aprueba el proyecto de apartadero en la carretera de Castilla.

Lo que tengo el honor de trasladar á V. E. con devolución del expediente para su conocimiento y efectos que se interesan en la citada Real disposición.

Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid diecisiete de Junio de mil ochocientos ochenta y cuatro.—R. Villaverde.—Sr. Alcalde Presidente del Excmo. Ayuntamiento de esta capital.

Undécimo. Que con fecha dieciseis de Junio del año próximo pasado D. Gil Meléndez y Vargas, Director del Tranvía de Estaciones y Mercados, presentó al Excmo. Sr. Alcalde Presidente del Ayuntamiento de esta capital una instancia que á continuación se inserta y es del tenor siguiente:

«Excmo. Sr. Alcalde primero, Presidente del Excmo. Ayuntamiento de esta Corte.

D. Gil Meléndez y Vargas, Director del Tranvía de Estaciones y Mercados, con cédula personal, número 402, á V. E. con el debido respeto expone:

Que en trece de Marzo de mil ochocientos ochenta solicitó, entre otras cosas, prolongar la línea que termina en el Hospital de la Princesa hasta la glorieta de Quevedo, y la que termina en la plaza de la Cebada hasta plaza de San Francisco.

Por disposición del Excmo. Sr. Gobernador civil de esta provincia se dió á esta instancia la tramitación que marcan los artículos 101 al 103 del reglamento, para la ejecución de la ley general de Ferrocarriles, esto es, se publicó por treinta días en el *Boletín oficial* para la mejora de proyectos, se confrontó sobre el terreno, in-

formó el Sr. Ingeniero de las Vías públicas municipales y se abrió información pública, de la cual no resultó protesta ni reclamación alguna.

No obstante haber informado favorablemente ese Excmo. Ayuntamiento, el Excmo. Sr. Gobernador civil, negó la aprobación de estas concesiones, pero remitido el expediente al Ministerio de Fomento, este centro, por Real orden de veinticinco de Junio de mil ochocientos ochenta y cuatro, concedió la aprobación solicitada cuya soberana disposición fué comunicada á esa Municipalidad para que hiciera la concesión. Paralizóse el curso de este expediente á consecuencia de una Real orden emanada del Ministerio de la Gobernación, suspendiendo la tramitación de toda concesión.

Revocada esta Real orden por otra del veintiuno de Julio de mil ochocientos ochenta y seis, emanada del mismo Centro, esta Sociedad ha solicitado de ese Excmo. Ayuntamiento que desde luego se nos haga la concesión para comenzar los trabajos, pero se nos ha contestado que para hacernos la concesión hay que atenerse estrictamente á lo que dispone el artículo 104 del reglamento de la ley de Ferrocarriles, sacando á subasta la construcción de dichas ampliaciones.

Es decir, que después de ocho años de tramitación, nos encontramos con que no podemos realizar dichas ampliaciones, sin concurrir á una subasta pública.

Compréndese perfectamente que en un proyecto de tranvía, después de correr todos los trámites, hasta llegar á su aprobación, se haga la adjudicación en pública subasta, con objeto de ver si hay quien lo ejecute con rebaja en la tarifa de viajeros; pero como ahora no se trata de un proyecto total, sino de una pequeña ampliación de línea, que á nadie puede convenir su concesión más que á esta Sociedad, es indudable que no debe aplicarse á la letra el referido artículo 104, sino autorizar, desde luego, el comienzo de las obras. ¿Puede alguien, que no sea esta Sociedad, explotar aisladamente un trozo tan pequeño como es el comprendido desde la plaza de la Cebada hasta la de San Francisco, que solo mide trescientos metros? Sería un absurdo pensar que pudiera haber persona que emplease un capital en material fijo, móvil y de tracción, solo para explotar un trozo de trescientos metros, pues la pérdida del capital sería fatalmente precisa; sacando á subasta las ampliaciones aprobadas por el Ministerio de Fomento, solo se conseguirá que acudan al acto personas que, conociendo que solo esta Sociedad puede explotar esos pequeños ramales, hagan proposiciones impo-

sibles de todo punto cumplir, con el único y exclusivo objeto de obtener una prima, esto será lo que suceda; y como la Sociedad no ha de dejarse explotar, el resultado final será que los ramales de que se trata serán adjudicados á quien, segura y fatalmente, no habrá de construirlos, el público se verá privado de los beneficios de estas ampliaciones, y la Sociedad, después de ocho años de tramitación del expediente, verá perdidas sus legítimas y fundadas esperanzas.

Por todo lo expuesto á V. E., suplica que, interpretando lógica y razonablemente la ley, se le autorice para comenzar los trabajos de las referidas ampliaciones.

Así lo espera de la notoria justificación de V. E., cuya vida guarde Dios muchos años.—Madrid dieciseis de Junio de mil ochocientos ochenta y ocho.—Excmo. Sr.— Gil Meléndez y Vargas.»

Duodécimo. Que pasada la anterior instancia á informe del Negociado cuarto, dictaminó, que si bien consideraba lógicas y atendibles las razones expuestas por el solicitante, con el fin de que se le autorizara, desde luego, para ejecutar las obras de las ampliaciones sin necesidad de subasta, como quiera que cuando el Gobernador civil remitió el proyecto de estas ampliaciones, advertía que le diera al expediente la tramitación que marcan los artículos 101 al 104 del reglamento de la ley general de Ferrocarriles, y este último dispone que la concesión se haga por subasta, entendía dicho Negociado que antes de resolver dicha petición, debía consultarse al Excmo. Sr. Gobernador civil, si en el caso de que el Ayuntamiento acordase la concesión, podría prescindirse de la licitación pública.

Conforme el Sr. Alcalde en el anterior dictamen, con fecha ocho de Julio próximo pasado, dirigió una comunicación al Gobernador civil, dándole cuenta de todo lo anteriormente expuesto, y suplicándole se sirviera manifestar si en el caso de que el Ayuntamiento acordase la concesión, podría prescindirse de la licitación pública.

Décimatercera. Que el Excmo. Sr. Gobernador civil de la provincia, con fecha veintisiete de Noviembre próximo pasado, contestó lo que aparece de la comunicación que literalmente se inserta á continuación.

Comunicación.—«Excmo. Sr.: Por el Ilmo. Sr. Director general de Administración local, se me ha comunicado, con fecha veinte del corriente, lo que sigue:

Excmo. Sr.: D. Gil Meléndez y Vargas, Director gerente de la Compañía del Tranvía de Estaciones y Mercados, acudió al Ayun-

tamiento de esta capital exponiendo, que en trece de Marzo de mil ochocientos ochenta, había solicitado autorización para prolongar las líneas explotadas por la Compañía, su representada, la que termina en el Hospital de la Princesa, hasta la glorieta de Quevedo, y la que tiene su término en la plaza de la Cebada, hasta la de San Francisco; y habiéndose dado á dicha solicitud la tramitación prevenida por la ley general de Ferrocarriles y reglamento para su ejecución, se publicó en los periódicos oficiales para la admisión de proyectos que pudieran mejorar el presentado, se llevó á cabo el replanteo sobre el terreno, informó el Director de Obras municipales, se abrió información pública de la cual no resultó protesta ni reclamación alguna, y remitido el expediente al Ministerio de Fomento, aprobó dicho departamento, por Real orden de veinticinco de Junio de mil ochocientos ochenta y cuatro, las ampliaciones propuestas por la Compañía, trasladando dicha Real orden al Ayuntamiento para que hiciera la concesión oportuna, y ateniéndose dicha Corporación á lo preceptuado por el art. 104 del reglamento, acordó se verificara la subasta prevenida por el mismo, y como no se trató de su proyecto total, sino de ampliaciones parciales introducidas en uno anteriormente introducidas con todas las formalidades legales, opina la Sociedad solicitante que con dicho trámite solo se conseguiría amparar el agio de las personas que podrían acudir á la subasta á hacer proposiciones insostenibles, con objeto de obtener de aquella una prima por la subrogación de sus derechos, y como no se halle dispuesto á secundar estos probables propósitos, seguramente quedarían sin construir las ampliaciones proyectadas, y por tanto, perjudicando notoriamente el servicio público, por lo que solicitó que declarando exceptuados de subasta los indicados ramales, autorizase su construcción y explotación.

Así lo estimó el Ayuntamiento de esta capital, pidiendo á ese Gobierno civil la declaración consiguiente, mas como dicha autoridad considerase que debía hacerse por la autoridad superior en el orden de la administración, elevó la solicitud con los antecedentes de su razón á este Ministerio, en dieciseis de Octubre último, impetrando una resolución favorable á la petición deducida por la Compañía.

Considerando que ateniéndose estrictamente á lo establecido por el art. 104 del reglamento de veinticuatro de Mayo de mil ochocientos setenta y ocho, para la aplicación de la ley de Ferrocarriles de veintitres de Noviembre de mil ochocientos setenta y siete, es evidente la necesidad de que proceda la oportuna subasta á la con-

cesión de todo proyecto de tranvía municipal ó urbano, pero el silencio de la legislación en cuanto á las ampliaciones ó modificaciones parciales de proyectos debidamente aprobados con anterioridad no puede interpretarse en aquél sentido, porque pugna abiertamente con el objeto que la misma se propone al imponer dicho trámite previo, que no es otro que favorecer los intereses comunales, facilitando la concurrencia de proposiciones que puedan mejorar los hechos por los peticionarios de un proyecto, y este fin, lejos de lograrse, se contravendría claramente con exigir la subasta previa para las ampliaciones referidas, ante la posibilidad de que pudieran hacerse propuestas con el solo objeto de alcanzar una prima por la cesión de los derechos adquiridos por los licitadores que la presentaron, sin que esto hubiera de redundar en beneficio del público, por la imposibilidad, casi absoluta, de que una compañía distinta de la actual explotadora lleve á cabo los desembolsos que supone la ejecución de las obras necesarias y la adquisición del material móvil destinado al tráfico.

Considerando, por tanto, que no se habría de alcanzar ventaja alguna para el servicio público, y podría autorizarse en cambio la lesión de los intereses de un tercero, lo cual no puede ni debe autorizar la Administración en modo alguno, y mucho menos cuando el silencio de la ley deja expedita á sus facultades discrecionales la de adoptar una resolución favorable á los primeros.

Considerando que para alejar toda sospecha de que esta declaración pueda interpretarse en tan amplio sentido que perjudique los intereses del vecindario, debe imponerse una limitación que los armonicen con los de la Empresa concesionaria y quedando los gastos de estas reducidos á la adquisición y emplazamiento del material fijo necesario para las ampliaciones proyectadas, puede y debe aceptar alguna restricción, que la equidad aconseja y no rechaza la legislación vigente.

Esta Dirección general ha acordado autorizar al Ayuntamiento de esta capital para que conceda á la Sociedad Tranvía de Estaciones y Mercados, sin subasta previa, las ampliaciones proyectadas en las líneas que tiene en explotación, y obligar á la referida Empresa á que las tarifas aplicables á los nuevos trayectos guarden proporción con las aprobadas para el resto de la explotación.

Lo que tengo el honor de trasladar á V. E., por contestación á su oficio de diez y ocho de Julio último.

Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid veintisiete de Noviembre de mil ochocientos ochenta y ocho.—P. D. Arturo, (apelli-

dos ilegibles).—Sr. Alcalde Presidente del Excmo. Ayuntamiento de esta Corte »

Décimocuarto. Que el Excmo. Sr. Alcalde Presidente, en diez y seis de Enero último, ordenó lo que aparece en el siguiente decreto.—*Decreto.*—«Madrid dieciseis de Enero de mil ochocientos ochenta y nueve.

Pase al Sr. Ingeniero Director de las vías públicas, para que forme y remita el pliego de condiciones especiales á que ha de sujetarse la Sociedad, teniendo en cuenta para su redacción los puntos siguientes:

Primero. Que las cláusulas han de estar en armonía y consonancia con el pliego de condiciones que rige para la totalidad del proyecto.

Segundo. Que ha de tenerse presente cuanto dispone la Real orden de veinticinco de Junio de mil ochocientos ochenta y cuatro, aprobatoria de estas ampliaciones, y consignando que se hace la concesión sin perjuicio de tercero y de los derechos allí creados, y muy especialmente de los que existir puedan á D. Carlos Locatelli, concesionario de un tranvía de circunvalación.

Tercero. Que al prolongarse la línea hasta la plaza de San Francisco ha de variarse la colocación de agujas, para que esta tenga lugar antes de entrar en la carrera de San Francisco.

Y cuarto. Así mismo ha de tenerse presente la advertencia que hace la Dirección de Administración local, en resolución de veintisiete de Noviembre último, relativa á que las tarifas aplicables á los nuevos trayectos guarden proporción con las aprobadas para el resto de la explotación.—P. A. del Sr. Presidente.—El primer Teniente — Romero Paz.»

Décimoquinto. Que en su virtud el Ingeniero Jefe de las vías públicas municipales redactó y remitió al Excmo. Sr. Alcalde el pliego de condiciones especiales, bajo las cuales ha de otorgarse á la Sociedad del Tranvía de Estaciones y Mercados las ampliaciones á sus líneas desde la plaza de la Cebada hasta la de San Francisco el Grande, y desde la glorieta de San Bernardo hasta la de Quevedo, al que prestó su conformidad D. Gil Meléndez y Vargas.

Décimosexto. Que pasado á informe de la Comisión cuarta, emitió el siguiente:

Informe.—«Excmo. Sr.: Por resolución de la superioridad, de la cual se dió cuenta á V. E. en sesión de veintiocho de Noviembre del año último, fué autorizado aquel Ayuntamiento para conceder á la Sociedad del Tranvía de Estaciones y Mercados, la prolonga-

ción de su línea, desde la iglesia de Nuestra Señora de Gracia hasta la plaza de San Francisco, y desde el Hospital de la Princesa hasta la glorieta de Quevedo.

En consecuencia de dicha superior resolución, se ha formado por la Dirección de Obras públicas el pliego de condiciones á que ha de sujetarse la Sociedad, tanto en la construcción como en la explotación de las dos indicadas prolongaciones.

La Comisión cuarta ha examinado dicho pliego, pues todas sus cláusulas están en consonancia y armonía con las condiciones del proyecto general y con las advertencias hechas por la Superioridad.

Por tanto, esta Comisión opina que V. E. debe aprobar dichos pliegos, y acordar se otorgue la correspondiente escritura y se comiencen los trabajos. V. E., sin embargo, acordará, como siempre, lo que estime más oportuno.

Madrid veintiocho de Marzo de mil ochocientos ochenta y nueve.—M. Monasterio.—Hilario González.—Teodoro Gómez Hernández.—Rafael Urosa.»

Que dicho informe fué aprobado por el Ayuntamiento en sesión de dieciseis de Mayo último, y que, en su consecuencia, se comunicó á D. Gil Meléndez y Vargas la aprobación de la concesión por el Ayuntamiento, y haciéndole presente que antes del otorgamiento de la presente escritura debía cumplir con la condición diecisiete del pliego, que preceptúa que deberá depositar en el término de quince días, en la Tesorería municipal, la cantidad de mil quinientas pesetas en metálico, ó su equivalente en papel, como garantía del cumplimiento del contrato.

Decimoséptimo. Que cumpliendo con lo preceptuado en la referida condición, el Sr. Meléndez Vargas ha depositado las dichas mil quinientas pesetas, como aparece de un resguardo que á continuación se inserta:

Resguardo.—«Ayuntamiento constitucional de Madrid. —Tesorería.—Año económico de mil ochocientos ochenta y ocho á ochenta y nueve.—Carta de pago, número siete mil uno.—Fondos especiales.—Fianzas.—D. Manuel de Castro, Tesorero municipal de esta villa.

Recibí de D. Gil Meléndez y Vargas, Director de la Compañía del Tranvía de Estaciones y Mercados, mil quinientas pesetas, como fianza á responder de las obras de prolongación de sus líneas hasta la plaza de San Francisco y glorieta de Quevedo. (Orden, fecha veintiuno del actual).

De la referida cantidad, firmo con esta fecha el equivalente cargareme, bajo el número siete mil uno, debiendo tomarse razón de la presente en la Contaduría de este Ayuntamiento, sin cuyo requisito no será legal esta carta de pago.

En Madrid á veinticuatro de Mayo de mil ochocientos ochenta y nueve.—Son pesetas, mil quinientas.—El Tesorero, P. D. Andrés Rosendo.—Tomé razón.—P. El Contador, Eduardo Vela.—Tomado razón por la Contaduría al número siete mil uno del Diario de Intervención.—Sentada al número doscientos veintiseis del Libro Auxiliar de la Caja.»

Décimoctavo. Que habiéndose pasado los antecedentes relacionados al infrascrito Notario para la redacción de la presente escritura, da fe de haberlos reconocido y examinado, de que todo lo relacionado anteriormente es cierto y de que los insertos concuerdan con sus originales, á los que en todo caso me remito.

En tal estado se procede al otorgamiento de esta escritura en la forma siguiente:

El Excmo. Sr. D. Eduardo Romero Paz, Alcalde Presidente interino del Ayuntamiento de esta capital, cumpliendo con el acuerdo de dicha Excma. Corporación, y en nombre y representación de la Villa de Madrid otorga á favor de la Sociedad del Tranvía de Estaciones y Mercados, representada en este acto por su Director, D. Gil Meléndez Vargas, la concesión de las ampliaciones á las líneas de dicho tranvía desde la plaza de la Cebada, hasta la de San Francisco el Grande, y desde la glorieta de San Bernardo á la de Quevedo, con sujeción al siguiente:

Pliego de condiciones especiales bajo las cuales han de otorgarse á la Sociedad del Tranvía de Estaciones y Mercados las ampliaciones á sus líneas, desde la plaza de la Cebada, hasta la de San Francisco el Grande, y desde la glorieta de San Bernardo hasta la de Quevedo.

Artículo 1.º La Sociedad del Tranvía de Estaciones y Mercados se obliga á ejecutar de su cuenta y sin ninguna clase de subvención, como concesionaria de las mismas, todas las obras necesarias para prolongar su línea desde la plaza de la Cebada á la de San Francisco el Grande, por la plaza del Humilladero y Puerta de Moros y por la carrera de San Francisco, como igualmente desde la

glorieta de San Bernardo hasta la de Quevedo por toda la prolongación de la calle Ancha de San Bernardo (antes de las Navas de Tolosa,) con arreglo á los planos aprobados, sin más variación que la de que las agujas, que se proyectan en el ramal de San Francisco se coloquen en la plaza del mismo nombre, en vez de situarse en la carrera, según previene la Real orden aprobataria expedida por el Ministerio de Fomento en veinticinco de Junio de mil ochocientos ochenta y cuatro.

Art. 2.º Es de cuenta del concesionario ejecutar todas aquellas obras que á consecuencia del establecimiento de la nueva vía exija el empedrado y afirmado de la calle, para que este quede con las condiciones de viabilidad que deba satisfacer.

Es así mismo 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 separar, modificar, cambiar de trayecto ó colocar á mayor profundidad de la que tuvieran en la actualidad.

Art. 3.º 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 designe por la Dirección facultativa de las vías públicas.

Se evitará en cuanto sea posible la superposición del tranvía á los conductos y aparatos subterráneos de la tubería del agua y del gas que discurren por las calles.

Art. 4.º El perfil transversal de las calles, en la parte ocupada por el tranvía, se establecerá en su forma primitiva y no podrá hacerse alteración alguna sin obtener antes el oportuno consentimiento.

Art. 5.º El empedrado ó afirmado de las calles se efectuará por el concesionario, volviendo á emplear los mismos materiales levantados en la zona que ocupe el tranvía ú otros de igual clase. Si conviniera variar el sistema de afirmado 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 de la manera que se le designe; pero si la variación se hiciere estando explotándose el tranvía, entonces la obra será de cuenta del Municipio.

Art. 6.º Toda modificación en las rasantes de la vía pública, ya sean propuestas por el concesionario ó impuestas por el Municipio,

que puedan afectar las condiciones actuales de viabilidad, serán objeto de un proyecto especial, que formarán respectivamente el concesionario ó la Dirección facultativa, y no podrá llevarse á ejecución hasta que haya sido aprobado por el Excmo. Ayuntamiento, en cuyo caso es obligatoria la construcción por el concesionario, sin derecho á reclamación.

Art. 7.º No se procederá á efectuar ningún trabajo que pueda producir alteración alguna en la zona que haya de ocupar el tranvía, sin que antes se verifique el correspondiente replanteo por la Dirección facultativa de las vías públicas.

Art. 8.º Las obras se ejecutarán bajo la inspección y vigilancia de la Dirección facultativa de las vías públicas municipales, debiendo atenerse el concesionario á cuantas prescripciones se la dicten con este objeto por la citada Dirección facultativa.

Art. 9.º El replanteo de la vía en cada calle ó paseo, se hará según establece la condición séptima, y el concesionario avisará con oportunidad, señalando los sitios donde está dispuesto para empezar los trabajos.

Art. 10. 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 la 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.

Art. 11. El sistema de vía que se establecerá será del mismo ya instalado en las líneas generales.

Art. 12. Si la vía sufriese algún perjuicio respecto á las condiciones de viabilidad, por culpa del concesionario, este se halla obligado á reparar inmediatamente los daños ó desperfectos, y sino lo hiciera, el Excmo. Ayuntamiento, por la vía gubernativa y de apremio, sin ulterior recurso, podrá embargar los productos de la explotación para satisfacer esta necesidad del servicio.

Art. 13. El concesionario situará por ahora el número de estaciones que crea convenientes para el servicio, cuyo emplazamiento se señalará sobre el terreno.

En el interior de la población no hay estaciones ni sitios de parada, y si las hubiere, el concesionario las establecerá en las plantas bajas de los edificios inmediatos para no ocupar ni disminuir el área de viabilidad.

Art. 14. El tranvía se dirigirá, por regla general, por el centro

de las calles, á fin de no entorpecer á los carruajes que al lado de las aceras se hallan detenidos delante de las casas, bastando para ello que quede libre un ancho mínimo de dos metros entre la barra exterior del carril y el adoquin de cinta de la acera.

Art. 15. La concesión se entiende hecha por el tiempo que falte á las líneas generales de esta Sociedad, terminando cuando concluyan aquéllas.

Art. 16. El concesionario satisfará á los fondos municipales, como retribución del uso que hace de la vía pública, la cantidad de setecientas pesetas anuales, pagaderas por trimestres anticipados.

Art. 17. La Sociedad concesionaria entregará en la Tesorería municipal, dentro de los quince días siguientes al en que se le notifique la concesión, la cantidad de mil quinientas pesetas en metálico ó su equivalente en papel, á que asciende el 5 por 100 del importe del presupuesto, como garantía del cumplimiento del contrato, que perderá sin ulterior recurso, si dentro de los dos meses siguientes no da principio á las obras ó si en el término de cuatro meses, contados desde la misma fecha, no tuviere concluida la instalación de estas ampliaciones.

Art. 18. El depósito consignado como garantía, se entregará cuando el concesionario acredite tener invertida en obras ejecutadas en el referido tranvía de que se trata, un valor mayor que el de dicho depósito.

Art. 19. En el caso de que el concesionario no terminase el tranvía ó lo dejase sin concluir en el tiempo señalado, ó dejase de cumplir las condiciones contenidas en este pliego en todo ó en parte, quedará caducada la concesión con pérdida de todas las obras ejecutadas.

Art. 20. Si el concesionario abandonase la explotación por más tiempo de dos meses, el Excmo. Ayuntamiento podrá también declarar caducada la concesión, con los efectos de la condición anterior.

Art. 21. El concesionario nombrará un representante que, en caso de ausencia, reciba las comunicaciones oficiales que se le dirijan, designando al propio tiempo su domicilio.

Si se faltase por el concesionario á esta condición ó su representante se hallase ausente del punto de su residencia, será válida toda notificación, con tal que se deposite en la Secretaría del Excmo. Ayuntamiento.

Art. 22. Si una nueva concesión que pudiera hacer la Municipalidad, tomara parte de las ampliaciones, objeto de esta concesión,

satisfará aquella á esta, por derecho de peaje 0'24 pesetas por viajero y kilometro, pudiendo hacerse el cobro por medios kilometros.

La concesión de estas ampliaciones se otorga sin perjuicio de tercero y de los derechos que puedan existir por virtud de otras concesiones, y con especialidad de la otorgada á D. Carlos Locatelli, para el tranvía de circunvalación.

Art. 23. La tarifa será de cinco céntimos de peseta por viajero en cada uno de los dos trayectos que se establecen, y que son desde la glorieta de San Bernardo á la de Quevedo uno, y desde la plaza de la Cebada á la de San Francisco el otro.

Art. 24. El concesionario se obliga á conservar la vía afirmada ó empedrado, 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.

Art. 25. La conservación de que habla el artículo anterior se verificará bajo la inspección de la Dirección facultativa de las vías públicas municipales de esta capital, la que podrá ordenar la reforma ó renovación de los firmes ó empedrados, siempre que, á su juicio, sea necesario.

Art. 26. El concesionario no tiene derecho ó reclamación alguna, en concepto de daños y perjuicios, por los destrozos, deterioros, reparaciones ó cambios que en las obras y labores propias del tranvía causen los trabajos nuevos y de reparación ó conservación que en la superficie é subterráneamente al pavimento de la vía se ejecuten por cualquiera de los ramos de la Administración municipal, ó por otras empresas ó particulares que las ejecuten con permiso de la Autoridad competente.

Art. 27. En los casos de incendio queda de hecho suspendida la circulación por el tranvía dentro de la zona de protección y maniobra del incendio que fije la Autoridad, y sin derecho á indemnización de ninguna clase, así como tampoco la tendrá en los casos en que por consecuencia de alteración del orden público no pueda circular el tranvía, por los destrozos ú obstáculos que se hayan ejecutado y 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 semejanse naturaleza.

Art. 28. No podrá cederse el todo ó parte de esta concesión sin permiso de la Municipalidad.

Art. 29. Los gastos de esta escritura que haya de otorgarse y sus copias serán de cuenta del concesionario.

Art. 30. El concesionario, además de estas condiciones, está obligado á cumplir con todas las prescripciones y reglamento de policía urbana que están vigentes, y con las disposiciones que en adelante se dicten para conveniencia del mejor servicio público.—Madrid dos de Febrero de mil ochocientos ochenta y nueve.—El Ingeniero Director.—Miguel de Cervantes.

Décimonoveno. Los señores otorgantes, según intervienen, aceptan la presente escritura en todas sus partes y condiciones y señalan esta villa de Madrid como su domicilio común para cuantos actos, diligencias y reclamaciones que puedan originarse con motivo de la presente escritura.

Así lo dicen y otorgan el Excmo. Sr. D. Eduardo Romero Paz, Alcalde Presidente interino del Ayuntamiento de esta capital, en nombre y representación de la villa de Madrid, y D. Gil Meléndez Vargas, D. Leonardo de Eucio y Hurtado de Mendoza, Director el primero, é individuo del Consejo de Administración el segundo, del Tranvía de Estaciones y Mercados, en nombre y representación de la Sociedad propietaria del referido Tranvía, siendo testigos instrumentales D. Federico Sobejano y López San Román y D. Luis Webre y Balluerca de esta vecindad, y sin impedimento legal que obste á su testimonio.

Y yo, el Notario, hago constar haber advertido á los otorgantes y testigos del derecho que la ley les concede para leer por si mismos la presente escritura; y habiéndolo renunciado lo hice yo, por acuerdo y á ruego de todos, ratificándose en su contenido los señores otorgantes y firman todos con los testigos.

De cuanto queda consignado en el presente instrumento público, del reconocimiento y examen de los antecedentes que en el mismo se relacionan y han servido de base para el otorgamiento de la presente y del conocimiento y demás circunstancias de los señores otorgantes y testigos, yo el Notario doy fe.—Eduardo Romero Paz.—Leonardo de Eucio.—Gil Meléndez y Vargas.—Federico Sobejano.—Luis Webre y Balluerca.—Signado.—Antonio Turon, con rúbrica.—Hay un sello de la Notaría.

Es primera copia exacta de su matriz, número doscientos treinta y dos de mi protocolo corriente de instrumentos publicos.

La expido para el Excmo. Ayuntamiento de esta capital, en un pliego sellado de clase sexta número treinta y tres mil novecientos cincuenta; y diecisiete de la duodécima, números dos millones ochocientos noventa mil trescientas diecinueve, al trescientos veinticinco; y dos millones ochocientos noventa mil cuatrocientos trein-

ta y cinco, al dos millones ochocientos noventa mil cuatrocientos cuarenta y cuatro inclusive, que signo, firmo y rubrico, en Madrid á treinta y uno de Mayo de mil ochocientos ochenta y nueve.—Sobreraspados.—ranciado.—vem: prolongación: cesión por el: Valen.—Entre líneas: pública Civil: Civil: tranvía de: la. - También valen. Tachados: en.—el.—co.—No valen.—Enmendado.—M.—go.—Su.—También valen.—Hay un signo.—Antonio Turón.—Rubricado.—Hay un sello de la Notaría.—Es copia.

TRANVÍA

DE

ESTACIONES Y MERCADOS

ESCRITURA

de concesión del cambio de motor de fuerza animal por el eléctrico,
orgada el 25 de Febrero de 1899.



MADRID

IMPRENTA MUNICIPAL

1902

Número cuarenta y siete.—En la Villa de Madrid á veintiocho de Febrero de mil ochocientos noventa y nueve; ante mí el infrascrito Licenciado en Jurisprudencia D. José García Lastra, Notario público del distrito de esta capital, con vecindad y fija residencia en ella, comparecen:

De una parte el Excmo. Sr. D. Alvaro Figueroa y Torres, Conde de Romanones, en concepto de Alcalde Presidente que es del Excmo. Ayuntamiento de esta Corte, cuyo cargo ejerce.

Y de otra parte el Excmo. Sr. D. Francisco Lastres y Yuiz, abogado, mayor de edad, casado, vecino de esta villa, con cédula personal de tercera clase expedida en la misma con el número cuatro mil trescientos setenta en veintiocho de Octubre de mil ochocientos noventa y ocho; y el Sr. D. Gil Meléndez y Vargas, mayor también de edad, casado, empleado, vecino de esta Capital, con cédula personal de cuarta clase expedida en ella con el número dos mil quinientos treinta y dos en veinte del citado Octubre: interviniendo el Sr. Lastres como Presidente del Consejo de Administración de la Sociedad anónima denominada «Sociedad del tranvía de Estaciones y Mercados de Madrid» domiciliada en esta Corte, y el Sr. Meléndez como Director de la misma Sociedad, cuya representación acreditan con un testimonio parcial de la escritura de creación de la mencionada Sociedad y con una certificación del Secretario del Consejo de Administración de ella, documentos que se unen á esta matriz é insertarán en sus copias al final.

Tienen, á mi juicio, la capacidad legal necesaria, que manifiestan no estarles limitada para, según intervienen, formalizar esta escritura y exponen:

Primero. Que el expresado Director de la mencionada Sociedad del tranvía de Estaciones y Mercados, recurrió en quince de Noviembre de mil ochocientos noventa y siete al

Excmo. Sr. Ministro de Fomento solicitando autorización para efectuar el cambio de motor animal por el eléctrico en todas sus líneas, acompañando el correspondiente proyecto en el que á su juicio figuraban cuantos datos eran necesarios para ello, obligándose á ampliarlos, si así se juzgase, con los que se le indicaren.

Segundo. Esta instancia y proyecto se remitieron al señor Gobernador Civil de la provincia para que llevase á efecto la información pública prescripta en los artículos primero y segundo de la ley de treinta de Mayo de mil ochocientos ochenta y cinco en la cual información habría de oirse también al Ayuntamiento de esta Corte, el que manifestaría con arreglo á qué legislación y bajo qué condiciones había otorgado la concesión de los tranvías pertenecientes á la repetida Sociedad.

Tercero. En su consecuencia el Sr. Gobernador formuló el oportuno anuncio haciendo pública la mencionada petición del Director de la expresada Sociedad á fin de que las Corporaciones ó particulares que se considerasen perjudicados pudieran presentar sus reclamaciones dentro del plazo de treinta días á contar desde la fecha de la publicación, la cual se verificó en el *Boletín Oficial* de la provincia correspondiente al día veintuno de Diciembre de dicho año mil ochocientos noventa y siete, y transcurrido el plazo prefijado sin haberse presentado reclamación de ninguna clase, el Sr. Gobernador remitió en veinticuatro de Enero de mil ochocientos noventa y ocho al Ayuntamiento el proyecto y el expediente incoado á fin de que informase lo que estimara oportuno.

Cuarto. El Sr. Alcalde Presidente acordó en su vista que pasase á informe del Sr. Ingeniero Director de Vías públicas, quien lo evacuó en diez y ocho de Marzo sucesivo manifestando que el proyecto era aprobable, si bien era conveniente que la concesión se hiciera bajo las condiciones que expuso.

Quinto. Emitió también su informe el Negociado cuarto del Ayuntamiento en el sentido de que podía aprobarse el cambio de motor solicitado por el Director de la Empresa del tranvía de Estaciones y Mercados á la cual consideraba conveniente se fijasen las condiciones que el Ayuntamiento consignó al aprobar la pretensión deducida por la Empresa del tranvía de Madrid, y las cuales condiciones transcribe en su informe. Añadió además que debería obligarse la Empresa de Estacio-

nes y Mercados á suministrar la corriente necesaria para un máximo de diez arcos voltáicos colocados en los postes que utilizaría la Empresa misma para el soporte del cable aéreo instalados en los paseos de Atocha y de San Vicente, siendo de cuenta del Ayuntamiento la instalación y conservación de las lámparas, sin responder la empresa de las interrupciones que por cualquier accidente pudiera sufrir la corriente eléctrica. Con respecto á obligar á la Empresa al paso de sus vehículos por la trayectoria proyectada en la Puerta del Sol, creía el Negociado llegado el momento de disponer se hiciese un nuevo estudio de este proyecto.

Y por último, como punto esencial á estudiar y tenerse en cuenta en evitación de graves daños á las canalizaciones de agua y gás, y principalmente á la seguridad del tránsito público, y prevenir reclamaciones, entendía que en todas las instalaciones de tracción eléctrica que se consintieran, debería exigirse á las Empresas el establecimiento de un cable de retorno de la corriente, que debería ir conectado á la vía, con lo cual se destruirían los efectos que causara la falta de ese cable, llamados desastres electrolíticos.

Sexto. Pasado el expediente á la Comisión 4.^a, consignó en su dictamen de catorce de Abril de mil ochocientos noventa y ocho, que procedía acceder á la pretensión deducida por el Director del tranvía, informando favorablemente á la superioridad el cambio de motor de fuerza animal por el eléctrico de cable aéreo, bajo las condiciones que determina, habiendo sido aprobado este dictamen por el Ayuntamiento en sesión de veintisiete del mismo mes, con una aclaración en cuanto á la concesión para la línea de San Francisco; y en su consecuencia el Sr. Alcalde Presidente devolvió al Sr. Gobernador civil el proyecto, acompañando el expediente instruido y haciendo al propio tiempo las observaciones que estimó oportunas.

Séptimo. Visto en el Ministerio el expediente informativo, así como el informe emitido por la Sección tercera de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, las escrituras en que se consignan las concesiones de tranvías hechas por el Ayuntamiento á la Empresa peticionaria y el expediente incoado ante la Dirección general de Agricultura, Industria y Comercio, para autorizar ciertas construcciones y una vía provisional en los terrenos de la Moncloa, ó sea del Instituto Agrícola de Alfonso XII, se dictó con fecha veintitrés de Agos-

to, Real orden autorizando á la expresada Sociedad del tranvía de Estaciones y Mercados para que con arreglo al proyecto que presentó en quince de Noviembre de mil ochocientos noventa y siete y que al efecto se aprobaba, pudiera sustituir el motor actual de fuerza animal por el de eléctrico de cable aéreo en las líneas que explotaba otorgadas por el Ayuntamiento, exceptuándose de esta autorización el ramal ó trozo de línea que une la glorieta de San Antonio de la Florida con las cocheras establecidas frente á la Bombilla, en el interior de los terrenos del Instituto Agrícola de Alfonso XII, debiendo observarse las prescripciones que la misma Real orden establece.

Octavo. De esta Real orden se dió cuenta al Ayuntamiento en sesión de veintiocho de Septiembre, y en su vista el Negociado 4.º, en dictamen de cinco de Octubre, fué de opinión que procedía el otorgamiento de la correspondiente escritura, modificación de la de veintiseis de Septiembre de mil ochocientos setenta y seis, en que fué concedida la explotación del tranvía, siempre que la Empresa prestara conformidad: primero, al dictamen de la Comisión de Obras, de catorce de Abril de mil ochocientos noventa y siete y acuerdo del Ayuntamiento de veintisiete del mismo, y segundo, á la Real orden de veintitres de Agosto y á las condiciones económicas administrativas que deben modificar la primitiva concesión; resultando que el Sr. Presidente del Consejo de Administración y el Sr. Director de la Empresa han expresado su conformidad con todas y cada una de las condiciones fijadas en las aludidas disposiciones, obligándose á su más exacto cumplimiento y á sujetarse al replanteo que por la Alcaldía Presidencia se determine para la Puerta del Sol, según así y más pormenor aparece del expediente instruido en el Ayuntamiento, relativo á la citada Real orden de veintitres de Agosto de mil ochocientos noventa y ocho y de la copia simple del que se promovió y se remitió al Sr. Gobernador civil, para informar acerca de la referida pretensión del Director de la Empresa; con referencia á los cuales expedientes ó documentos, he expedido el testimonio que se unirá á esta matriz para insertar en sus copias en este lugar.

Testimonio.—D. José García Lastra, Licenciado en Jurisprudencia y Notario público del distrito de esta Capital con fija residencia en ella.

Doy fe.—Que en el Excmo. Ayuntamiento de Madrid se han formado dos expedientes sobre sustitución del motor de sangre por el eléctrico en el tranvía de Estaciones y Mercados; el primero de dichos expedientes tiene por cabeza una instancia del Director de la Sociedad de dicho tranvía, de quince de Noviembre de mil ochocientos noventa y siete, dirigida al Excelentísimo Sr. Ministro de Fomento y concluye con la minuta de una comunicación del Sr. Alcalde al Sr. Gobernador civil de la provincia, de Mayo, treinta y uno, noventa y ocho.

De este expediente tengo á la vista una copia simple sin autorizar que corre con el segundo expediente, el cual se encabeza con un impreso relativo á las concesiones y ampliaciones otorgadas á dicha Sociedad, continuando el traslado de una Real orden de veintitres de Agosto de mil ochocientos noventa y ocho, siendo de advertir que el primero de los mencionados expedientes obra en copia simple. Por exhibición de ellos inserto lo siguiente:

Oficio.—Excmo. Sr.: En el *Boletín oficial* de esta provincia, número trescientos cinco, correspondiente al día veintiuno de Diciembre último, se hizo la publicación de la petición que el Director de los tranvías de Estaciones y Mercados de esta Corte, había hecho en el Ministerio de Fomento para la sustitución del motor de sangre que hoy emplea por el eléctrico, y en dicho anuncio se concedía un plazo de treinta días para que los particulares ó Corporaciones que lo estimasen oportuno hiciesen las reclamaciones que creyesen convenientes.

Transcurrido este plazo sin que conste en este Gobierno se haya presentado reclamación de ninguna clase, he acordado, en virtud de lo ordenado por la Dirección general, remitir á ese Ayuntamiento el proyecto y expediente incoado á fin de que se sirva informar lo que estime oportuno.

Dios guarde á V. E. muchos años.

Madrid veinticuatro de Enero de mil ochocientos noventa y ocho.—El Gobernador, *Aguilera*.

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

Dictamen.—Excmo. Sr.: Examinado el proyecto de cambio de motor de sangre por la tracción eléctrica que presenta el Sr. Director del tranvía de Estaciones y Mercados, paso á informarlo en cumplimiento de lo ordenado por V. E. en el anterior decreto y teniendo presente lo que respecto de este

asunto disponen los artículos ochenta y dos y ciento dos del Reglamento de veinticuatro de Mayo de mil ochocientos setenta ocho, para la ejecución de la ley de Ferrocarriles de veintitres de Noviembre de mil ochocientos setenta y siete.

Consta el proyecto:

Primero. De una memoria, en la que se describen las obras y se fundamenta su necesidad y conveniencias;

Segundo. De los planos necesarios para la mejor comprensión y desarrollo del proyecto, que son: uno general de toda la línea, y dos en mayor escala, para representar los datos del trazado y la colocación de los soportes del cable de alimentación, perfil longitudinal, perfiles transversales, plano especial de detalle para la travesía de la Puerta del Sol, dibujo de los coches, soportes, esquemas de distribución de la corriente, aisladores, pararrayos, y los demás elementos que se presentan en escalas bastante grandes para su examen.

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

Cuarto. De un presupuesto de las obras que han de instalarse para el pretendido cambio de tracción.

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

El autor del proyecto propone emplear la tracción eléctrica en las tres líneas que comprende esta Sociedad, que son: primera, la del Pacífico, Puerta del Sol y Bombilla; segunda, la de Quevedo, Puerta del Sol y San Francisco; y tercera, la de Quevedo á la plaza del Progreso, que tienen un desarrollo total de nueve mil cuatrocientos metros en vía doble.

En este cambio de tracción se ha de seguir empleando el mismo sistema de vía que tiene actualmente esta Sociedad; es decir, el de carril Haarman con tirantillas de hierro.

Nada dice el autor respecto de la renovación, aunque se consigna en el presupuesto una cantidad para este objeto, que es á juicio del que suscribe suficiente, no sólo para renovar el material fijo de la vía, sino para cambiar el sistema de cimentación, que en la actualidad se hace, apoyando los carriles directamente sobre el terreno del subsulo de la vía pública.

Conviene que para el cambio de sistema de tracción, se sienten los carriles sobre un cimiento de hormigón, ó por lo menos, de piedra partida, con el fin de hacer más sólido el conjunto, y evitar que se altere la posición de la vía en planta y rasantes, puesto que de no ser así, daría lugar á descarrilamientos ó accidentes que deben evitarse, con la tracción eléctrica, en la que no hay medio de encarrilar los coches como no sea á brazo ó con caballerías. Por otra parte, la vía que no está en perfecto estado de conservación, produce un movimiento desagradable á los viajeros y destruye muy pronto el material. Por todo lo que entendemos, que procede que la Empresa renueve el material fijo, empleando carriles de mayor sección para facilitar el paso de las corrientes sin derivaciones á tierra, que disminuyen la potencia de la fábrica, y causan perjuicios á las otras canalizaciones inmediatas con los efectos electrolíticos al pasar las corrientes derivadas á estos conductores á través del terreno, descomponiendo el agua y sales que constituyen el suelo de la vía pública.

Proyecta la tracción eléctrica por cable aéreo para la conducción de la energía, haciendo el retorno de la misma por los carriles hasta la fábrica, es decir, el mismo sistema que en la actualidad establece el «Tranvía de Madrid,» y tienen solicitado las líneas del Norte y del Este.

El cable de alimentación, que será de bronce fosforoso, de ocho metros, veinticinco milímetros de diámetro, lo sostiene por medio de vientos formados por alambre de acero galvanizado de cinco milímetros de diámetro, que se cuelgan, bien á postes, ó bien á consolas ó grapas empotradas en las edificaciones de las calles, en que por su poca anchura, no permitan la instalación de los postes, apoyos en buenas condiciones.

La altura del conductor de alimentación, propone que sea la de seis metros sobre el nivel del suelo, y su enlace á los soportes, por medio de sordinas y aisladores doblemente instalados en el punto de amarre de los vientos y en el de suspensión del hilo.

Los soportes los proyecta en tres clases: una de tubos de acero estirado con basamento de fundición, otra de hierro forjado, armados en celosía, y otra de postes de madera adornados con aplicaciones de hierro.

Propone establecer los de la primera clase, en las calles de Carretas, Puerta del Sol, Atocha, Preciados y plaza de Santo

Domingo; los de eólosía, en las demás calles comprendidas dentro del interior de la población; y los de madera, en los dos trayectos comprendidos desde la estación del Norte á la Bombilla, y desde la Puerta de Atocha á la estación del Pacífico.

La separación de los postes propone que sea de treinta á cuarenta metros en la línea recta y que en las curvas se adopte la distancia que permitan los radios y las circunstancias del terreno.

El conductor de alimentación lo divide en secciones de quinientos metros de longitud, independientes unos de otros y enlazados entre sí por medio de aisladores é interruptores que en caso necesario puedan cortar la continuidad.

Además se han de anchar los extremos de cada sección por medio de vientos que la atiranten, manteniendo la tensión conveniente por medio de resortes; se instalarán los pararrayos necesarios para aislar la línea y motores de las descargas atmosféricas.

Respecto de todo este material que constituye el equipo eléctrico de la instalación, el Ingeniero que suscribe encuentra aceptable todo lo que se propone, pero entiende que sería lo más conveniente que hubiese uniformidad en todas las obras de este género que construyan en la vía pública las diversas Compañías de tranvías que se explotan en Madrid; así pues debería obligarse á que los soportes de los cables é hilos sean metálicos y del mismo tipo que los empleados por la Compañía «Tranvía de Madrid» y que el hilo de trabajo se coloque como en aquélla á siete metros de altura sobre el suelo de las calles, para facilitar así el cruce de los demás y otras líneas.

Para el enlace eléctrico de los carriles entre sí, propone emplear una varilla de cobre cuyos extremos se introduzcan remachados por un pasador, en taladros practicados en el alma del carril.

Respecto de este asunto debemos observar que en la línea del «Tranvía de Madrid» se han colocado dobles las bridas eléctricas de cada junta en armonía con lo que arroja el cálculo, dada la sección del carril allí empleada y la condición de que la pérdida potencial no sea superior á cinco volts entre las extremidades de la línea, para evitar así las derivaciones á las tuberías á través del suelo y los efectos eléctricos.

Es de esperar que la práctica sancione los resultados del cálculo y dentro de pocos días quedará así demostrado; pero

si la observación de la línea del Tranvía de Madrid hiciera conocer la insuficiencia del bridaje eléctrico empleado en ella, se aumentaría lo necesario, hasta conseguir una buena marcha regular y eso sería aplicable á esta nueva petición y á las concedidas hasta el día para Madrid.

Para el material móvil proyecta treinta coches, de los cuales estarán veinticuatro en servicio y seis en reserva, con los cuales hay suficientes para un tráfico de salidas con frecuencia de cuatro minutos á velocidades medias de ocho kilómetros por hora.

Los coches constarán del truck y la caja, y llevará cada uno dos motores eléctricos del sistema Thomson Flonston y del tipo G. E. mil doscientos, alojados en cajas que eviten la entrada del polvo y barro y faciliten la limpieza y examen.

La suspensión de los motores se hace por medio de resortes apoyados en los traveseros del carretón y en cada uno de los coches se colocarán dos reguladores para el cambio de marcha y demás maniobras, alumbrado eléctrico con cinco lámparas de diez y seis bujías y los corta circuitos y pararrayos indispensables.

Nada tenemos que observar respecto del material móvil, cuyo proyecto está bien estudiado.

En el pliego de condiciones facultativas se presenta el proyecto con la extensión necesaria para conocer bien los elementos materiales de la instalación y las obras que han de ejecutarse.

En diferentes artículos describe los postes detallando sus dimensiones y forma, el material eléctrico de cables, vientos, hilos, aisladores, pararrayos, etc., y los feeders de alimentación, que los propone subterráneos, de alambre de cobre eléctrico aislado con doble caja de cauchout y protegido con cintas de tejido de cáñamo impregnado en un betún resinoso aislador.

Poco resistentes nos parecen estos cables para estar enterrados, por lo que sería preferible que la Empresa emplease cables protegidos con cubierta metálica ó cinta de plomo.

Describe en otros artículos el material móvil y dice que los construirá con limpia barras, con cuyo nombre quiere designar sin duda alguna los feeders ó salva vidas, y además indica que los frenos han de ser potentes para detener el carruaje en plena marcha, empleando además como tal los mo-

tores con la corriente invertida para desarrollar la fuerza contraelectromotriz.

La energía necesaria para la explotación propone consumirla de la fábrica actualmente establecida por la «Compañía Madrileña de electricidad» haciendo con esta el contrato correspondiente para el suministro del fluido necesario, que lo calcula á razón de doce caballos por coche, siendo los dinamos que se empleen en este servicio, independientes de los del alumbrado y contando con las reservas necesarias en caso de avería ó aumento de servicio. En el caso de que las gestiones para este fin no tuvieran acuerdo entre las dos Compañías, la del tranvía, que motiva este expediente, construiría su fábrica propia en la actual Estación del Pacífico, con los generadores, máquinas, dinamos y accesorios para la producción de la energía, cuya instalación se haría por la «Unión electricitats Gesellschaft» de Berlín.

Respecto de este asunto haremos observar dos cosas: primera que sea porque se tome la potencia eléctrica de otra fábrica ó sea que se construya una propia de la Empresa, lo necesario es que esta garantice al Ayuntamiento la regularidad en la explotación y la continuidad del servicio, cuando caduque la concesión y pase á ser la línea propiedad del Municipio: segunda que el emplazamiento que se proyecta para la fábrica, no es muy conveniente por encontrarse en un extremo de la línea. No es esto un obstáculo para la buena explotación y aunque sería mejor que se instalase en el centro del servicio, se comprende lo muy difícil y caro que esto sería pasando la línea por el centro de la población.

En el trazado actual de la línea, no se hace ninguna modificación y sólo se proyecta en la travesía de la Puerta del Sol la variación de las actuales vías por otras, comprendiendo el autor del proyecto que de seguir como están en la actualidad, sería de un aspecto desagradable el cúmulo de cables, vientos y postes que es necesario instalar. Para evitar esto, presenta tres soluciones, que consisten en reunir las dos vías en una sola línea de vía doble que en una de las soluciones la aproxima á la farola del lado de la calle de Alcalá, en otra la de la calle Mayor y en otra adopta una posición intermedia.

Basta la inspección de los dibujos que presenta para comprender que no solo se evita así el empleo de los postes en el centro de la plaza, estorbando al tránsito de los carrua-

jes, sino que sería imposible lo que se proyecta por la gran distancia entre unos y otros soportes, falta de otros intermedios y el cúmulo de vientos, hasta el punto de que puede decirse que se hace un proyecto en el aire. Mucho mejor sería resolver esta cuestión de una vez y llevar á la práctica el proyecto de trayectoria única para la travesía de la Puerta del Sol, y para todos los tranvías que la cruzan; porque así se le podría dar á la colocación de los soportes una regularidad mayor, no estorbando al tránsito y contribuyendo al mejor ornato, sobre todo si las Compañías instalasen focos eléctricos en estos soportes. Como son ya cuatro de estas Compañías de tranvías las que tienen hecha la petición ó la concesión del cambio de motor, es necesario resolver esta grave dificultad y no hay mejor solución que la mencionada. El proyecto está hace mucho tiempo estudiado por el que suscribe, satisfaciendo todas las exigencias de la explotación y las reclamaciones que en su día ya hicieran las Compañías. En tal caso nada hay que esperar; lo urgente es que la Superioridad lo acuerde y se ejecute.

Réstanos solamente decir breves palabras acerca del presupuesto del proyecto que nos ocupa. Aunque es muy ligero dicho trabajo, contiene las partidas necesarias en las cuales hemos observado que se ha exagerado el precio kilométrico de los coches, el del equipo eléctrico, el de los feeders de alimentación y el de renovación del material fijo. Así es que el importe total es más bien exagerado. Sin embargo, como en este caso no tiene la importancia esta cifra, que cuando se trata de una nueva concesión, entendemos que puede dispensarse la rectificación de este documento, puesto que sólo interesa á la Empresa concesionaria.

De todo lo expuesto debemos concluir manifestando que el proyecto es aprobable, conviniendo que la concesión se haga con las siguientes condiciones:

Primera. Que se renueve el material fijo, empleando carriles de mayor sección y el brindaje eléctrico necesario y que el asiento de la vía se haga sobre un cimiento de hormigón ó piedra partida bien bateada.

Segunda. Que se empleen tipos de soportes metálicos de igual dibujo y condiciones que los del Tranvía de Madrid, y que la altura del conductor de trabajo sobre el nivel del suelo sea de siete metros.

Tercera. Que los conductores de alimentación subterráneos, sean de cobre, con doble envolvente aisladora y protección metálica.

Cuarta. Que la Empresa garantice al Municipio la producción de la energía necesaria para la explotación, durante el período de la concesión, y la obligación de suministrarlo después al Ayuntamiento cuando termine la concesión.

Quinta. Que se someta la Empresa al paso de sus vehículos por la trayectoria única proyectada para la Puerta del Sol.

Es cuanto acerca de este asunto tengo el honor de informar á V. E.

Madrid 18 de Marzo de 1898.—*E. Naranjo.*

Informe.—La Comisión de Obras, reconociendo que se impone por la fuerza del progreso la implantación del sistema eléctrico como fuerza motriz para el arrastre de los tranvías; teniendo en cuenta que á la Sociedad del Tranvía de Madrid se le ha concedido ya la autorización para la aplicación y uso de la tracción eléctrica, y que no existe motivo ni fundamento alguno para negar á la Empresa del de Estaciones y Mercados lo que se ha otorgado al de Madrid, entiende que con sujeción á las condiciones de carácter técnico fijadas por el facultativo municipal, á las acordadas por V. E. al conceder la autorización para el cambio de motor en el Tranvía de Madrid, y á las establecidas en la Real orden de veintinueve de Julio del año último, aprobatoria del referido proyecto, procede acceder á la pretensión deducida por el Sr. Director del Tranvía de Estaciones y Mercados, informando favorablemente á la Superioridad el cambio de motor de fuerza animal por el eléctrico de cable aéreo que se solicita, bajo las condiciones siguientes:

Que se renueve el material fijo empleando carriles de mayor sección y el brindaje eléctrico necesario, y que el asiento de la vía se haga sobre un cimiento de hormigón ó piedra partida bien bateada.

Que se empleen tipos de soportes metálicos de igual dibujo y condiciones que los del Tranvía de Madrid, y que la altura del conductor de trabajo sobre el nivel del suelo sea de siete metros.

Que los conductores de alimentación subterráneos sean de cobre, con doble envolvente aisladora y protección metálica.

Que la Empresa garantice al Municipio la producción de la

energía necesaria para la explotación, durante el período de la concesión, y la obligación de suministrarlo después al Ayuntamiento cuando termine la concesión.

Que se someta la Empresa al paso de sus vehículos por la trayectoria única proyectada para la Puerta del Sol.

La corriente será continua, y el potencial en el cable no excederá de quinientos volts.

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

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

La distancia de los tensores que soporten el cable conductor del fluido, deberán ser menores que la altura á que dicho cable va colocado sobre la vía pública. Esta altura oscilará entre siete y ocho metros.

La suspensión del hilo de trabajo se hará por medio de un doble aislamiento que impida toda derivación de la corriente. Para precaver el contacto entre los hilos telegráficos y telefónicos, etc., y el conductor del trabajo del tranvía, se protegerá este último con dos hilos á la altura conveniente (medio metro próximamente) en todos los puntos de cruce y en la extensión que se juzgue conveniente según los casos.

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

En calles 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 el eje de la vía. En este caso el poste se colocará tangente á la línea interior del encintado; y en calles de tercer orden el conductor de trabajo 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 de las casas, si los propietarios consienten esta clase de servidumbre, cuestión de la exclusiva competencia de las Empresas.

En todos estos casos la ornamentación de los soportes se sujetará á los dibujos que previamente aprobará el Excelentísimo 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.

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.

Para evitar las acciones eléctricas sobre las tuberías de otras canalizaciones se colocarán los conductores de alimentación á mayor distancia de un metro de aquéllas y se asegurará el retorno de la corriente por los carriles, aumentando la conductibilidad en la junta de los mismos por medio de bridas eléctricas. Cada dos bridas opuestas se unirán entre sí por un hilo de cobre y todos estos con una longitudinal enterrado en un eje de la vía hasta el polo negativo de la fábrica.

Para evitar cualquier accidente á pesar de la rapidez con que se pueden parar los coches en este género de tracción, irá provisto cada uno de dos salvavidas, uno al frente de cada plataforma. Los modelos de este aparato serán previamente examinados por el facultativo municipal y aprobados por el Excmo. Ayuntamiento.

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.

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, con la intervención de facultativos y Sres. Concejales que la Alcaldía Presidencia designe, cuantos ensayos juzguen 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.

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 de mil ochocientos noventa y siete.

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

El hilo aéreo de tracción habrá de establecerse sobre sólidos postes metálicos, candeleros y ménsulas de fundición ornamentadas, palomillas, rosetones, etc., fuertemente empotradas 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 mejor que se adapte á las circunstancias de la situación.

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 seis metros de altura mínima sobre la rasante de los rieles.

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

El cable desnudo conductor de la electricidad, en todos sus cruzamientos superiores de las líneas telegráficas y telefónicas, deberá ir defendido 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 y telefónicas.

La conexión de las juntas de los rieles de la vía para facilitar el retorno de la corriente, deberán hacerse con el mayor esmero, empleando precisamente alambre de cobre; y si aun así no resultase tan perfecta 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.

Los coches motores deberán ir provistos de potentes frenos metálicos 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.

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

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.

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.

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 cable tractor del *trolley*.

Si durante la explotación de la línea de la Compañía juzgase necesario introducir en ella *foeders* 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.

Igualmente y á semejanza de la Compañía de Madrid debe obligarse la de Estaciones y Mercados á suministrar la corriente necesaria para un máximo de diez arcos voltaicos que se colocarán en los postes que utilizará la Empresa para el soporte de cables aéreos instalados en los paseos de Atocha y San Vicente, desde que empiece el alumbrado público hasta que termine el servicio del tranvía, siendo de cuenta del Ayuntamiento la instalación y conservación de las lámparas,

no respondiendo la Empresa de las interrupciones que por cualquier accidente pueda sufrir la corriente eléctrica.

Para la circulación de los carruajes de esta Sociedad por la Puerta del Sol, se sujetará la Empresa á la trayectoria única que en su día aprobará el Ayuntamiento.

Si la experiencia al poner en práctica la tracción eléctrica del Tranvía de Madrid, que es el primero que la ha de establecer, hiciera preciso la modificación del todo, ó parte de el sistema concedido, por causas que se reputasen de indispensables para la seguridad de la circulación ó para prevenir cualquier accidente en la corriente del fluido, ó en el funcionamiento del mecanismo, la Empresa de Estaciones y Mercados queda obligada á introducir inmediatamente las variaciones que en este sentido se determinen

La Empresa garantizará al Ayuntamiento la regularidad de la explotación y la continuidad del servicio cuando caduque la concesión y pase á ser la línea propiedad del Municipio.

En evitación de graves daños á las canalizaciones de agua, gas y otras, y principalmente á la seguridad del tránsito, público se exigirá á esta Empresa como á las demás, establecer un cable retorno de la corriente eléctrica que deberá ir conectado á la vía con el fin de destruir los efectos llamados desastres electricos.

Tal es el informe que la Comisión cuarta tiene la honra de proponer á V. E. para que se autorice la instalación de tracción eléctrica en el tranvía de que se trata, con sujeción á las condiciones anteriormente detalladas.

V. E. no obstante acordará lo más acertado

Madrid catorce de Abril de mil ochocientos noventa y ocho.—M. Medrano.—F. Arredondo.—Urbano y Calvo.—Es-lava.—Martínez Contreras.

Acuerdo.—Madrid veintisiete de Abril de mil ochocientos noventa y ocho.—En su Ayuntamiento, sesión pública ordinaria.—Previa discusión que consta en acta, fué aprobado el anterior informe con la aclaración introducida por el Sr. Martínez Contreras, de que la concesión de tracción eléctrica para la línea de San Francisco, sólo se otorga condicionalmente y á reserva de que lo autorice y consienta la Empresa del tranvía de Leganés en el trayecto de la calle de Toledo, toda vez que en éste la de Estaciones sólo disfruta peaje y ha de suje-

tarse por tanto á las condiciones que establezca la Compañía propietaria.

Votaron en contra los Sres. Alonso Colmenares, Arteaga, Ortiz de Zárate, Amírola, Conde de Vilches, Zúñiga y Uruburu.—El Secretario del Excmo. Ayuntamiento, *F. Ruano*.

Traslado de la Real orden.—Negociado de Obras públicas numero dos mil sesenta y cinco.

Cuarto. Excmo. Sr.: El Ilmo. Sr. Director general de obras públicas con fecha veintitres de Agosto último me dice lo siguiente:

Excmo. Sr.: Vista la instancia promovida en quince de Noviembre del próximo pasado año mil ochocientos noventa y siete por D. Gil Meléndez y Vargas, como Director de la «Sociedad del Tranvía de Estaciones y Mercados» de esta Corte, solicitando autorización para sustituir el motor actual de fuerza animal por el eléctrico de cable aéreo en los tranvías que explota dicha Sociedad.

Vistas las leyes especiales de treinta de Mayo de mil ochocientos ochenta y cinco y catorce de Agosto de mil ochocientos noventa y cinco, referentes á la forma y condiciones con que han de concederse las autorizaciones para cambiar los motores de los tranvías:

Visto el expediente informativo instruido en ese Gobierno civil, con arreglo á lo que prescribe el artículo segundo de la primera de las citadas leyes:

Visto el informe emitido acerca de este asunto por la sección tercera de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos en treinta del próximo pasado Julio:

Vistas las escrituras aportadas á este expediente por la Sociedad peticionaria, en que se consigna las concesiones de tranvías hechas á la misma por el Ayuntamiento de esta Corte:

Visto el expediente incoado ante la Dirección general de Agricultura, Industria y Comercio de este Ministerio para autorizar la construcción de cocheras y otros edificios y una vía provisional en los terrenos de la Menclóa, ó sea del Instituto Agrícola de Alfonso XII:

Resultando que las principales concesiones de los tranvías que unen entre sí las estaciones de los ferrocarriles del Norte y Mediodía y los mercados de las plazas de la Cebada y los Mostenses fueron otorgadas en virtud de acuerdos tomados por el Ayuntamiento de esta Corte en veintitres de Agosto de

mil ochocientos setenta y seis y quince de Noviembre del propio año, y ratificados por Real orden expedida por el Ministerio de la Gobernación en veinticinco del citado mes de Noviembre y elevadas á escrituras públicas en veintiseis de Septiembre del citado año mil ochocientos setenta y seis y diecinueve de Enero de mil ochocientos setenta y siete, no estando, por lo tanto, otorgadas con arreglo á la ley de Ferrocarriles de veintitres de Noviembre de mil ochocientos setenta y siete que en aquella fecha aún no se había promulgado, pero sí con las condiciones, entre otras, de *ser sólo por el plazo de cincuenta años*, al cabo del cual han de revertir al Municipio, al que, entre tanto, han de satisfacer un canon anual por la ocupación de la *vía pública con sujeción á unas tarifas máximas* para el transporte de viajeros, y con la obligación, por parte de la Sociedad concesionaria, de conservar á su costa el pavimento de la vía pública en toda la superficie de la entrevía y medio metro más á cada lado:

Resultando que las ampliaciones ó prolongaciones de dichas líneas desde el final de la calle de San Bernardo (Hospital de la Princesa) hasta la glorieta de Quevedo, y desde la plaza de la Cebada á la iglesia de San Francisco el Grande, y la hecha últimamente desde la calle de Carretas á la plaza del Progreso, han sido tramitadas ya con arreglo á las prescripciones de la citada ley de Ferrocarriles de veintitres de Noviembre de mil ochocientos setenta y siete y al reglamento para su ejecución, y concedidas directamente á la Sociedad mencionada por acuerdo del Ayuntamiento de dieciseis de Mayo de mil ochocientos ochenta y nueve y veintisiete de Enero de mil ochocientos noventa y siete, elevados á escrituras públicas en veintinueve del mismo Mayo de mil ochocientos ochenta y nueve y cinco de Junio de mil ochocientos noventa y siete, imponiéndose también, entre otras, las condiciones de que las concesiones citadas se otorgan sólo por el tiempo que falta á la de las líneas principales, terminando, por consiguiente, cuando éste termine y revertiendo al Ayuntamiento, al que, entre tanto, abonarán un canon anual sujetándose á las tarifas que para el transporte de viajeros por dichas prolongaciones se aprobaron, y quedando obligada la Sociedad concesionaria á conservar, como en las líneas principales, el pavimento de la vía pública en el espacio comprendido en la entrevía y medio metro más á cada lado:

Resultando que para hacerse dichas concesiones directamente, se acordó la exención de la pública subasta, por orden de la Dirección general de Administración local, dictada en veintitrés de Noviembre de mil ochocientos ochenta y ocho, previa consulta del Ayuntamiento:

Resultando que, como al principio se ha indicado, para la otra prolongación de unos quinientos metros de línea, desde la glorieta de San Antonio de la Florida á las cocheras construídas frente á la Bombilla, por los terrenos del Instituto Agrícola de Alfonso XII, no hay concesión propiamente dicha, sino un arrendamiento de terrenos para construir dichas cocheras, hecho por tiempo de *cincuenta años*, en virtud de la Real orden dictada por este Ministerio en once de Abril de mil ochocientos ochenta y uno, de acuerdo con lo propuesto por la Dirección general de Agricultura, Industria y Comercio, y de una autorización concedida por la misma Dirección en diez de Mayo del propio año para *establecer con carácter provisional la citada vía*, de la que podría servirse la Sociedad concesionaria durante *tres meses*, ínterin obtenía la concesión definitiva de la línea por la carretera de Castilla, y que, de no obtenerla en dicho tiempo, habría de pagar al Estado por el usufructo del terreno ocupado con dicha vía el canon que al efecto se estipularía:

Considerando que, según resulta de todo lo expuesto, si bien la primitiva concesión no está hecha con arreglo á la ley vigente de Ferrocarriles de veintitrés de Noviembre de mil ochocientos setenta y siete, que no se había promulgado cuando se otorgó aquélla, contiene los principales preceptos de ella, como son el que el plazo no exceda de sesenta años, al cabo de los cuales ha de revertir al Municipio, sujetándose para el transporte de viajeros á unas tarifas máximas al efecto aprobadas y con la obligación por parte de la Sociedad concesionaria de conservar el pavimento de la vía pública en la superficie ocupada por el tranvía y pagar además por la ocupación de la misma un canon anual al Ayuntamiento:

Considerando que por lo anteriormente consignado puede considerarse cumplido lo preceptuado en la ley especial de catorce de Agosto de mil ochocientos noventa y cinco, y que si esto es así para la línea principal, lo es más para las prolongaciones concedidas después con arreglo ya á la vigente ley de Ferrocarriles anteriormente citada, y que no hay, por

lo tanto, inconveniente alguno en autorizar el cambio de motor que se solicita para la citada línea principal y sus prolongaciones:

Considerando que no sucede lo mismo respecto del pequeño ramal de vía tantas veces citado que desde la glorieta de la Florida va á las cocheras construídas frente á la Bombilla, para el cual no hay concesión propiamente dicha y que hasta que la haya no debe autorizarse la transferencia del motor *que debe quedar limitado en la citada glorieta de San Antonio*, en que por aquella parte termina la red de tranvías concedida por el Ayuntamiento á la Sociedad del de Estaciones y Mercados.

Considerando que en el expediente informativo hecho en el Gobierno civil de esta provincia se han cumplido los requisitos prevenidos en la citada ley de 30 de Mayo de mil ochocientos ochenta y cinco:

Y considerando, por último, que la autorización para el cambio de motor no lleva envuelta en sí modificación alguna de las condiciones y requisitos que el Ayuntamiento de esta Corte impuso en uso de sus facultades, al otorgar la concesión principal y las de las prolongaciones de las líneas antes citadas cuyas condiciones y requisitos deben quedar vigentes en todo lo que no se oponga á las que ahora se establecen como precisas para el cambio de motor;

S. M. el REY (q. D. g.), y en su nombre la REINA Regente del Reino, conformándose con lo propuesto por la Sección tercera de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, ha tenido á bien autorizar á la «Sociedad del Tranvía de Estaciones y Mercados de Madrid», para que con arreglo al proyecto que presentó en quince de Noviembre del próximo pasado año mil ochocientos noventa y siete y que al efecto se aprueba, pueda sustituir el motor actual de fuerza animal por *el de eléctrico de cable aéreo*, en las líneas de tranvías que en la actualidad explota que comprenden la primitiva concesión y las de las prolongaciones después aprobadas, que han sido otorgadas por el Ayuntamiento de esta Corte á la citada Sociedad, exceptuándose de esta autorización el pequeño ramal ó trozo de línea que une la glorieta de San Antonio de la Florida con las cocheras establecidas frente de «la Bombilla» en el interior de los terrenos del Instituto Agrícola de Alfonso XII, cuya construcción fué autorizada con carácter provi-

- sional por la Dirección general de Agricultura, Industria y Comercio, debiendo observarse las prescripciones siguientes:

Primera. Se renovará el material fijo, empleando carriles de mayor sección y el brindage eléctrico necesario, haciéndose el asiento de la vía sobre un cimiento de hormigón ó piedra partida bien bateada.

Segunda. Se emplearán tipos de soportes metálicos de igual dibujo y condiciones que los empleados por la Compañía del tranvía de Madrid y la altura del hilo conductor del trabajo sobre el nivel del suelo será de siete metros.

Tercera. Los conductores de alimentación subterránea serán de cobre con doble envolvente aisladora y protección metálica.

Cuarta. La Sociedad concesionaria garantizará el que la línea no se encuentre nunca sin medios para el suministro de la energía eléctrica, y al terminar la concesión deberá entregar al Ayuntamiento los citados medios y aparatos destinados á producir dicha energía.

Quinta. La Sociedad someterá el paso de sus coches á la trayectoria única proyectada para la puerta del Sol.

Sexta. La corriente será continua y el potencial en el cable no excederá de quinientos volts.

Séptima. El hilo de trabajo se dividirá en secciones alimentadas por conductores Feeders aisladora.

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

Novena. La distancia de los tensores que soporten el cable conductor del fluido deberán ser menores que la altura á que dichos cables van colocados sobre la vía pública. Esta altura oscilará entre siete y ocho metros.

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

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

Duodécima. La suspensión en calles de primer orden con

doble vía se hará por medio de postes con dobles consolas colocados en la entrevía. En calles de segundo orden en que las vías se acerquen á uno de los encintados, se colgará el cable en postes de una sola consola de suficiente longitud para alcanzar el eje de la vía. En este caso el poste se colocará tangente á la línea interior del encintado, y en calles de tercer orden el conductor de trabajo 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 de las casas, si los propietarios consienten esta clase de servidumbre, cuestión de la exclusiva competencia de la Sociedad concesionaria. En todos estos casos la ornamentación de los soportés se sujetará á los dibujos que previamente aprobará el Ayuntamiento á propuesta del Ingeniero de Vías públicas.

Décimatercera. 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 el que las descargas eléctricas de la atmósfera puedan causar accidentes desgraciados á los pasajeros y desperfectos en el material de las líneas.

Décimacuarta. Para evitar las acciones eléctricas sobre las tuberías de otras canalizaciones se colocarán los conductores de alimentación á mayor distancia de un metro de aquéllos y se asegurará el retorno de la corriente por los carriles aumentando la conductibilidad en las juntas de los mismos por medio de bridas eléctricas. Cada dos de estas bridas opuestas se unirán entre sí por un hilo de cobre y todos estos con uno longitudinal enterrado en un eje de la vía hasta el polo negativo de la fábrica.

Décimaquinta. Para evitar cualquier accidente á pesar de la rapidez con que se pueden parar los coches en este género de tracción, irá provisto cada uno de dos *salvavidas*, uno al frente de cada plataforma. Los modelos de este aparato serán previamente examinados por el facultativo municipal y aprobados por el Ayuntamiento.

Décimasexta. Respecto de la velocidad á que deberán marchar los coches del tranvía, se observará lo prevenido en el artículo ciento veintiuno del reglamento de veinticuatro de Mayo de mil ochocientos setenta y ocho dictado para la ejecución de la vigente ley de Ferrocarriles.

Décimaséptima. 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 los coches del tranvía, se harán con la intervención de los facultativos y 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.

Décimaoctava. La tracción eléctrica se hará empleando corrientes continuas, á la tensión máxima de *quinientos wolls*, conducida y transmitida por un cable aéreo de cobre de *ocho* y *cuatro* milímetros de diámetro.

Décimanovena. El hilo aéreo de tracción habrá de establecerse sobre sólidos postes metálicos, candeleros y ménsulas de fundición ornamentados, palomillas, rosetones, etc., (como antes se ha indicado) 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.

Vigésima. 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.

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

Vigésimasegunda. El cable desnudo conductor de la electricidad, en todos sus cruzamientos superiores de las líneas telegráficas y telefónicas, deberá ir defendido por su parte superior con un fuerte tejadillo de bambú, que en caso de rotura de los hilos telegráficos y telefónicos, impida el contacto de

ellos con el citado 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 indicadas redes telegráficas y telefónicas.

Vigésimatercera. La conexión de las juntas de los rieles de la vía para facilitar el retorno de la corriente, deberán hacerse con el mayor esmero, empleando precisamente alambres de cobre, y si aun así no resultase tan perfecta 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.

Vigésimacuarta. Los coches motores deberán ir provistos de potentes frenos metálicos, 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 á la vez la contramarcha eléctrica.

Vigésimaquinta. En la plataforma del freno mecánico, constantemente manejado por el conductor para regular 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.

Vigésimasexta. 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.

Vigésimaséptima. 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 las envolventes aisladoras, deberán ir cubiertos por listones de manera que las pongan á cubierto de un pasajero imprudente ó mal intencionado.

Vigésimaoctava. En la casa de máquinas, además de los amperímetros y voltímetros, reostatos, cortacircuitos y plomos fusibles y demás accesorios que en el cuadro de una instalación bien hecha se requieren, deberán instalarse interrup-

tores automáticos que funcionen rápidamente cada vez que se produzca una avería en el cable tractor del *trolley*.

Vigésimanovena. Si durante la explotación de la línea, la Sociedad concesionaria juzgase necesario introducir en ella *Foeders* ó cables de alimentación, podrá hacerlo, pero éstos deberán ir defendidos precisamente por una múltiple envoltura aisladora y apoyados en los mismos postes ya instalados por el intermedio de aisladores de porcelana.

Trigésima. La Sociedad concesionaria queda obligada á semejanza del tranvía de Madrid, á suministrar la corriente necesaria para un máximo de diez *arcos voltaicos*, que se colocarán en los postes que utilice la misma Sociedad para el soporte del cable aéreo instalados en los paseos de Atocha y de San Vicente, desde que empiece á encenderse el alumbrado público hasta que termine el servicio del tranvía, siendo de cuenta del Ayuntamiento la instalación y conservación de las lámparas, no siendo responsable la citada Sociedad de las interrupciones que por cualquier accidente pueda sufrir la corriente eléctrica.

Trigésimaprimera. Si la experiencia, al poner en práctica la tracción eléctrica en el *tranvía de Madrid*, que es el primero que ha de establecerla, hiciera precisa la modificación del todo ó parte del sistema concedido, por causas que se reputasen de indispensables para la seguridad de la circulación ó para prevenir cualquier accidente en la corriente del fluido ó en el funcionamiento del mecanismo, la Sociedad concesionaria del tranvía de Estaciones y Mercados queda obligada á introducir inmediatamente las variaciones que en este sentido se determinen.

Trigésimasegunda. La citada Sociedad garantizará al Ayuntamiento la regularidad de la explotación y la continuidad del servicio cuando termine la concesión y pase la línea á ser propiedad del Municipio.

Trigésimatercera. En evitación de graves daños á las canalizaciones de agua, gas, y otras, y principalmente á la seguridad del tránsito público, se exigirá á la Sociedad mencionada establecer un cable de retorno de la corriente eléctrica, que deberá ir conectado á la vía, con el fin de destruir los llamados desastres electrolíticos.

Trigésimacuarta. La autorización para establecer la tracción eléctrica en la parte de la línea que vá á la plaza de la

Cebada y á San Francisco, sólo se otorga condicionalmente y á reserva de que la autorice y consienta la Empresa del tranvía de Leganés en el trayecto de la calle de Toledo, toda vez que en éste la de Estaciones y Mercados solo disfruta del peaje, y ha de sujetarse, por tanto, á las condiciones que establezca la citada de Leganés, propietaria de aquel trozo de línea.

Trigésimaquinta. La Sociedad concesionaria del Tranvía de Estaciones y Mercados será responsable de todos los daños, averías y perjuicios que se causen á las personas y á las cosas durante la construcción y explotación de sus líneas.

Trigésimasexta. Aparte de aquellas condiciones que, naturalmente, deben modificarse por el cambio de tracción, quedan subsistentes todas las demás de las primitivas concesiones otorgadas por el Ayuntamiento de esta Corte y sometido además la presente á todas las reglas de carácter general que en lo sucesivo se dicten para los de esta clase.

Lo que traslado á V. E. para su conocimiento y efectos procedentes.

Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid seis de Septiembre de mil ochocientos noventa y ocho.—El Gobernador, *Alberto Aguilera*.—Excmo. Sr. Alcalde Presidente de esta Corte.

Dictamen.—Negociado cuarto.—Examinada por el que suscribe la Real orden de veintitres de Agosto último, aprobatoria del cambio del actual motor de sangre por el eléctrico de cable aéreo del Tranvía de Estaciones y Mercados, es de opinión que se está en el caso de proceder al otorgamiento de la correspondiente escritura, modificación de la de veintiseis de Septiembre de mil ochocientos setenta y seis, en que fué concedida la explotación de este tranvía, siempre que por la expresada Empresa se preste la conformidad á las condiciones siguientes:

Primera. Dictamen de la Comisión de Obras de catorce de Abril último y acuerdo del Excmo. Ayuntamiento de veintisiete del mismo.

Segunda. Conformidad expresa de la Compañía á la Real orden de veintitres de Agosto y á las condiciones económico administrativas que deben modificar la primitiva concesión; cumplido lo cual puede llevarse á efecto el otorgamiento de la nueva escritura que habrá de ser adicional de la primitiva

de concesión de veintiseis de Septiembre de mil ochocientos setenta y seis.

Madrid cinco de Octubre de mil ochocientos noventa y ocho.—*Mateo Calvo.*

Decreto.—Octubre quince.—Hechas las experiencias del Tranvía de Madrid y conforme esta Alcaldía con lo informado en este expediente, pase al Notario Consistorial Sr. García Lastra, para que se sirva formular el correspondiente proyecto de escritura adicional de la primitiva concesión, consignando las variaciones y extremos que se determinan en lo actuado desde veinticuatro de Enero del corriente año hasta la fecha, y sujetándose al nuevo replanteo que por la Alcaldía Presidencia se determine en la Puerta del Sol.—*C. de Romanones.*

Los insertos concuerdan con sus originales, á que me remito.

Y con el fin de que conste, autorizo el presente testimonio para unirle á la escritura de sustitución de motor de sangre por eléctrico, á que se refieren los dos expedientes al principio citados; y lo signo y firmo en Madrid á cuatro de Febrero de mil ochocientos noventa y nueve.—Hay un signo.—Licenciado José García Lastra.

Todo lo cual consignado, los señores comparecientes según intervienen, por la presente escritura en la vía y manera que más haya lugar, otorgan y declaran lo que se consigna en las cláusulas siguientes:

Primera. El Excmo. Ayuntamiento de Madrid, y en su nombre su Alcalde Presidente, concede por su parte á la Sociedad del Tranvía de Estaciones y Mercados autorización para efectuar el cambio de motor de fuerza animal, por el eléctrico de cable aéreo en todas las líneas que explota y le están otorgadas por el Ayuntamiento, quedando por tanto exceptuado de esta autorización el ramal ó trozo de línea desde la glorieta de San Antonio de la Florida con las cocheras establecidas frente á la Bombilla en el interior del Instituto Agrícola de Alfonso XII.

Segunda. La Sociedad del Tranvía de Estaciones y Mercados se compromete y obliga á establecer dicho motor eléctrico con sujeción estricta á las prescripciones consignadas en la Real orden de veintitrés de Agosto de mil ochocientos noventa y ocho, y en lo que en ellas pudiere no estar previsto,

á las que propuso la Comisión de Vías y Obras del Ayuntamiento en su dictamen de catorce de Abril del mismo año mil ochocientos noventa y ocho, aprobado en sesión de veintisiete del mismo mes; pero no podrá verificar el cambio de motor en el trayecto de la calle de Toledo sin que lo autorice y consienta la Empresa del Tranvía de Leganés, toda vez que en el citado trayecto la Empresa de Estaciones y Mercados solo disfruta del peaje.

Tercera. La Sociedad del Tranvía de Estaciones y Mercados aceptará y se sujetará á las condiciones económico administrativas que por consecuencias del cambio de motor, hayan de establecerse, modificando las de las primitivas concesiones.

Y cuarta. La presente escritura se considera como adicional á la de veintiseis de Septiembre de mil ochocientos setenta y seis y las demás que se refieren á concesiones ó ampliaciones de las líneas que explota hoy la Sociedad del Tranvía de Estaciones y Mercados.

Bajo cuyas cláusulas se formaliza la presente escritura que las partes se obligan á respetar estrictamente.

Advertencia. Y yo el Notario hago constar haber advertido lo pertinente acerca del impuesto de Derechos reales y de la inscripción en el Registro de la propiedad.

Manifestación.—Y también hago constar que para los efectos del timbre y demás á que en su caso haya lugar, los señores representantes de la Sociedad concesionaria han fijado como valor del contrato la cantidad de veinte mil pesetas.

Son testigos de esta escritura, D. Antonio Lara Garijo y D. Antonio Cabezas Palop, vecinos de esta capital.

Ha sido leída en presencia de todos, advertidos de su derecho para leerla por sí. Y doy fé de que conozco á los tres señores comparecientes y de todo lo contenido en este instrumento público que signo, firmo y rubrico.—C. de Romanones.—Francisco Lastres.—Gil Meléndez y Vargas.—Antonio Lara Garijo.—Antonio Cabezas.—Hay un signo.—Licenciado José García Lastra.

Testimonio.—D. José García Lastra, Licenciado en Jurisprudencia y Notario público del distrito de esta capital, con fija residencia en ella. Doy fé: Que D. Gil Meléndez y Vargas, me ha exhibido la primera copia de la escritura otorgada en esta Corte el veinticinco de Marzo de mil ochocientos setenta

y ocho, ante el Notario D. Cipriano Pérez Alonso, que tiene el número ciento diecinueve de orden, por la cual se creó la Sociedad anónima del Tranvía de Estaciones y Mercados de Madrid, su domicilio en esta capital, según se expresa en los artículos primero y cuarto de los Estatutos comprendidos en la misma escritura, resultando del artículo treinta y nueve de ellos, que el Consejo de Administración nombrará anualmente un Presidente entre sus individuos, siendo el tenor del párrafo inicial y concepto que le sigue del artículo cuarenta y dos con el párrafo número nueve del mismo artículo y el tenor del artículo cuarenta y siete de los expresados estatutos, el que dice así:

«Art. 42. El Consejo, como encargado del régimen y administración de la Sociedad y representante de todos sus derechos y acciones, sin más limitaciones que las expresadas en los presentes estatutos, tendrá las más amplias facultades para el desempeño de su cargo.

En su consecuencia le corresponde:

9.º Celebrar toda clase de contratos y transacciones á nombre y en representación de la Sociedad en los asuntos que á la misma interesen, sin más limitaciones que las expresadas en estos estatutos y las que emanan de la naturaleza del cargo que ejercen los individuos del Consejo.

Art. 47. Los contratos, escrituras, certificaciones de depósito y demás documentos otorgados á nombre de la administración social, deberán ser firmados por un Administrador y el Director, á menos que haya una delegación expresa del Consejo en favor de uno sólo de éstos, ó de otra persona cualquiera.»

Los insertos concuerdan con sus originales, á que me remito.

Y para que conste, autorizo el presente testimonio, que signo, firmo y rubrico en Madrid á cuatro de Febrero de mil ochocientos noventa y nueve.—Hay un signo.—Licenciado José García Lastra.

Certificación.—D. José Gómez Acebo y Cortina, Abogado del Ilustre Colegio de esta Capital, Secretario del Consejo de Administración de la Sociedad del Tranvía de Estaciones y Mercados de Madrid, de que es Presidente el Excmo. Sr. Don Francisco Lastres.

Certifico: Que el Sr. D. Gil Meléndez y Vargas es en la

actualidad Director de la referida Sociedad, según acuerdo del Consejo de Administración de fecha veintitres de Febrero de mil ochocientos noventa y siete, y que el Excmo. Sr. Don Francisco Lastres fué reelegido Presidente de dicho Consejo en sesión de primero de Junio último.

Y para que conste donde convenga, expido la presente con el Visto Bueno del Sr. Presidente, en Madrid á veintinueve de Enero de mil ochocientos noventa y nueve.—José Gómez Acebo y Cortina.—Visto Bueno.—El Presidente, Francisco Lastres.

Es primera copia de la escritura por mí autorizada, número cuarenta y siete de mi protocolo general corriente para la Sociedad del Tranvía de Estaciones y Mercados de Madrid, en un pliego de la clase segunda, número cinco mil trescientos ochenta y ocho, y veinticuatro de la décimatercera, números setecientos veintitres mil setecientos uno al setecientos veinticuatro; y la signo, firmo y rubrico en Madrid á veinticuatro de Marzo de mil ochocientos noventa y nueve.—Hay un signo.—Licenciado José García Lastra.

Nota. Examinado este documento se devuelve al interesado, porque el acto que comprende no está sujeto al impuesto, con arreglo al artículo treinta y seis del reglamento, porque no lo devenga el acto de concesión de nuevo sistema de motor.

Por honorarios de nota ha pagado hoy la Sociedad del Tranvía de Estaciones y Mercados de Madrid, dos pesetas cincuenta céntimos, según cuenta pasada, número ciento dieciséis de intervención.

Madrid tres de Abril de mil ochocientos noventa y nueve.—El Abogado del Estado, Joaquín Souto.—Hay un sello.