

385
TRANVÍA

80

DE

CIRCUNVALACIÓN

ESCRITURA DE CONCESIÓN DE 7 DE AGOSTO DE 1884

~~~~~  
SEGUNDA EDICIÓN  
~~~~~



MADRID

—
IMPRENTA MUNICIPAL

1906

TRANVÍA

DE

CIRCUNVALACIÓN

ESCRITURA DE CONCESIÓN DE 7 DE AGOSTO DE 1884

SEGUNDA EDICIÓN



MADRID

IMPRENTA MUNICIPAL

1906

ALVAREZ

Concesión de un ferrocarril económico de contorno en Madrid, con ramales á la Necrópolis, cementerio de Epidemias y Depósito de cadáveres, otorga la por el Excmo. Sr. Don Gonzalo de Saavedra y Cueto, Marqués de Bogaraya, en concepto de Alcalde Presidente del Excmo. Ayuntamiento de esta Corte, en favor de D. Carlos Locatelli Abogadriz, ante el Notario de este Ilustre Colegio, Don Luis González Martínez, en 7 de Agosto de 1884.

Número 1.126.—En Madrid á 7 de Agosto de 1884, ante mí D. Luis González Martínez, Notario de este Colegio, de la Real Casa y Patrimonio, de varios Ministerios, etc., con vecindad y fija residencia en esta Capital, comparecen:

De una parte, el Excmo. Sr. D. Gonzalo Saavedra y Cueto, Marqués de Bogaraya, mayor de edad, casado, propietario, Alcalde Presidente del Excmo. Ayuntamiento de esta Capital, y como tal en representación del mismo, no presenta cédula personal por comparecer oficialmente, con arreglo á lo dispuesto en la Real orden de 23 de Marzo de 1875.

Y de otra, D. Carlos Locatelli Abogadriz y Cattaneo, de cincuenta y siete años, casado y propietario y de esta vecindad, con habitación en la calle de Cervantes, números 5, 7 y 9, y cedula personal de sexta clase, expedida por la Administración de Propiedades é Impuestos de la provincia, en 29 de Enero próximo pasado, número 22.

Doy fe les conozco, constando en parte y entre otras las circunstancias consignadas respecto del segundo, de su referida cédula, á que me remito. Aseguran hallarse en el pleno uso de sus derechos, sin que nada me conste en contrario, y por tanto, á mi juicio, con la capacidad legal suficiente para el otorgamiento de la presente escritura de concesión de un ferrocarril económico de contorno en Madrid, con ramales á la Necrópolis, cementerio de Epidemias y Depósito de cadáveres; y exponen los siguientes

Hechos

Primero. Que en 12 de Julio de 1873, el Sr. D Carlos Locatelli, solicitó de S. E. la concesión por noventa y nueve años, de un tranvía que, partiendo por la puerta de San Vicente, inmediaciones de la Estación del Norte, se dirigiría por el paseo de la Virgen del Puerto, camino, paseo del puente de Segovia, ronda de Segovia, paseo Imperial, camino del Mercado de caballos, puerta de Toledo, ronda de Embajadores, ronda de Valencia, puerta de Atocha, paseo de Atocha, calle de Granada, puerta de Alcalá, carretera de Aragón, calle de Lagasca, prolongada hasta dicha carretera de Aragón, calle de Goya, calle de Claudio Coello, prolongada, trozo de calle sin nombre al núm. 82 de la de Serrano, calle de Serrano, calle de Martínez de la Rosa, paseo de la Fuente Castellana, paseo del Obelisco, calle de la Habana, calle de la carretera de Francia, calle de Carranza, paseo de Areneros, calle de la Princesa, calle de Quintana, cuesta de Areneros, prolongada, paseo de San Antonio de la Florida, é iría á terminar al punto de partida; y por acuerdo del Excelentísimo Ayuntamiento se dispuso que el interesado presentase los documentos prevenidos en el Decreto de 14 de Noviembre de 1868.

En su consecuencia, el Sr. Locatelli, con instancia de 23 de Mayo de 1874, presentó un plano en el que se marcaba el trazado de la línea con una reseña ó memoria descriptiva, y más tarde ó sea el 26 de Julio de 1876, presentó nueva instancia en la que fijaba las tarifas de viajeros, señalaba el canon abonable á S. E., limitaba la duración de la concesión á cincuenta años y se obligaba á entregar cuando expirase la concesión, la vía y veinticinco coches, por lo menos. Así las cosas, diferentes vecinos del barrio de las Peñuelas recurrieron á S. E. para que se acordase la construcción de un ramal, que partiendo de la línea solicitada fuese á partir al indicado barrio.

La Comisión de tranvías examinó los proyectos presentados por el Sr. Locatelli, y emitió dictamen en 18 de Noviembre de 1876, del que se dió conocimiento y copia á dicho señor, á fin de que se complaciera á los vecinos del barrio de las Peñuelas.

Con fecha 28 de Diciembre, el Sr. Locatelli presentó los nuevos proyectos que no resultan unidos á este expediente, y en su consecuencia los Ingenieros de la Junta Consultiva Municipal informaron acerca del proyecto presentado por el Sr. Locatelli, del cual resultaba; que la línea había de recorrer parte de la glorieta de San Antonio de la Florida, carretera de Castilla, puerta de San Vicente,

paseo de la Virgen del Puerto, carretera de Extremadura, puente de Segovia, paseo de los Melancólicos, Imperial, puerta de Toledo, ronda del mismo nombre, de Embajadores y de Valencia, puerta de Atocha, arrancando desde aquí el ramal al barrio de las Peñuelas por el paseo del Canal y jardines de la antigua Pradera. Continuaría desde la puerta de Atocha á la calle de Tragineros, cruzando el paseo de carruajes del salón del Prado, por delante de la fuente de Neptuno á la calle del Dos de Mayo, Granada, plaza de la Independencia, calle de Claudio Coello atravesando la de Serrano, bajaría á la Castellana, por la calle de Martínez de la Rosa, Obelisco, plaza de Chamberí, paseo de la Habana, glorieta de Quevedo, Navas de Tolosa, calles de la Princesa y de Ferraz, viniendo á unirse al actual entonces tranvía del barrio de Pozas, al de Salamanca, opinando la Comisión que podía autorizarse la concesión con las bases que exponía en su informe.

Por acuerdo de la indicada Comisión, la Dirección facultativa de Vías públicas formuló un pliego de condiciones, que se devolvió para que la misma introdujese algunas modificaciones y manifestase lo que creyese oportuno acerca del paso por la calle de Granada.

En este estado, en 12 de Diciembre de 1877 se dejó en suspenso el expediente en atención á que la Comisión de Cementerios había encomendado al Ingeniero de Vías públicas el estudio de un proyecto de tranvía que por el contorno de la población condujese los cadáveres á la proyectada Necrópolis.

El 10 de Enero de 1878, el Sr. Locatelli solicitó del Excelentísimo Ayuntamiento se le tuviese reconocido el derecho de proseguir la vía de contorno hasta llegar á la Exposición Hispano Americana, en el caso de que se construyese.

El 16 de Octubre de 1880, el Excmo. Sr. Gobernador civil de la provincia comunicó al Excmo. Ayuntamiento la Real orden de 15 del mismo mes y año, por la que se acordó construir la proyectada Necrópolis en la parte Oeste, en vez de la del Este, que se acordó por la de 31 de Octubre de 1879, y en su virtud el Sr. Locatelli, pidió la continuación del expediente, toda vez que la causa que motivó la suspensión había desaparecido, y la Comisión de Tranvías emitió el siguiente

Dictamen.

Excmo. Sr.: En 12 de Julio de 1873, D. Carlos Locatelli solicitó de V. E. la concesión de un tranvía que, partiendo de la Esta-

ción del Ferrocarril del Norte y siguiendo por el de la Virgen del Puerto, puente de Segovia, ronda del mismo nombre, paseo Imperial, ronda de Toledo, de Embajadores, de Valencia y de Atocha, paseo del mismo nombre, calle de Granada, plaza de la Independencia, carretera de Aragón, calle de Lagasca, de Goya, de Claudio Coello, trozo de calle al final de la de Serrano, calle de Martínez de la Rosa, paseo de la fuente Castellana y del Obelisco, calle de la Habana, carretera de Francia, calle de Carranza, paseo de Areneros, calles de la Princesa y de Quintana, cuesta de Areneros y paseo de San Antonio de la Florida, termine en el punto de partida.

Ladas á este expediente, por decreto de la Comisión de Obras de 12 de Septiembre de 1873, las tramitaciones que previene el Decreto ley de 14 de Noviembre de 1868, y después de aceptadas por el Sr. Locatelli varias modificaciones en el trazado, propuestas por la Comisión de Tranvías, de conformidad con lo informado por la Junta Consultiva Municipal y por el Sr. Ingeniero Director de las Vías públicas, pasó á éste el expediente y formuló el pliego de condiciones con arreglo á las bases generales aprobadas, sometiéndole al examen de la Comisión.

En este estado, en 12 de Diciembre de 1877, la Comisión de Tranvías reunida con la de Cementerios dispuso quedara en suspenso la tramitación de este expediente, hasta que se conociera el estudio encomendado al Sr. Ingeniero de un proyecto de tranvía por el contorno de la población para conducir los cadáveres á la proyectada Necrópolis.

De nuevo recurre á V. E. el Sr. Locatelli en instancia fecha 6 de Noviembre próximo pasado, manifestando que la Real orden de 15 de Octubre anterior, expedida por el Ministerio de la Gobernación referente á la construcción de la Necrópolis, ha hecho desaparecer los motivos que se oponían á la terminación del expediente, por lo que ruega se le otorgue la concesión que desde tantos años tiene solicitada.

La Comisión que suscribe, teniendo en cuenta: Que la ley de Ferrocarriles de veinte y tres de Noviembre de mil ochocientos setenta y siete, en su artículo setenta y nueve, y la de Obras públicas de trece de Abril del mismo año en el ciento veinte y tres y veinte y cuatro, consignan de un modo explícito y terminante «que no invalidan ninguno de los derechos adquiridos con anterioridad á su publicación y con arreglo á la legislación en que se hubieren fundado» disponiendo, »que los expedientes relativos á Obras públicas que á la publicación de la ley se hallaren en tramitación se ultimen

con arreglo á la legislación anterior, á menos que los interesados prefieran someterse á lo prescripto en ella.»

Y considerando que la Real orden de quince de Octubre del corriente año que cita el Sr. Locatelli, dispone en su artículo octavo que la conducción de los cadáveres ha de hacerse libremente y en la forma que determinen las familias ó las Corporaciones que dispusieren los enterramientos, y deroga en el catorce la Real orden de treinta y uno de Octubre de mil ochocientos setenta y nueve, en la que se aprobó la construcción del cementerio del Este, tiene la honra de proponer á V. E. se dé curso á este expediente dentro de las prescripciones del Decreto ley de catorce de Noviembre de mil ochocientos sesenta y ocho, cuyos primeros trámites ya se han aplicado, y con arreglo también á la que fué objeto de su reforma de catorce de Octubre de mil ochocientos sesenta y seis.—V. E., no obstante, acordará como siempre lo más acertado.—Madrid nueve de Diciembre de mil ochocientos ochenta.—Eduardo Romero Paz. C. Moreno López.—Lucio Morales.

El precedente dictamen se aprobó por el Excmo. Ayuntamiento en sesión de trece de Diciembre de mil ochocientos ochenta.

El veintiuno del mismo mes, la Comisión de tranvías, teniendo en cuenta que habían variado las condiciones de éstos, desde la época en que se hallaba en suspenso la tramitación, dispuso se formulase por la Dirección de Vías públicas nuevo pliego de condiciones, lo cual tuvo efecto en diez y seis de Enero de mil ochocientos ochenta y uno, fijándose el trazado en esta forma.

Trazado.—Partiendo de la glorieta de San Antonio de la Florida, continúe por la carretera de Castilla, puerta de San Vicente, paseo de la Virgen del Puerto, carretera de Extremadura, Puerta de Segovia, ronda del mismo nombre, paseo de Melancólicos, Imperial, Puerta de Toledo, ronda de este nombre, ronda de Embajadores, Valencia y Atocha, paseo de Atocha; calle de Alfonso XII (antes Granada), plaza de la Independencia, (Puerta de Alcalá), carretera de Aragón, calle de Lagasca hasta la de Ayala, antes Pajaritos, volviendo por ella para tomar después la de Claudio Coello, hasta la de Juan Bravo por donde tuerce, atravesando la calle de Serrano, calle de Martínez de la Rosa, paseo de Trajineros, lateral de la derecha de la Castellana, atravesando la glorieta del Obelisco, paseo del mismo nombre, plaza de la Iglesia de Chamberí, paseo de la Habana, glorieta de Quevedo, calle de las Navas de Tolosa, glorieta de San Bernardo, paseo de Areneros, cuesta del mismo nombre, hasta la calle de Ferraz.

Desde el portillo de Embajadores arrancará un ramal que, siguiendo por el paseo del mismo nombre, vaya por la plazoleta en que éste termine, tomando después el paseo del Canal hasta la conclusión del mismo, con cuyo pequeño ramal quedará servido el barrio de las Peñuelas.

El Sr. Locatelli aceptó y firmó la conformidad del indicado pliego de condiciones, y á propuesta de la Comisión de Tranvías, fué aprobado en todas sus partes por el Excmo. Ayuntamiento en veintitrés de Febrero de mil ochocientos ochenta y uno, disponiéndose se sometiera á la superior aprobación y remitiendo el expediente al Ministerio de la Gobernación, fué devuelto con Real orden de veintidós de Diciembre del mismo año, dada de acuerdo con el Consejo de Estado, aprobando la concesión, pero advirtiéndole al Excelentísimo Ayuntamiento revisase su acuerdo de veintitrés de Febrero, en atención á que la concesión otorgada á D. José López Sánchez, de una línea semejante desde las Ventas del Espíritu Santo á la ronda de Embajadores, venía á modificar las condiciones de la primera, y en su vista, la Comisión de Tranvías, con fecha treinta de Diciembre, emitió dictamen que fué aprobado en nueve de Enero siguiente, cuyo tenor literal dice así:

Dictamen.—«Excmo. Sr.: El Excmo. Sr. Gobernador civil de la provincia, con fecha del día de ayer, remitió á V. E. la Real orden aprobatoria de la concesión de un tranvía de circunvalación, otorgada por V. E. á D. Carlos Locatelli, en sesión de veintitrés de Febrero último, disponiendo al propio tiempo que en atención á que la concesión otorgada á D. José López Sánchez de una línea semejante desde las Ventas del Espíritu Santo á la ronda de Embajadores, viene á modificar las condiciones de la primera, se sirva V. E. revisar su citado acuerdo.

Resulta de los antecedentes de este asunto, que en la expresada fecha de veintitrés de Febrero pasado, y en uso de las atribuciones que concedía á V. E. el Decreto ley de catorce de Noviembre de mil ochocientos sesenta y ocho, otorgó la concesión del referido tranvía á D. Carlos Locatelli, que la venía solicitando desde doce de Julio de mil ochocientos setenta y tres, con arreglo al pliego de condiciones generales aprobado previamente por V. E. y que fué aceptado por el interesado.

Que con posterioridad al expresado acuerdo, ó sea en cinco de Julio de mil ochocientos ochenta y uno, obtuvo D. José López Sánchez, no obstante el parecer contrario de V. E., la concesión por el Ministerio de Fomento de otra línea de tranvía que partiendo de

las Ventas del Espíritu Santo, termina en el paseo ó ronda de Embajadores, cuya línea únicamente tiene de comunidad con la otorgada por V. E. al Sr. Locatelli el pequeño trozo comprendido desde la Puerta de Atocha al portillo de Embajadores, que origina la observación que hace la Real disposición de que se trata.

A virtud de lo expuesto, después de haber revisado detenidamente el mencionado acuerdo á tenor de lo prevenido en la referida Real orden, de la que se deduce que V. E. obró con arreglo á las atribuciones que le competían á la sazón, teniendo en cuenta que la línea concedida con mucha posterioridad al Sr. López Sánchez por el Ministerio de Fomento es distinta á la otorgada por V. E. á D. Carlos Locatelli; y considerando por último que el establecimiento de dos ó más tranvías para utilizar un mismo trayecto está terminantemente resuelto por la legislación vigente que autoriza en tales casos el pago de los derechos de peaje, opina la Comisión de Tranvías que V. E. se halla en el caso de mantener en todas sus partes su repetido acuerdo de veinte y tres de Febrero del corriente año, limitándose á manifestarlo así respetuosamente al Excmo. Señor Ministro de la Gobernación, por conducto del Excmo. Sr. Gobernador civil de la provincia.—V. E. no obstante resolverá como siempre lo más justo y acertado.

Madrid treinta de Diciembre de mil ochocientos ochenta y uno. Felix María Morales.—Jacobó J. Alvarez.—Mariano Monasterio.—Camilo Rodríguez.—F. Carrije.—Rafael Carnicero.—Pedro Osorio.»

Así quedó el expediente que se viene relacionando, hasta que en diez de Julio de mil ochocientos ochenta y dos el Sr. Locatelli presentó la siguiente:

Instancia.

Al Excmo. Sr. Alcalde Presidente del Excmo. Ayuntamiento de Madrid.

El que suscribe, vecino de Madrid, calle de Cervantes, números 5 y 7, con cédula personal, que exhibe y recoge, tiene el honor de hacer presente que, estando ya en construcción el Cementerio de epidemias, próximo al futuro Cementerio general del Este, entiende el que suscribe que hay ya una imprescindible necesidad de ocuparse al mismo tiempo de facilitar la conducción de los cadáveres y el de su acompañamiento, por los medios más fáciles y baratos que puedan encontrarse y que sirvan para ir á la vez á los dos puntos indicados. No hay, pues, otro medio de locomoción que

el tranvía de vapor, aceptado ya y concedido por el Ministerio de Fomento á favor del Excmo. Ayuntamiento, en el expediente general de la Necrópolis. Esto supuesto, y toda vez que el exponente tiene otorgada á su favor la concesión debidamente autorizada del Tranvía de contorno ó circunvalación de Madrid, y precisamente es el mismo trayecto concedido por dicho Ministerio, hace indudable que cualquiera otro tranvía que se quisiera construir para la conducción de los muertos, tendría que correr el que á él se le concedió, siempre que esto fuera posible, y tendría que satisfacer un derecho de peaje á establecer, el cual aumentaría notablemente el precio de la conducción. Ahora bien, el exponente puede realizar esta conducción sin ninguna dificultad, con un material á propósito y á precio mucho más económico que otro cualquiera, pues nadie puede hallarse en sus especiales condiciones, y podría facilitar extraordinariamente este servicio, recibiendo los cadáveres en los depósitos diferentes que el Excmo. Ayuntamiento quisiera edificar, próximos á dicho tranvía, para transportarlos digna y decorosamente con todos sus acompañamientos, por medio de dos ramales, también aprobados por la superioridad, que partiendo directamente del mismo Tranvía de contorno, van á parar á la Necrópolis y al Cementerio de epidemias.

Por tanto, entiende el exponente que aceptando, como acepta desde luego, los planes aprobados por el proyecto de tranvía para la Necrópolis, y haciendo, si se quiere, alguna ligera modificación ó ampliación en su Tranvía de contorno para no atravesar con los cadáveres calles importantes de esta capital, se encuentra resuelta la cuestión que tanto coste ha de ocasionar para un tranvía especial y exclusivo destinado al servicio de la Necrópolis, siendo así que de los diecisiete kilómetros que mide la distancia hasta la misma, se encontrarían hechos ya doce en el Tranvía de contorno, y solo quedarían proximamente cinco, que son los dos ramales, cuyo rails se obligaría á colocar el exponente por su cuenta en el momento que se le diera habilitada la vía para ello, agregándose á este económico trabajo la brevedad con que podrá realizarse, comparándole con los demás, si bien ya comprenderá el Excmo. Ayuntamiento que no hay otro trazado preferible.

Resta solo tratar de los precios de transporte reglamentarios y demás, y esto puede ventilarse después, aunque inmediatamente, para dejar esta cuestión resuelta por completo. Bajo este concepto, el que suscribe, que ya está para empezar los trabajos del tranvía de que es cesionario, cree llegada la ocasión de aceptar su propuesta,

hasta para que dichos trabajos, calidad y cantidad del material fijo y móvil estén en armonía con esta nueva combinación, para lo cual, nadie seguramente podrá ofrecer tantas ventajas de prontitud, economía y seguridad en todos conceptos.

Por lo mismo, suplico al Excmo. Ayuntamiento que tomando en consideración estas observaciones y los beneficios que de ellos resultan, se sirva transmitirme la concesión hecha por el Gobierno á favor de este digno Municipio, para empalmar con el Tranvía de contorno dichos dos ramales que conduzcan al Cementerio de epidemias desde luego, y á la Necrópolis del Este más tarde, pudiendo también servir á la del Oeste en las mismas condiciones cuando llegue á construirse, contribuyendo á facilitar también la mayor baratura de la construcción de los cementerios, puesto que por el mismo tranvía, servido por vapor, puede transportarse con celeridad y baratura todo el material y personal necesario para las obras. Dispuesto está el exponente á dar sobre ésto cuantas explicaciones se le pidan para que se conozcan y aprecien las ventajas y lo aceptable de su pensamiento, que espera merecerá la ilustrada aprobación de V. E. y la de la Excmá. Corporación Municipal.

Madrid 10 de Julio de 1882.—*Carlos Locatelli*.

Se dispuso pasara á informe del Ingeniero Director de las Vías públicas, que emitió dictamen en 16 de Agosto de 1882, sin que se resolviera el indicado extremo, por lo que el Sr. Locatelli, con fecha 6 de Septiembre de dicho año, recurrió nuevamente al Excmo. Ayuntamiento reiterando y aclarando la petición que tenía hecha, y en su consecuencia, las Comisiones de Tranvías y cementerios acordaron reunirse, citando á su seno al Sr. Locatelli, y emitiendo á seguida el dictamen, que copiado después de la instancia, dice así:

Instancia.

«Excmo. Sr. Presidente del Excmo. Ayuntamiento de Madrid. Don Carlos Locatelli, vecino de esta Corte, calle de Cervantes, números cinco y siete, con cédula personal que exhibe y recoge, á V. E. tiene el honor de hacer presente.

Que con fecha diez de Julio último tuvo el honor de presentar á V. E. una proposición para facilitar con brevedad y economía la conducción de los cadáveres á la nueva Necrópolis, tanto para los ricos, como para la clase media y la de los pobres. Supone el exponente que aquella instancia estará en tramitación, pero como tan luego se le expida la certificación que tiene pedida al Excmo. Ayun-

tamiento, debe salir para Inglaterra, á ultimar un contrato de construcción del tranvía de circunvalación que se le ha otorgado con una respetable casa de Londres, que ha de constituir con el que suscribe la empresa, necesita llevar algunos datos sobre la posibilidad de que sea aceptada su proposición para poder fijar la clase de material que ha de emplearse en aquella construcción. A este fin se cree en el deber de ratificar lo ya manifestado acerca de que acepta todas las condiciones de la Real orden fecha 18 de Noviembre de 1881, que previene la conducción por vapor: que aceptará también la ampliación del trazado de un tranvía para llevarlo fuera de la población, en los puntos en que hoy no recorre el trazado de dicho tranvía, con objeto de evitar el triste espectáculo del paso de los muertos por calles y paseos importantes: que aceptará asimismo la colocación de los rails de los dos ramales de tranvía, aprobadas por dicha Real orden, si se le concediesen: que en el caso de obtener lo que solicita, se compromete á tener concluído todo el tranvía y sus adiciones antes que se concluya el cementerio de epidemias, ahorrando al Excmo. Ayuntamiento el gasto de muchos millones de pesetas, que le costará el camino que se pensaba construir con otro tranvía para el ensanche, que tardaría muchos años en hacerse y después de todo no serviría más que para conducir á altos precios los cadáveres á la Necrópolis, sin otro producto alguno.

El exponente, además, para mayor seguridad, no tiene dificultad en aumentar la fianza que se crea conveniente sobre la que ha de consignar por el tranvía que hoy tiene concedida.

Bajo este concepto, á V. E. suplico se sirva tener por hechas estas manifestaciones, para que el Excmo. Ayuntamiento se digne tomarlas en cuenta, repitiendo también que el exponente está dispuesto á dar cuantas explicaciones se le pidan, verbalmente ó por escrito, para probar que su proyecto por su economía de tarifas ó precios de conducción, servirá para que la Necrópolis pueda sostener con gran ventaja la concurrencia á los demás cementerios que hayan de quedar todavía subsistentes.

Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 6 de Septiembre de 1882.—Excmo. Sr.—Carlos Locatelli.»

Dictamen.

Excmo. Sr.: Conocido es de V. E. el pensamiento que abogan las Comisiones de Tranvías y Cementerios respecto á los medios de conducción de los cadáveres á la Necrópolis, y en consecuencia,

miento á que, en diferentes ocasiones, ha prestado su superior aprobación, y que cuenta también con la del Gobierno de S. M. Por esto, al ocuparse hoy ambas Comisiones reunidas de los medios más adecuados de llevarle al terreno de la práctica, no harán más que reseñar todo lo sucintamente posible los acuerdos anteriores y sus motivos, y exponer las modificaciones que la experiencia aconseja introducir en el mismo, para evitar los obstáculos que á su realización hasta ahora se han opuesto.

Ya en 31 de Julio de 1878 y después de varios acuerdos de la Comisión de Cementerios que había oído á la opinión facultativa, resolvió V. E. en atención á la distancia á que de Madrid se hallaban los terrenos donde había de construirse la Necrópolis del Este, que era absolutamente indispensable la construcción de dos tranvías, uno de contorno por las afueras de Madrid, con un ramal hasta la Necrópolis para la conducción de los cadáveres, y otro que, partiendo del interior de la misma población, terminase en el mismo cementerio y sirviera para el transporte de las personas que continuaren rindiendo culto á la piadosa costumbre de visitar la morada de los muertos; y dada orden, á virtud de dicho acuerdo y del de 27 de Octubre del propio año, al entonces Ingeniero Director facultativo de las Vías públicas para su construcción, el proyecto que presentó fué remitido, formando parte del expediente general instruído para la Necrópolis, al Ministerio de la Gobernación, que lo devolvió con Real orden de 31 de Octubre de 1879, aprobando el proyecto de cementerio y exigiendo al Ayuntamiento se llenaran las formalidades indispensables para la concesión de dichos tranvías. Para cumplir dicha disposición, se remitieron los proyectos al Excelentísimo Sr. Ministro de Fomento, y habiéndose llenado todos los trámites y requisitos prevenidos por la ley de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877 y el reglamento de 24 de Mayo de 1878 para su ejecución, se dictó por el expresado Ministerio la Real orden de 18 de Noviembre de 1881, aprobando tan solo el del tranvía de circunvalación con motor de vapor, con destino al servicio de la Necrópolis, con la limitación contenida en su regla primera, de que dicha aprobación no se hacía extensiva á los trozos de calles, caminos y carreteras, en que se hallaren concedidos ó construídos otros tranvías, á no ser en el caso de que se declarase compatible la existencia de los dos.

Esta limitación ha venido á ser de una importancia capital en el asunto, porque durante la tramitación de este expediente se han hecho algunas concesiones que componen casi la totalidad del tra-

zado que había de recorrer el Tranvía de circunvalación para el servicio de la Necrópolis, especialmente la otorgada por V. E. el 23 de Febrero de 1881 y aprobada por Real orden del Ministerio de la Gobernación de 22 de Diciembre de dicho año, de otro tranvía, también de circunvalación, á D. Carlos Locatelli, que la venía solicitando desde 12 de Julio de 1873, y á quien á virtud de la Real orden de 15 de Octubre de 1880, disponiendo que en vez de construirse la Necrópolis en el Este de Madrid, se construyese al Oeste, no podía dejar de otorgársele, como hasta entonces se había hecho. De la total longitud del trazado que había de recorrer el tranvía de circunvalación para el servicio de la Necrópolis, aprobado, que es la de 17.857 metros y 34 centímetros, únicamente tiene libres el Ayuntamiento para poderlo construir, 5.225 metros 34 centímetros; es decir, menos de su tercera parte, puesto que, según la opinión facultativa, del reconocimiento practicado en las diversas vías que son comunes á otras líneas y á la de la Necrópolis, resulta que, ni por la amplitud de aquéllas, ni por el movimiento que por las mismas se verifica, pueda establecerse además de los tranvías existentes ó concedidos el proyectado por el Excmo. Ayuntamiento. Así, pues, las Comisiones de Tranvías y Cementerios, al tratar de someter á la aprobación de V. E. una resolución que se hace hoy urgentísima por lo adelantada que se encuentra la construcción del Cementerio de Epidemias, se han visto encerradas en el siguiente dilema: ó proponer se proceda á la construcción de los trozos libres y se obtenga de los diferentes concesionarios el paso por sus vías de los convoyes mortuorios, ó proponer el desistimiento del proyecto aprobado y el estudio de otro que no tenga punto de contacto alguno con las líneas existentes ó concedidas. Dilema cuya difícil solución ha tenido algún tanto paralizado el asunto.

Ambos términos se han intentado y de ambos ha tenido que desistirse. Del primero, porque es muy problemático que los concesionarios, especialmente el Sr. Locatelli, cuyo trazado de contorno habría que utilizar en casi su totalidad, y es de una extensión muy considerable, concediesen el paso á los convoyes mortuorios por sus líneas, y porque aunque en virtud de la declaración de utilidad pública del proyecto se les pudiera compeler á ello, no sería nunca sin la obligación por parte del Ayuntamiento de abonarles un derecho de peaje que indudablemente sería bastante mayor que el ordinario por la especialidad del caso, viniéndose con esto no sólo á echar por tierra el proyecto de tranvía, sino á hacer ilusorios los resultados que con la Necrópolis se propone V. E., pues no hay que

olvidar que V. E. tiene un interés de primer orden en que resulten los enterramientos en la Necrópolis con una notable economía, lo que no podrá verificarse si para la traslación de los cadáveres es preciso satisfacer los mencionados derechos de peaje. Y del segundo, esto es, de la formación de un nuevo proyecto, también se ha desistido, porque además del muchísimo tiempo que se invertiría solamente en la tramitación del expediente que tendría que empezar de nuevo su realización, según el primer avance del Ingeniero Director de las Vías públicas, costaría á los fondos municipales de cuatro á cinco millones de pesetas, y una vez construído no se podría explotar con éxito hasta dentro de cuarenta ó cincuenta años.

En este estado el asunto, D. Carlos Locatelli en instancias de 10 de Julio último y 6 del actual, y en una conferencia celebrada con las Comisiones que suscriben, ha expuesto además de las principales consideraciones ya ennnciadas, que él en unión de la Casa Inglesa *Londón Mercantil Association Lim^d*. con quien está á punto de contratar, puede realizar la conducción de los cadáveres á la Necrópolis y Cementerio de epidemias, sin ninguna dificultad, con un material á propósito y á precio más económico que otro cualquiera, y que podrá facilitar extraordinariamente este servicio, recibiendo los cadáveres en los diferentes depósitos ó estaciones que el Ayuntamiento edificase, próximos á su tranvía de circunvalación, para transportarlos digna y decorosamente con todo su acompañamiento, por medio de los ramales aprobados por la Superioridad que desde dicho tranvía van á parar directamente á la Necrópolis; que acepta desde luego los planos aprobados para el proyecto de tranvía de la Necrópolis, haciendo, si fuera necesario, alguna modificación ó ampliación en su tranvía de contorno, á fin de no atravesar con los cadáveres calles importantes de esta capital, que de este modo el Ayuntamiento se encontraría construído el tranvía de contorno en unos doce kilómetros de longitud próximamente, y sólo quedarían por construir dos ramales en la de cinco kilómetros, cuyos rails se obligaría también á colocar por su cuenta en el momento en que se le diera la vía explanada y habilitada para ello; que acepta también la conducción por vapor, según previene la Real orden de 18 de Noviembre de 1881: que se compromete á tener construído todo el tranvía y sus adiciones antes que se concluya el cementerio de epidemias; que asimismo se compromete á transportar gratuitamente los cadáveres de los pobres de solemnidad, siempre que por el Ayuntamiento ó por quien deba hacerlo, determine taxativamente quiénes deben ser comprendidos en este concepto; que inmediata-

mente después, para dejar resuelta la cuestión por completo, se podría convenir en los ejercicios de transportes, reglamentos y demás relacionados con el asunto; que estando como está dispuesto á empezar los trabajos del tranvía de contorno de que es concesionario, cree llegado el momento de que se acepte su proposición, á fin de que la cantidad y calidad del material fijo y móvil estén en armonía con esta nueva combinación y que no tiene inconveniente en aumentar la fianza con la cantidad que se crea conveniente, sobre la que ha de consignar por el tranvía que hoy tiene concedido.

Examinada la proposición anterior con la detención y cuidado que por la naturaleza é importancia del asunto han sido necesarios y teniendo en cuenta las condiciones, seriedad y economía que en ella se notan, que es la única manera de salir del dilema en que, como ya se ha expuesto, se encuentra colocado el Ayuntamiento, y de poseer pronto un medio rápido y económico de conducción de los cadáveres al cementerio de epidemias y á la Necrópolis, cuya importancia, necesidad y urgencia no es preciso encarecer, y que existe imposibilidad absoluta á sacar á subasta este servicio por ser ya D. Carlos Locatelli concesionario de la línea de circunvalación, paso obligado para la Necrópolis, pudiéndose considerar este caso como análogo al privilegio concedido en el número cinco del artículo sexto del Real decreto sobre contratación de servicios públicos á los contratos sobre artículos de que no haya más que un productor, las Comisiones de Tranvías y Cementerios reunidas tienen la honra de proponer á V. E. se digne prestarle su aprobación, otorgando á D. Carlos Locatelli la concesión del servicio de transporte de los cadáveres al cementerio de epidemias y á la Necrópolis, por un tiempo de sesenta años, que es por el que se le otorgó la del tranvía de contorno, bajo las condiciones siguientes:

Primera. D. Carlos Locatelli introdujera en el tranvía de contorno de que es concesionario, las modificaciones y ampliaciones que, al doble fin de evitar en cuanto sea posible el paso por otras líneas y de que crucen los convoyes mortuorios calles importantes de esta capital, juzgue necesarias el Ingeniero Director de las Vías públicas, á cuyo efecto se le entregarán por el Ayuntamiento explanadas y habilitadas para la colocación de la línea, las calles y caminos que aquél proyecto no comprenda.

Segunda. Deberá también colocar por su cuenta la línea en los ramales que, empalmando con el referido tranvía, conducen á la Necrópolis, siempre que éstos se le entreguen en las condiciones expuestas en la anterior.

Tercera. Se obligará igualmente á introducir en el mismo las ampliaciones que en el porvenir exijan las necesidades del ensanche de esta capital, á los fines indicados en la primer condición, cediéndole en compensación los trozos que, para el servicio de la Necrópolis, sea necesario abandonar, los cuales podrá dedicar al transporte de los vivos, así como toda la línea de circunvalación, tal como en la actualidad la tiene concedida.

Cuarta. Por dichos tranvía y ramales con las ampliaciones expresadas, cuya tracción ha de ser por vapor, se obliga el Sr. Locatelli á conducir digna y decorosamente los cadáveres, con todo su acompañamiento, desde las estaciones ó depósitos que en la línea de circunvalación construya el Ayuntamiento hasta la Necrópolis y cementerio de epidemias, siendo de cuenta del concesionario el pago de los derechos de peaje á otras empresas en el caso de que, á pesar de lo prevenido en la primera condición, no se pueda evitar el paso por otras líneas.

A dichas estaciones serán llevados los cadáveres en horas determinadas, y por el concesionario se avisará á las familias con la anticipación posible la hora en que haya de verificarse la conducción por el ferrocarril.

Quinta. Esta será gratuita para los pobres de solemnidad, entendiéndose por tales, á este efecto, aquellos cuyo recibo de inquilinato en el mes del fallecimiento y en el anterior no llegue á quince pesetas.

Sexta. Para la de los que no estén comprendidos en la condición anterior, se sujetará el concesionario á las tarifas que al efecto deberá someter á la aprobación del Excmo. Ayuntamiento tan pronto como sepa la extensión total de la línea para servicio de la Necrópolis, y pueda precisar con exactitud el coste del material fijo y móvil que ha de emplearse en ella, cuyos datos han de servir de base para las mismas.

Séptima. Si á pesar de lo prevenido en la regla anterior, el Ayuntamiento juzgara excesivas las tarifas que se le presentasen porque con ellas no resultaran los enterramientos tan económicos como es necesario que sean, el concesionario se obliga á rebajarlas, y si aún así no hubiese avenencia entre ambas partes, se someterá la diferencia al arbitraje del Excmo. Sr. Gobernador, cuya decisión se obligan á acatar.

Octava. También se compromete el concesionario á someterse á los reglamentos y pliegos de condiciones facultativas, económico administrativas, que para la construcción y explotación se formen,

y á ampliar la fianza que tiene que prestar por el tranvía de contorno en otro tanto kilométrico.

Novena. El Ayuntamiento se obliga por su parte, además del cumplimiento de las reglas anteriores, á procurar que los cadáveres se conduzcan á las estaciones del tranvía en la forma más conveniente, solicitando para ello, si preciso fuere, el apoyo del Gobierno de S. M.

Décima. Esta concesión ha de entenderse, sin perjuicio de la aprobación de la superioridad, si fuese necesaria. De esta manera, únicamente, Excmo. Sr., creen las Comisiones que suscriben se puede realizar el objeto de tener un medio rápido y económico para conducir los cadáveres á la Necrópolis, cabiéndoles la satisfacción de haber puesto de su parte todo lo que han podido á la realización de fin tan importante.

V. E., sin embargo, resolverá como siempre lo que estime más acertado.

Madrid 14 de Septiembre de 1882.—Jacobo J. Alvarez.—V. Párraga.—Luis María Murga.—Pedro Osorio.—Enrique Arroyo.»

El preinserto dictamen fué aprobado por el Excmo. Ayuntamiento en 1.º de Enero de 1883, y se comunicó al Sr. Locatelli con fecha 11.

Posteriormente y á consecuencia de varias instancias presentadas por el Sr. Locatelli, vinieron á concretarse las bases principales para la formación del pliego de condiciones, y en su virtud, el señor Ingeniero Director de las Vías públicas, redactó el mencionado pliego y el informe acerca del mismo, de los que con oficio de 31 de Mayo último suscrito por el Excmo. Sr. Alcalde Presidente, se dió cuenta al Excmo. Ayuntamiento en sesión de 4 de Junio anterior, siendo aprobado todo en definitiva, y dándose el oportuno traslado á Contaduría, á los efectos de la admisión de la fianza, que el señor Locatelli ha constituido, según resulta del resguardo que pasa á copiarse después del informe acerca del pliego de condiciones de éste, y del oficio del Excmo. Sr. Alcalde Presidente que por su orden dice así:

Informe.

Excmo. Sr. Alcalde Presidente.—Cumpliendo con el anterior decreto de V. E., se han examinado de nuevo en esta Dirección facultativa los expedientes (facultativos) relativos á la concesión otorgada por el Excmo. Ayuntamiento á D. Carlos Locatelli, de un Fe-

ferrocarril económico de contorno en esta villa, con ramales á la Necrópolis, cementerio de epidemias y depósito de cadáveres del Sur, expedientes remitidos á esta oficina con objeto de formular el pliego de condiciones para el otorgamiento de la correspondiente escritura.

Para redactar este trabajo se ha tenido presente el primitivo pliego de condiciones de 15 de Enero de 1881, que sirvió de base á la concesión de 13 de Febrero de igual año, los diversos pliegos de condiciones bajo las que se han otorgado las concesiones de los tranvías ya construídos en esta capital, toda la legislación vigente sobre la materia, y con especialidad el dictamen emitido en 14 de Septiembre de 1882, por las Comisiones de Tranvías y Cementerios, aprobado por el Excmo. Ayuntamiento por su acuerdo de 1.º de Enero de 1883, en el que se fijaban las bases generales bajo las que se otorgaba á D. Carlos Locatelli la concesión del servicio de transportes de los cadáveres al Cementerio de epidemias y á la Necrópolis del Este, así como también todo lo actuado con posterioridad en el expediente.

Con arreglo á la concesión otorgada en 23 de Febrero de 1881, el Tranvía de contorno tenía un trazado determinado, en el cual, en virtud de lo preceptuado en la base primera del ya citado dictamen de 14 de Septiembre de 1882, se han introducido diversas modificaciones y ampliaciones, al objeto de evitar el paso de este Ferrocarril por las líneas de tranvías ya construídas y de que crucen los convoyes mortuorios calles importantes de esta capital, así como en la traza de los ramales que conducen á la Necrópolis y depósito de cadáveres, y marcada en el informe emitido por el que suscribe en 16 de Febrero de 1883, variaciones propuestas por esta Dirección facultativa, de acuerdo con el concesionario, en virtud de lo dispuesto por la superioridad en 22 de Enero de igual año, y aprobadas por las Comisiones reunidas de Tranvías y Cementerios, en 29 de Mayo de 1883, excepción hecha del ramal al depósito de cadáveres del Norte, por no estar construído en la línea de circunvalación, según fija la base cuarta del ya mencionado dictamen de 14 de Septiembre de 1882, todo lo que dá por resultado el trazado que se describe en los artículos primero y segundo del pliego de condiciones que proponemos y que es el que se marca en el plano que va unido al expediente.

Cuanto se preceptúa en las bases generales ya mencionadas, está contenido en los diversos artículos del pliego, en los que, por consiguiente, ha habido que establecer la obligación contraída por el

Ayuntamiento de entregar explanadas y habilitadas para la construcción de la línea las calles y caminos que no se comprendían en el primitivo proyecto y que ahora se toman por efecto de las modificaciones y ampliaciones que en aquél se han introducido, sobre cuyo particular debemos llamar la atención de esa superioridad, que se verá obligada á realizar aquellos trabajos dentro del plazo fijado al concesionario para la terminación de las obras del Ferrocarril. Entre éstas variaciones se encuentra la de parte del ramal del Sur, que conduce á la Necrópolis, cuyo ramal en virtud del trazado ya propuesto por el que suscribe y aceptado por la Comisión respectiva y por V. E., se lleva por sitio distinto al que se marcaba en el primitivo proyecto, presentado por mi antecesor, y que fue aprobado por Real orden expedida por el Ministerio de Fomento, en 18 de Noviembre de 1881, para cuya variación será preciso impetrar la correspondiente autorización de la superioridad, según ya decíamos al final de nuestro informe de 16 de Febrero de 1883.

Debemos asimismo llamar la atención del Excmo. Ayuntamiento acerca de la situación en que queda el depósito de cadáveres construído para la zona Norte, el que por su emplazamiento está separado de la línea de contorno y sin enlace con ella, como consecuencia de lo acordado por la Comisión de Tranvías y Cementerios en 29 de Mayo de 1883, suprimiendo el ramal propuesto para el mismo, á tenor de lo que previene la base cuarta de las generales de 14 de Septiembre de 1882, que marca que los depósitos se han de instalar en la línea de circunvalación.

En las ya repetidas bases generales, no se establece obligación al concesionario de abonar á los fondos municipales canon alguno por el uso y aprovechamiento que ha de hacer de la vía pública, pero fijándolo el primitivo pliego de condiciones para la parte referente á línea de contorno, consideramos justo que se pague también por las ampliaciones y ramales, adoptando para ello un término medio de lo que vienen abonando las Empresas ya establecidas.

Teniendo en cuenta que el motor que ha de emplearse es de vapor, y, por tanto, no se ha de producir desgaste alguno en el pavimento de las vías, á consecuencia de la circulación de los trenes, no se impone al concesionario la obligación de conservar la superficie ocupada por la vía y entrevía, fijando, no obstante, el compromiso en que aquel queda de ejecutar por su cuenta las obras necesarias para reponer la vía pública, á su primitivo estado, cuando sufra algún perjuicio respecto á sus condiciones de viabilidad á

causa de la linea, ya sea durante la construcción del ferrocarril ó á consecuencia de las obras de enterramiento del mismo.

Queda subsistente para el servicio general de la línea de contorno, la tarifa establecida en el primitivo pliego de condiciones, que es de o'10 de peseta por viajero y kilómetro, á pesar del mayor gasto que ocasiona la instalación de un ferrocarril con motor de vapor, por estar conforme con ello el mismo concesionario, según manifiesta en su instancia de 1.º de Febrero de 1883. Las tarifas para el servicio de la Necrópolis se fijará en su día, con arreglo á lo que determinan las bases sexta y séptima de las generales ya mencionadas.

Se establece que el ancho de la vía no podrá exceder de 1'20 metros, que es el fijado por la concesión; y respecto al sistema que para aquélla se ha de emplear, así como también en cuanto á las condiciones de todo el material móvil, se preceptúa que deberá ser de los modelos más perfeccionados, con arreglo á los adelantos modernos, cuyos modelos deberán ser presentados por el concesionario para su aprobación.

Los cuadros de marcha de los trenes, composición de éstos, velocidad, etc., etc., todo cuanto á la exportación se refiere, se determina deberán ser fijados en el reglamento especial que formará el concesionario, sometiéndolo á la aprobación de la Superioridad.

En diversos artículos del pliego se establecen las demás condiciones generales á que el concesionario ha de sujetarse, tanto en la construcción, como en la explotación de este ferrocarril, y cuantas circunstancias deben tenerse en cuenta, marcando también el procedimiento que ha de seguirse en caso de caducidad, observándose en esta parte, como en todo lo restante del pliego, según ya se ha dicho en otro lugar, todas las disposiciones vigentes sobre la materia, y que son: la ley general de Ferrocarriles de 3 de Junio de 1855; la instrucción y el pliego aprobado en 15 de Febrero de 1856, para la ejecución de aquélla; la ley de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877 y su reglamento de 24 de Mayo de 1878; así como la ley de Policía de Ferrocarriles, también de 23 de Noviembre de 1877, y el reglamento para su ejecución de 8 de Noviembre de 1878.

Tal es el trabajo que el Ingeniero que suscribe tiene el honor de presentar á V. E. en cumplimiento de lo que se ha servido prevenirle y con devolución de todos los expedientes de su referencia.

Madrid 23 de Mayo de 1884.—El Ingeniero Jefe, Miguel de Cervantes.»

Pliego de condiciones á que ha de sujetarse D. Carlos Locatelli para establecer un ferrocarril económico de contorno en Madrid con ramales á la Necrópolis y cementerio de epidemias.

Artículo 1.º El concesionario se compromete á ejecutar de su cuenta, sin ninguna clase de subvención, todas las obras necesarias para el completo establecimiento de un ferrocarril económico de contorno en esta villa, cuya traza será la siguiente:

Empezará en la glorieta de San Antonio de la Florida, continuando por el paseo del mismo nombre hasta la puerta de San Vicente, Paseo de la Virgen del Puerto, carretera de Extremadura, puerta de Segovia, ronda del mismo nombre, paseo Imperial, paseo del Mercado, puerta de Toledo, ronda de Toledo, Embajadores, Valencia y Atocha, glorieta del Hospital, antigua puerta de Atocha, calle del Pacífico (carretera de Valencia) hasta la desembocadura de la calle de Alfonso XII, en cuyo punto atravesará el paseo de Atocha siguiendo por dicha calle de Alfonso XII hasta la plaza de la Independencia (puerta de Alcalá) carretera de Aragón, calle de Lagasca, hasta la de Ayala, (antes Pajaritos), volviendo por ella para tomar después la de Claudio Coello, que seguirá hasta el camino de Hortaleza, camino de Hortaleza, calle del Pinar, y atravesando el paseo de la Castellana, tomará las calles de García de Paredes, Miguel Angel, paseo del Cisne, Plaza Vieja de Chamberí, cruzando el paseo de Santa Engracia para tomar el de Luchana, glorieta de la antigua puerta de Bilbao, ronda de Carranza, glorieta de San-Bernardo, paseo y cuesta de Areneros, y cruzando el paso á nivel del ferrocarril del Norte volverá á salir á la glorieta de San Antonio de la Florida, donde arrancó. Desde el portillo de Embajadores partirá un ramal que siguiendo por el paseo del mismo nombre, vaya por la glorieta y paseo del Embarcadero hasta la conclusión de este último frente á la puerta de la Intervención del ramo de Arbolados, donde terminará este ramal.

Art. 2.º Igualmente se compromete el concesionario á ejecutar de su cuenta, sin ninguna clase de subvención, todas las obras necesarias para el completo establecimiento de dos ramales de servicio para la Necrópolis del Este, cementerio de epidemias y depósito de cadáveres del Sur, por los puntos que se indican en el siguiente trazado:

El ramal del Sur á la Necrópolis del Este y cementerio de epidemias arrancará de la línea de circunvalación en la calle del Pacífico, en el punto en que aquélla tuerce para atravesar el paseo de

Atocha y tomar la calle de Alfonso XII por la mencionada calle del Pacífico (carretera de Valencia), hasta la ronda de Vallecas, por la que tomará en toda su longitud: vuelve después por la calle de O'Donnell hasta el paseo de ronda, que cruzará para seguir el camino de Vicálvaro, atravesando el Arroyo Abroñigal hasta llegar á la carretera provincial de aquel nombre, por la que se instalará bifurcando de un lado hacia la derecha, para ir al cementerio de epidemias, y de otro á la izquierda ó sea en dirección á Madrid para llegar á la Necrópolis.

El ramal del Norte arranca de la línea de contorno en la calle de Lagasca, esquina á la de Hermosilla, subiendo por esta última hasta la carretera de Aragón, la cual cruzará tomando la calle de Fernán González, atravesará la gran vía de la Plaza de Toros hasta la de O'Donnell, donde empalma con el ramal del Sur.

El ramal al depósito de cadáveres del Sur parte de la línea de contorno en el paseo Imperial, en su cruce con el del Mercado, siguiendo por aquél hasta la glorieta de las Pirámides, que atraviesa, entrando por el paseo frente al mencionado depósito.

Art. 3.º El concesionario queda obligado á introducir en los trazados descritos las ampliaciones que en el porvenir exijan las necesidades del ensanche de esta capital, á fin de evitar que los convoyes mortuorios crucen por calles importantes, cediéndole en compensación los trozos que para el servicio de la Necrópolis sea necesario abandonar, los cuales podrá dedicar al transporte de los vivos, así como toda la línea de circunvalación, tal como en la actualidad la tiene concedida.

Queda igualmente obligado el concesionario á establecer la línea del ferrocarril en el trayecto de la cuesta de Areneros por las nuevas bajadas que por el Ayuntamiento se construyan en su día, utilizando entre tanto la rampa existente en la que podrá emplearse una máquina fija para efectuar la tracción por medio de cable, cuyo trozo se abandonará cuando tenga lugar la mencionada apertura de las nuevas rampas.

Art. 4.º A los efectos expresados en los artículos anteriores, el Ayuntamiento entregará explanadas y habilitadas para la colocación del tranvía aquellas calles y caminos que en la actualidad no lo estén, y que se hallen comprendidas en los trazados descritos. Igualmente deberá explanar y habilitar aquellas vías por donde en el porvenir deba colocarse el ferrocarril, según determina el artículo anterior.

Art. 5.º Terminada la línea y abierto á la explotación, el con-

cesionario verificará por este ferrocarril y sus ramales además de los servicios ordinarios, el de transporte, ejecutado digna y decorosamente, de los cadáveres con todo su acompañamiento, desde las estaciones ó depósitos que en la línea de circunvalación construya el Ayuntamiento, hasta la Necrópolis del Este y Cementerio de epidemias. A dichos depósitos ó estaciones serán llevados los cadáveres en horas determinadas, y por el concesionario se avisará á las familias con la anticipación posible la hora en que haya de verificarse la conducción por el ferrocarril.

Art. 6.º La conducción de los cadáveres por el ferrocarril de que habla el artículo anterior, será gratuita para los pobres de solemnidad, entendiéndose por tales á este efecto, aquellos cuyos recibos de inquilinato en el mes del fallecimiento y en el anterior no lleguen á quince pesetas.

Art. 7.º Para la conducción de los cadáveres que no estén comprendidos en la condición anterior, se sujetará el concesionario á las tarifas que al efecto deberá someter á la aprobación del Ayuntamiento, tan pronto como sepa la extensión total de la línea para servicio de la Necrópolis y pueda apreciar con exactitud el coste del material fijo y móvil que ha de emplear en ella, cuyos datos han de servir de base para las mismas.

Art. 8.º Si apesar de lo prevenido en la regla anterior, el Ayuntamiento juzgara excesivas las tarifas que se le presentasen, por no resultar con ellas los enterramientos tan económicos como es necesario sean, el concesionario se obliga á rebajarlo, y si aun así no hubiese avenencia entre ambas partes, se someterá la diferencia al arbitraje del Excmo. Sr. Gobernador civil de la provincia.

Art. 9.º El Ayuntamiento se obliga por su parte, además del cumplimiento de las reglas anteriores, á procurar que los cadáveres se conduzcan á las estaciones del ferrocarril en la forma más conveniente, solicitando para ello, si preciso fuese, el apoyo del Gobierno de S. M.

Art. 10. En la parte del trazado descrito en los artículos anteriores en que ya hubiese instalada otra línea, y no pueda coexistir la de que se trata, á juicio del Inspector facultativo encargado de la vigilancia de obras, el concesionario deberá ponerse de acuerdo con las respectivas empresas á que aquéllas pertenezcan para poder transitar por la línea propiedad de cada una de ellas, abonando el correspondiente peaje, sin perjuicio de los derechos que en este caso puedan asistirle.

Art. 11. Es de cuenta del concesionario ejecutar todas aquellas obras, que á consecuencia de las de establecimiento, conservación ó reparación del ferrocarril, exija el empedrado ó afirmado de las calles y paseos por donde ha de ir, para que unos y otros queden en las buenas condiciones á que deben satisfacer.

Es asimismo de cuenta del concesionario ejecutar ó abonar á quien corresponda, todos los materiales, labores y obras aparentes ó subterráneas que pertenezcan al Estado ó la provincia, al Municipio, Patrimonio de la Corona, á las empresas ó á los particulares, que por el establecimiento de la nueva vía sea necesario el reparar, modificar, cambiar de trayecto ó colocar á mayor profundidad de la que tuviesen en la actualidad.

Art. 12. Las obras se llevarán á cabo interceptando lo menos posible el tránsito público, para lo cual el concesionario se sujetará en el orden de los trabajos á las prescripciones que con este objeto se le designen por la Dirección facultativa de las Vías públicas municipales.

Se evitarán, en cuanto sea posible, la superposición del ferrocarril á los conductos ó aparatos subterráneos de las tuberías del gas y del agua que haya establecida por las calles.

Art. 13. El perfil transversal de las calles, caminos y paseos por donde va la línea en la parte que ha de ocupar la vía, se establecerá en forma primitiva después de terminados los trabajos, y no podrá hacerse alteración alguna sin obtener antes el oportuno consentimiento.

Art. 14. El empedrado ó afirmado de la parte de las vías públicas municipales que sea necesario levantar para la construcción de este ferrocarril, se repondrá por cuenta del concesionario al estado que anteriormente tuviera, empleándose el mismo material ú otro de la misma clase si se inutilizase alguno del que antes tenía. Si conviniese al Municipio variar el sistema de pavimento en la vía pública al establecer el ferrocarril se colocarán al lado los nuevos materiales por cuenta de la Municipalidad, siendo de la del concesionario su empleo en la línea de la manera que se le designe; pero si la variación se hiciese estándose explotando el ferrocarril, entonces la obra sera de cuenta del Ayuntamiento.

Art. 15. 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 de las Vías públicas muni-

pales, no pudiendo llevarse á cabo su ejecución hasta que haya sido aquél aprobado por el Ayuntamiento, en cuyo caso es obligatoria la construcción por el concesionario, sin derecho á reclamación, de la totalidad de las obras en el primer caso, ó sólo de la parte referente al material propio del ferrocarril en el segundo.

Art. 16. La línea se construirá, por regla general, con doble vía, donde la anchura de las calles, caminos y paseos en que haya de instalarse lo permita, y en donde esto no pueda tener lugar, se establecerá una sola con los cruzamientos, cambios y apartaderos que sean necesarios para el mejor servicio, donde éste lo reclame y puedan colocarse, á juicio del Inspector facultativo encargado de la vigilancia de las obras.

En los puntos en que por el pronto no sea absolutamente necesaria la instalación de doble vía, se colocará una sola, pero disponiéndose de forma y manera que subsista tal y como se construya cuando se llegue á instalar la doble, debiendo esto tener lugar tan luego como lo reclame las necesidades de la explotación.

Si una vez construída la línea fuese necesario introducir alguna modificación en su trazado, se someterá á la aprobación de la Superioridad, no pudiendo llevarse á cabo hasta que aquélla se obtenga.

Art. 17. El motor de este ferrocarril económico será el vapor. Si el concesionario quisiera algún día emplear otro motor cualquiera, será necesario obtener previamente el permiso de la Superioridad, sin el cual no podrá cambiarse aquél.

Art. 18. No se procederá á efectuar ningún trabajo para las obras del ferrocarril que pueda producir alteración alguna en la zona que ha de ocupar el mismo, sin que antes se verifique el correspondiente replanteo por el Inspector facultativo encargado de la vigilancia de las obras.

Art. 19. 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 le dicten con este objeto por la citada Dirección facultativa. Los gastos que ocasione esta inspección y vigilancia, serán de cuenta del concesionario del ferrocarril.

Art. 20. El replanteo de la línea de que habla el art. 18, se verificará por el facultativo encargado de la Inspección de las obras, debiendo avisar el concesionario, con la oportunidad necesaria, los sitios donde esta dispuesta para empezar los trabajos.

Art. 21. Todas las obras que deban hacerse en el suelo y subsuelo de la vía pública á consecuencia de las del ferrocarril, serán,

como queda dicho, de cuenta exclusiva del concesionario, el cual se sujetará en la ejecución á las prescripciones que se le dictasen por la Inspección de las obras. Además estará obligado á levantar y volver á sentar de nuevo el material propio de la vía en la extensión que exijan las reparaciones de los servicios municipales.

Art. 22. El sistema de vía que ha de adoptarse en la construcción de este ferrocarril sera el que la experiencia haya demostrado reuna mejores condiciones, teniendo en cuenta los adelantos modernos, y el que se elija deberá ser presentado á la Dirección facultativa de las Vías públicas Municipales para su aprobación. El ancho de la vía no excederá de 1'20 metros.

Todo el material móvil, como máquinas, carruajes, etc., será igualmente de los más perfeccionados, procurando que las primeras lleven cubierto todos los mecanismos, para evitar en cuanto sea posible el espanto de las caballerías.

Art. 23. Concluídas que sean las obras se reconocerán por la Dirección facultativa con asistencia del concesionario ó de quien le represente, levantándose acta de todo ello, y no pudiéndose poner en explotación el todo ó parte del ferrocarril sin que haya recaído la oportuna autorización de quien corresponda.

Art. 24. Si las vías públicas por donde se ha de establecer el ferrocarril sufriesen algún perjuicio respecto á sus condiciones de viabilidad por culpa del concesionario, se halla éste obligado á reparar inmediatamente los daños y desperfectos, y sino lo hiciera, el Ayuntamiento procederá á su ejecución, pudiendo por la vía gubernativa y de apremio sin ulterior recurso, embargar los productos de la explotación del ferrocarril, para satisfacer esta necesidad del servicio.

Art. 25. Los trenes verificarán paradas en los puntos que sea conveniente para el mejor servicio, los que se designarán por la Dirección facultativa de las Vías públicas Municipales, de acuerdo con el concesionario.

Art. 26. La vía se colocará por regla general en el centro de las calles, caminos ó paseos por donde se establezca, dejando libre cuando sea posible una faja de tres metros, por lo menos, á cada lado.

Art. 27. La concesión se entiende hecha por sesenta años, pasados los cuales quedará de propiedad del Municipio el ferrocarril con todo su material fijo y móvil debiendo encontrarse en aquel momento todo ello en buen estado de conservación. En los años que precedan al término de esta concesión, el Ayuntamiento tendrá el derecho de retener los productos líquidos del camino, y emplearlos

en conservarlos, como igualmente todo el material si el concesionario no llenase esta obligación.

Art. 28. El concesionario satisfará á los fondos municipales como retribución del uso que hace de la vía pública durante todo el tiempo de la concesión, la cantidad de trescientas pesetas anuales por kilómetro, que satisfará por trimestres adelantados. Para el cálculo de este canon, una vez terminados los trabajos, se hará la medición de la línea para conocer la longitud que tiene. El pago de esta suma deberá entenderse á partir del día en que la línea ó cualquiera de las secciones en que pueda dividirse se abra al tránsito público, versando el canon sobre la longitud del trozo que se empieza á explotar.

Art. 29. El concesionario se obliga á concurrir á las Casas Consistoriales el día y hora que con la debida anticipación se le señale á otorgar la correspondiente escritura, entregando el documento que acredite haber consignado como fianza en la Caja general de Depósitos en metálico ó papel de la Deuda al precio de cotización, en la Depositaria de esta villa también en metálico ó en papel de inscripción de sisas ú obligaciones del Empréstito Municipal de ochenta millones de reales, por todo su valor nominal, ó en obligaciones del Empréstito de mil ochocientos sesenta y ocho por el precio de emisión, la cantidad de cinco mil pesetas por kilómetro. Si no acudiese á este llamamiento, se le citará por segunda vez con un intervalo de quince días desde el anterior, y si tampoco se presentase sin causa que lo justifique, se entenderá caducada la concesión. Para fijar la suma á que asciende este depósito se tendrá en cuenta que la longitud total de la línea con todos sus ramales es de unos veintinueve kilómetros.

Art. 30. El depósito consignado como garantía de que habla el artículo anterior, se entregará cuando el concesionario acredite tener en obras ejecutadas invertido en el ferrocarril ó en materiales acopiados con destino al mismo, un valor igual ó mayor que el de dicho depósito.

Art. 31. El concesionario deberá dar principio á los trabajos de este ferrocarril dentro de los tres meses siguientes á la fecha del otorgamiento de la escritura de concesión, á que se refiere el artículo veintinueve, y tenerlo completamente concluido y dispuesto para la explotación á los cuatro años contados desde la citada fecha del otorgamiento de la mencionada escritura.

Art. 32. La concesión de este ferrocarril caducará en cualquiera de los casos indicados en el cap. V de la ley de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877 con todos los efectos que se establecen tanto

en dicha ley como en el reglamento para la ejecución de la misma de fecha 24 de Mayo de 1878.

Art. 33. El concesionario nombrará un representante debidamente autorizado 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 de que se deposite en la Secretaría del Gobierno civil de la provincia y se publique en el *Diario Oficial de Avisos*.

Art. 34. La tarifa ordinaria para los viajeros de la línea de contorno será de diez céntimos de peseta por persona y kilómetro, excepción hecha de los que tomen los trenes especiales á la Necrópolis, para los cuales se formarán otras tarifas con arreglo á lo que se previene en los artículos 6, 7 y 8 del presente pliego.

Art. 35. El concesionario explotará el ferrocarril durante los sesenta años marcados á esta concesión y con arreglo á las tarifas que se mencionan en el art. 34, de cuyos tipos no podrá excederse en ningún caso. Será obligación del concesionario tener asegurada la circulación del ferrocarril, salvo los casos de fuerza mayor. Si se interrumpiera el paso por causas imputables al concesionario, el Ayuntamiento podrá tomar las medidas conducentes para restablecerla y continuarla á costa de aquél, embargando para ello los productos de la explotación si fuese necesario, hasta que se le acredite debidamente dentro del término de seis meses que cuenta con medios suficientes para volver á encargarse de la explotación.

Art. 36. El concesionario podrá elegir libremente los medios de ejecución del ferrocarril, así como los empleados que destine á su administración y explotación. Deberá formar los cuadros de marcha y reglamentos necesarios para el servicio del público, que someterá á la aprobación del Ayuntamiento.

Art. 37. Si por fuerza mayor ú obras urgentes la Municipalidad se vé obligada á ocupar transitoria ó eventualmente la vía pública, el concesionario de este ferrocarril no tendrá derecho á reclamar indemnización alguna por perjuicio en la explotación.

Art. 38. Tampoco tendrá derecho el concesionario á reclamar indemnización de daños y perjuicios inevitables ocasionados en las obras y labores propias de la vía por los trabajos nuevos de reparación y conservación que en la superficie ó subterráneamente al pavimento de la misma se ejecuten por cualquiera de los ramos de la Administración Municipal.

Art. 39. En los casos de incendio quedará de hecho suspendida la circulación del ferrocarril dentro de la zona de protección y maniobra del mismo que fije la Autoridad competente, y sin derecho á indemnización de ninguna clase. Tampoco la tendrá en los casos en que por consecuencia de alteración del orden público, no pueda el ferrocarril circular por los destrozos ú obstáculos que se hayan ejecutado ó colocado en la línea ó en la vía pública, ni será motivo de reclamación alguna la detención ó interrupción en el tránsito á consecuencia de formaciones, procesiones ú otros actos públicos de igual naturaleza.

Art. 40. El concesionario podrá ceder el todo ó parte de esta concesión, previo el oportuno permiso del Ayuntamiento.

Art. 41. El concesionario queda obligado á permitir la circulación de carruajes movidos por vapor que procedan de otras líneas que, empalmando con ésta en un punto cualquiera de su trayecto, salgan del mismo para continuar en otra dirección, mediante el oportuno convenio y previo el pago del peaje correspondiente, siempre que no se entorpezcan los servicios especiales, objeto de esta concesión.

Art. 42. Será de cuenta del concesionario todos los gastos que origine el otorgamiento de la escritura de concesión, así como también los de las copias que de las mismas sean necesarias.

Art. 43. También será obligación del concesionario presentar dos copias del plano por donde ha de ir la línea, que entregará antes de dar principio á los trabajos, á fin de que pueda devolversele un ejemplar con la aprobación, quedando el otro en la Dirección facultativa de las Vías públicas municipales, á fin de poder verificar la inspección de las obras. Será igualmente obligación del concesionario al terminar todos los trabajos y al abrirse la línea á la explotación, formar y presentar dos copias del plano en que se haga constar la situación definitiva en que han quedado establecidas las líneas en los trozos en que aquéllas, por cualquier circunstancia, hubiesen tenido variación.

Art. 44. 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 por convenir al mejor servicio público. El concesionario será responsable de cualquier accidente que ocurra en el curso de ejecución de los trabajos por faltas en la construcción de los mismos, que deberán ser dirigidos por facultativo competentemente autorizado.

Art. 45. Regirán igualmente con la presente concesión, todas las disposiciones de carácter general que estén vigentes actualmente en la materia en cuanto no se opongan á las condiciones especiales de este pliego.

Art. 46. Esta concesión se entenderá hecha sin perjuicio de tercero, y dejando á salvo los derechos particulares.

Madrid 23 de Mayo de 1884.—Miguel de Cervantes.—Hay un sello con tinta azul, que dice: «Vías públicas de Madrid.—Dirección facultativa».

Oficio.

Excmo. Sr.: En cumplimiento de lo prevenido por V. E. en la condición primera del acuerdo de primero de Enero del año último, otorgando á D. Carlos Locatelli el servicio de conducción de los cadáveres á la Necrópolis y cementerio de epidemias por su tranvía de contorno unido á los ramales aprobados por Real orden expedida por el Ministerio de Fomento, la Dirección facultativa ha introducido las modificaciones y ampliaciones necesarias en el trazado. Examinados detenidamente por las Comisiones reunidas de Tranvías y Cementerios, y habiéndolos encontrado aceptables, se ha procedido por la expresada Dirección á introducir en el primitivo pliego de condiciones, que en tiempo oportuno obtuvo la aprobación de V. E. y la sanción de la superioridad, las reformas necesarias á virtud de dicho acuerdo y lo actuado posteriormente. Se está, pues, en el caso de proceder al otorgamiento de la correspondiente escritura, en la cual deberán consignarse que si fuese preciso se solicitará del Ministerio de Fomento la aprobación de la modificación introducida en el ramal del Sur, debiendo someterse el concesionario á la resolución que en este caso recaiga.

Lo que tengo el honor de proponer á V. E. á los fines indicados.

Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 31 de Mayo de 1884.—El Marqués de Bogaraya.—Al Excmo. Ayuntamiento.

Decreto.

Madrid 4 de Junio de 1884.—Como se propone por el Excmo. Sr. Alcalde Presidente.—Fernández.

Depósito.

Ayuntamiento Constitucional de Madrid.—Tesorería.—Carta de pago al talón de cargo núm. 67.—Depósitos. — Fianzas. — Año

económico de 1884-1885.—Papel.—D. José María Sánchez, Tesorero municipal de esta villa.—Recibí de D. Carlos Locatelli en las clases de valores que se expresan al márgen y se detallan al dorso, la cantidad de 105.046'25 pesetas, en concepto de fianza á responder de la concesión de transportes de cadáveres á los cementerios de epidemias y de la Necrópolis por el tranvía de contorno y ramales aprobados, conforme á lo acordado por el Excmo. Ayuntamiento en 1.º de Enero de 1883 y orden comunicada en 11 de Junio último.—Para resguardo del interesado, expido la presente carta de pago, la cual será nula y sin valor si se omitiese la toma de razón por la intervención de este Municipio.

Madrid 2 de Agosto de 1884.—El Tesorero, J. María Sánchez. Tomé razón.—El Contador, Lorenzo Abizanda.—Sentado al número 77 del diario de la Intervención.—Hay una rúbrica.—Sentado al número 77 del diario de la Tesorería.—Al márgen.—En 312 Obligaciones de Empréstito municipal de 1861, admitidas por su valor nominal.—78.000 pesetas.—En 475 Obligaciones del de 1868 al cambio de 57'15 por 100.—27.146'25 pesetas.—En junto, pesetas 150.146'25.

Corresponden todos los inscritos á la letra con sus respectivos originales á que me remito.

En el deber, pues, de formalizar la presente escritura para que solemnemente conste, lo llevan á efecto bajo las siguientes

Condiciones:

Primera. El Sr. D. Carlos Locatelli Abogadriz y Cattaneo, se obliga á tomar á su cargo la construcción y explotación de un ferrocarril de contorno en Madrid, con ramales á la Necrópolis y cementerio de epidemias con estricta sujeción al pliego de condiciones y memoria acerca del mismo que quedan inserto y da aquí por reproducidos en todas sus partes.

Segunda. El tiempo de la concesión será desesenta años, durante los que el Sr. Locatelli habrá de satisfacer al Excmo. Ayuntamiento en concepto de canon 300 pesetas por cada un año y cada un kilómetro, satisfechos por trimestres anticipados.

Tercera. En garantía del contrato afecta la fianza de 150.146'25 pesetas, que consta de la carta de pago inserta, á favor del Excelentísimo Ayuntamiento de esta Corte.

Cuarta. Los señores otorgantes dejan especialmente convenido,

que si fuese preciso, se solicitará del Ministerio de Fomento la aprobación de la modificación introducida en el ramal del Sur, sometiéndose el concesionario á la resolución que en este caso recaiga.

Quinta. El Excmo. Sr. Marqués de Bogaraya, como tal Alcalde Presidente del Excmo. Ayuntamiento de esta Corte, asegura que este contrato será efectivo al Excmo. Sr. D. Carlos Locatelli, siempre que cumpla con todas y cada una de las condiciones del mismo.

Sexta. Señalan esta Corte como domicilio común para cualquier actuación ó gestión que pudiera dimanar de este contrato.

Tal es el que formalizan, y á su exacto cumplimiento y puntual observancia, por lo que respectivamente les incumbe, en la representación que ostentan, se obligan en legar forma.

Advertencia.

Yo el Notario advierto, que la copia de esta escritura se ha de presentar en la oficina de la liquidación del impuesto, para que haga la que proceda en el término de treinta días, y pagar á la Hacienda los derechos que devengue dentro de los diez y seis siguientes á su presentación, bajo las penas y multas que señala la ley de Impuestos para cuando dejan de hacerlo.

En corroboración de todo firman siendo testigos D. Manuel de Luna y Maura y D. José Lois é Ibarra, de esta vecindad y sin impedimento para ello, según aseguran, después de enterados de las causas que lo constituyen.

Procedo yo el Notario á la lectura de este documento por renunciar á hacerlo por sí los señores concurrentes, previa instrucción del derecho que para ello les asiste; y de cuanto queda consignado también doy fe.—El Marqués de Bogaraya.—Carlos Locatelli.—Manuel de Luna y Maura.—José Lois é Ibarra.—Signado.—Luis González Martínez.—Es copia.—Luis González Martínez.—Rubricado.
