

A-C.84/3

COMPAÑÍA GENERAL ESPAÑOLA DE TRAM-VÍAS.

PLAZA DE SANTA CATALINA DE LOS DONADOS, 3.

TRAM-VIA Á POZUELO

Y

REAL SITIO DEL PARDO.

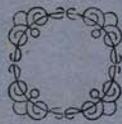
MEMORIA

MADRID

IMPRESA DE SANTOS LARXÉ,

CALLE DE HORTALEZA NÚM. 128

1877.



R
45832

A-caj 94/3

COMPañÍA GENERAL ESPAÑOLA DE TRAM-VÍAS.

PLAZA DE SANTA CATALINA DE LOS DONADOS, 3.

TRAM-VIA Á POZUELO

y

REAL SITIO DEL PARDO.



MEMORIA

MADRID

IMPRESA DE SANTOS LARXÉ,

CALLE DE HORTALEZA NÚM. 128

1877.

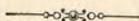


COMPAÑÍA GENERAL ESPAÑOLA DE TRAM-VÍAS.

TRAM-VÍA Á POZUELO

Y

REAL SITIO DEL PARDO



Los ferro-carriles, cuya mision principal es la de poner en comunicacion los grandes centros, no pueden, por los costosos medios de traccion que emplean, satisfacer las necesidades de los pequeños pueblos.

Esto explica la constante prosperidad de los tram-vías en todas las naciones, en donde con sorprendente rapidez va generalizándose este cómodo medio de locomocion.

El ferro-carril, por su gran movimiento y el inmenso material que necesita, tiene que establecer sus estaciones en sitios muy apartados del centro de las ciudades.

El viajero que marcha, por ejemplo á París, mira con indiferencia la hora ú hora y media que puede emplear en bajar á la estacion, y no fija su atencion en los cuatro ó seis reales que este trayecto por la ciudad puede costarle.

Nada significa, en efecto, tratándose de un largo viaje, emplear en su totalidad 50 horas en vez de 49 y gastar en el mismo, cuatro reales más ó ménos, tanto más, cuanto

que es raro que viajes de esta naturaleza se hagan con mucha frecuencia.

Pero el viajero que en el trascurso del año va 50 ó 100 veces á Pozuelo, se detiene ante la hora ú hora y media que le necesita su bajada al tren y la que emplea en llegar desde la estacion al pueblo, resultando de aquí que economiza sus viajes, que aparte de lo incómodos, suelen ser muy costosos por los varios trasbordos que se hacen indispensables.

El tram-vía, pudiendo partir del centro de las ciudades y llegar sin detencion hasta los mismos pueblos con más comodidad, en ménos tiempo y con más economía que el ferro-carril, allana todas esas dificultades, y favoreciendo al viajero, hace la fortuna de los pueblos cuyo servicio establece.

Los ferro-carriles son tan inútiles para los trayectos pequeños, como inútiles serian los tram-vías para franquear grandes distancias.

*
* *

De los pueblos que rodean á la capital de España, el Pardo y Pozuelo son quizás los que más llamados están á disfrutar de los beneficios de un tram-vía, en razon á las condiciones especiales en que dichos dos pueblos se hallan situados.

El Real Sitio del Pardo, por su proximidad á Madrid, su situacion pintoresca y la fertilidad de su suelo, y sobre todo, por ser tan frecuentado por nuestros Reyes, tiene un porvenir que nadie desconoce.

Sabedores de los vastos proyectos que en favor de

aquel Real Sitio existen, podemos asegurar sin temor de equivocarnos, que el Pardo, antes de muy poco, cual otro Fontainebleau será el punto de reunion de todo lo más escogido que encierra la capital de España.

Por su parte, Pozuelo de Alarcon, por la salubridad de sus aguas, la pureza y frescura de sus aires y la fama de que ya en el dia goza como estacion veraniega, está á su vez llamado á un desarrollo tal, que con los fáciles medios de comunicacion llegará en breve tiempo á trasformarse en el más ameno y concurrido arrabal de la córte.

*
* *

Concesionaria la *Compañía general Española de Tramvías* de la importante línea de Madrid al Pardo, y próxima á dar comienzo á los trabajos de construccion de esta vía, ha sido instada por varios propietarios de Pozuelo de Alarcon, para el establecimiento de un tram-vía á aquel delicioso pueblo.

Dispuesta siempre la Empresa á dar buena acogida á todo proyecto que hermane los intereses del público con los suyos propios, no ha vacilado en someter al estudio esta proposicion, haciendo los desembolsos necesarios para, por medio de sus ingenieros, obtener un dictámen sobre la realizacion de lo que hoy podemos llamar tan útil pensamiento.

De los estudios facultativos ha resultado, que vista la imposibilidad de atravesar con una vía férrea la Real Casa de Campo y de los inconvenientes que encontraría esta si fuese llevada por la carretera de Extremadura, á causa de los grandes desniveles que presenta el camino de Somosaguas, no existe mejor medio de comunicacion entre Ma-

drid y Pozuelo, que por la carretera del Pardo, Puente de San Fernando y Aravaca.

*
**

Vencidas las dificultades administrativas, la empresa ha procedido desde luego al levantamiento de planos en la expresada direccion, pidiendo á los respectivos ayuntamientos la concesion necesaria á fin de unir solidariamente la línea de Pozuelo con la del Pardo, y formar con las dos una sola que, indudablemente, ha de proporcionar á la Empresa grandes recursos, aparte del inmenso beneficio que reportará á ambas localidades.

La Compañía de Tram-vías, accediendo, pues, á los deseos de los propietarios de Pozuelo, no tiene inconveniente ninguno en empezar los trabajos de construcccion por dicho pueblo, y poner en explotacion esta parte de la línea, en un brevísimo espacio de tiempo, siempre y cuando dichos propietarios ó personas interesadas, se suscriban, antes de dar comienzo á los trabajos, por 1.100 obligaciones sobre las 6.500 que la Compañía tiene que emitir para la construcccion total de la línea de Madrid á Pozuelo y al Pardo.

La colocacion de las 5.400 obligaciones restantes, quedará á cargo de la Empresa por medio de una suscripcion pública, á la cual cooperarán sus numerosos agentes, tanto en España como en el extranjero, y en la que se interesarán tambien los propietarios y vecinos del Pardo.

*
**

La direccion que en este caso seguirá el primer trozo de esta importante línea, será: desde la Plaza Mayor, pun-

to de partida de Madrid, por la calle de Segovia, Virgen del Puerto, San Antonio de la Florida, Puerta de Hierro al Puente de San Fernando.

Al llegar á este se bifurcará la línea para ganar por un lado directamente el Pardo por su carretera, y por otro la villa de Pozuelo, atravesando á la salida del puente, el Plantío del Infante, siguiendo el camino del Plantío á Aravaca, atravesando la carretera que empalma con la de la Coruña, entre el oasis de la Fuente del Rey y el Puente del Arroyo de Pozuelo.

Desde este punto y faldeando el cerro, pasará el tramvía por debajo de la Iglesia de Aravaca siguiendo el arroyo de Pozuelo hasta encontrar la carretera nueva, sobre la cual recorrería unos cien metros; y atravesando el ferrocarril por el paso á nivel de la estación, bajaría luego al camino viejo, entrando en Pozuelo por las huertas y terminando en la Colonia.

Antes de llegar al paso del arroyo, se apartará un ramal que, sin entrar en la Colonia, terminará directamente en la plaza del Rey por la calle de Valdenovillos, si el mejor servicio de la parte alta del pueblo así lo exigiese.

*
* *

Este trayecto podrá fácilmente hacerse en una hora, y según los cálculos y el presupuesto de la Empresa, el coste para los viajeros, sólo será: desde la Plaza Mayor de Madrid á la del Rey de Pozuelo ó á la Colonia, el de tres reales por persona.

Un servicio de media en media hora, durante 12 horas, podrá satisfacer las necesidades de la localidad, pa-



rando y partiendo alternativamente los coches, una expedición en la Plaza del Rey y otra en la Colonia, y así sucesivamente.

Este servicio podría, según las estaciones y las necesidades de los viajeros, aumentarse ó disminuirse.

La Empresa, accediendo á los deseos de los vecinos del pueblo y en favor de la clase trabajadora, establecerá una ó dos expediciones diarias á precios reducidos.

Coches de mercancías serán puestos á disposición del público para el transporte económico de los productos de la agricultura é industria.

En una palabra: la Empresa irá introduciendo todas aquellas mejoras en el servicio que la práctica del mismo reclame como convenientes.

*
*

Pocos esfuerzos de lógica tenemos que hacer, para demostrar á los habitantes de Pozuelo y el Pardo, el inmenso beneficio que á sus intereses reportará la construcción de la vía que nos ocupa. La inteligencia más oscura comprende en seguida, que es preferible viajar en un cupé de primera clase que en una desvencijada tartana; el propietario, nunca enemigo de sus intereses, no necesita que le demostramos el doble valor que adquirirán sus fincas con los fáciles medios de comunicación; y por último, poca argumentación hace falta para probar, que lo que sólo cuesta uno, es más ventajoso que lo que en peores condiciones cuesta cuatro.

Acostumbrado Pozuelo á la inmensa incomodidad que le proporciona la intempestiva hora de los trenes, las poco

frecuentes expediciones y el coste excesivo del transporte, recibe con un entusiasmo justificado el proyecto de tramvía, que ha de variar por completo las condiciones de ese ameno y saludable lugar.

Por lo tanto, no molestaremos inútilmente la atención de los interesados para demostrarles lo que mejor que nosotros saben, y nos limitaremos á terminar la presente Memoria, probando á los futuros obligacionistas, la buena y segura colocacion que para sus intereses van á encontrar en esta Empresa.

* * *

La primera condicion que tiene que buscar todo el que pone su capital en manos de cualquier Empresa, es la honorabilidad de sus miembros, pues todo negocio, por excelente que sea, se convierte en ruinoso, si en su gestion no preside la más escrupulosa honradez.

De nuestra honorabilidad nada debemos nosotros decir. El público es el único juez que la puede apreciar y su fallo no creemos que nos sea desfavorable en el mero hecho de ser solicitadas en Bolsa las acciones de la Compañía, con una prima que varía del 75 al 100 por 100 de su valor efectivo. Esta inmensa confianza, nos honra en alto grado, y la estimamos en tanto, que todos nuestros esfuerzos tenderán á merecerla siempre.

Cuando un negocio es malo de por sí, arrastra en su ruina á los que en él se interesan, por más que los que le dirijan estén animados de los mejores deseos ó de la más intachable buena fé.

Es preciso, pues, que el que con su capital, grande ó

pequeño, vá á interesarse en una empresa, esté bien persuadido, no sólo de la probidad de ésta, sino de que el negocio emprendido ofrece muchas probabilidades de éxito.

*
* *

El porvenir de los tram-vías en general, es harto conocido del público. Ejemplo: el del barrio de Salamanca en Madrid, y el de Atarazanas á Gracia en Barcelona que están trasportando un número de viajeros que parece inverosímil y han hecho la fortuna de cuantos en la Empresa se han interesado.

La línea recientemente inaugurada por nosotros, desde la Plaza Mayor al Puente de Toledo, conduce diariamente más de tres mil viajeros, número que se aumentará de un modo considerable, tan pronto como su explotación llegue á los Carabancheles y Leganés, lo cual tendrá lugar dentro de muy breves dias.

El porvenir de la línea de Madrid á Pozuelo y al Pardo, es incalculable, por los infinitos recursos que en su trayecto encuentra.

El ferro-carril del Norte, á pesar de los inconvenientes que presenta en su servicio á Pozuelo, trasporta anualmente á este pueblo 38.000 viajeros.

Este número se multiplicará por 10 segun los cálculos más modestos y la experiencia en casos análogos, dadas las comodidades y baratura del nuevo servicio.

Aparte de este importante movimiento, en su trayecto servirá el tram-vía la parte urbana hasta el Puente de Segovia; la estacion del ferro-carril del Norte, la parte más concurrida del Manzanares y á cuyos baños afluye un gen-

tío inmenso en la estacion de verano, y todos los puntos de recreo que hasta la Puerta de Hierro se encuentran, tales como, la Virgen del Puerto, Casa de Campo, Florida, Fuente de la Teja, Vivero, etc., etc.

El pueblo de Aravaca, vendrá tambien á contribuir al movimiento, así como los de Húmera y Boadilla, cuyo paso está marcado por Pozuelo.

El Pardo, además, por sus condiciones especiales, ha de tomar una importancia tal, que por sí sólo ha de contribuir á la mitad de los rendimientos de la línea.

*
**

Basados los cálculos en la más estricta prudencia, la Compañía no solo encuentra en los rendimientos de este servicio, un ingreso bastante para el pago de todas las atenciones del mismo, sino tambien para cubrir con exceso los intereses de las 6,500 obligaciones que para su realizacion han de crearse. Más aún, con su buena gestion, espera fundadamente obtener un beneficio de tal importancia que llegará á duplicar el valor de sus acciones.

Para garantía del capital de las obligaciones, y segun la ley, quedarán hipotecados: la vía entera, todo su material y todos los terrenos y construcciones pertenecientes á la Empresa.

Al pago preferente de los intereses de dichas obligaciones no solo quedarán afectos todos los rendimientos de la línea en general, sino tambien los de las demás que la Empresa tiene ya, ó pueda poner en explotacion.

Estas seguridades de pago, y un interés de 10 por 100 á más de la amortizacion, son ventajas tan apreciadas del

público, que cada día son más solicitadas las obligaciones de este género de empresas.

*
* *

Poco acostumbrado el público español á indagar el empleo que se daba á su dinero, hasta ahora solo le han alucinado los crecidos réditos ofrecidos por empresas sin ningun fin determinado, ó bien los que resultaban de la compra de valores públicos cuyos precios en constante baja hacian producir al capital un 12 ó 15 por 100.

Harto tarde, y á costa de su fortuna, ha llegado á comprender que estos réditos eran ilusorios, y que los primeros intereses recibidos, las más de las veces, no eran el producto de legítimos beneficios sino parte del capital impuesto, cuyo resto tenia muy pronto que desaparecer.

Los valores públicos en muchos Estados han causado tambien la ruina de un sin número de familias, sin que el que se ha encontrado sacrificado en sus intereses haya podido acudir á ningun tribunal en demanda de justicia.

Las empresas particulares, sujetas á la ley comun, tienen por precision que cumplir con sus compromisos, y de no hacerlo, sus acreedores tienen el derecho de inspeccionar su marcha y hasta de someterlas á los tribunales para salvar sus intereses.

De aquí resulta, que los valores de muchas de estas empresas, adquieren un precio muy superior á muchos de los valores públicos de Europa, y sin ir á buscar los mil ejemplos que de ello tenemos en el extranjero, podemos encontrarlos en nuestro propio pais, en donde los valores del Banco de España, de infinitas sociedades mineras, la

del timbre, tram-vías, seguros y fábricas en Cataluña, son de tal modo solicitados, que solo se adquieren á fuerza de primas de gran consideracion y que en vez de arruinar están haciendo la fortuna de miles de familias.

*
*
*

En saber distinguir los buenos negocios de los malos, consiste la ciencia de todo aquel que busca para su capital una colocacion segura y lucrativa. El que hoy presentamos al público no encierra ningun punto oscuro. Nosotros lo juzgamos bueno por excelencia, y en él estamos dispuestos á emplear gran parte de nuestros intereses. Si el público, como creemos, participa de nuestra opinion, esperamos que se apresurará á responder á nuestro llamamiento de fondos, único medio de llevar á cabo las grandes empresas, que solas son las que pueden producir grandes beneficios.

Madrid 8 de Julio de 1877.

El Presidente,

JUAN ENRIQUE O'SHEA.

Debiendo ser la emision de obligaciones del Tram-vía á Pozuelo y real sitio del Pardo enteramente igual á la que se hizo para el de los Carabancheles y Leganés, á continuacion copiamos las condiciones que al hacer la emision de esta línea publicamos, las cuales registrarán para las obligaciones de la nueva línea de que se trata en la presente Memoria.

COMPAÑÍA GENERAL ESPAÑOLA DE TRAM-VÍAS.

SOCIEDAD ANÓNIMA.

Constituida por escrituras fechas 28 y 29 de Octubre de 1876 é insertas en la Gaceta de Madrid de 5 de Noviembre de 1876, y autorizada para hacer cotizar sus valores en la Bolsa de Madrid, por Real orden de 2 de Diciembre de 1876.

PRESIDENTE:

D. JUAN ENRIQUE O'SHEA

Capital social emitido y colocado: **250.000** pesetas.

Emision de **4.000** obligaciones al portador de **250** pesetas cada una, con un interés anual de 20 pesetas, pagadero por semestres, el 1.º de Febrero y el 1.º de Agosto de cada año en París y en Madrid,

emitidas á **200** pesetas

garantizadas por las obras, material y rendimientos del tram-vía de Madrid (Plaza Mayor) á los Carabancheles y Leganés.

Y reembolsables por sorteo, segun el cuadro que acompaña, en 25 años .

á razon de **250** pesetas.

Dado su tipo de emision estas obligaciones vienen á producir un 10 por 100 de interes, á lo cual hay que agregar 1 por 100 más de la parte alícuota de la prima de reembolso.

El pago de los intereses de estas obligaciones es preferente al de las acciones, y para garantía de su capital queda hipotecado todo el activo de la Empresa.

SE SUSCRIBE

En París: en casa del Sr. D. Adolfo Calzado, banquero, 15, boulevard des Italiens.

En Madrid: en las oficinas de la Sociedad, Plaza de Santa Catalina de los Donados, número 3.

CUADRO DE LA AMORTIZACION
de cuatro mil obligaciones de 250 pesetas cada una, en 25 años,
 CON LA GARANTIA DEL TRAM-VIA DE MADRID A LEGANÉS.

EPOCA DEL REEMBOLSO.	Número de obligaciones amortizadas.	EPOCA DEL REEMBOLSO.	Número de obligaciones amortizadas.	EPOCA DEL REEMBOLSO	Número de obligaciones amortizadas.	EPOCA DEL REEMBOLSO.	Número de obligaciones amortizadas.	EPOCA DEL REEMBOLSO.	Número de obligaciones amortizadas.
		Suma anterior..	500	Suma anterior..	1.250	Suma anterior..	2.190	Suma anterior..	3.140
1.º Agosto 1880	80	1.º Agosto 1885	130	1.º Agosto 1890	180	1.º Agosto 1895	190	1.º Agosto 1900	190
— 1881	90	— 1886	140	— 1891	190	— 1896	190	— 1901	190
— 1882	100	— 1887	150	— 1892	190	— 1897	190	— 1902	190
— 1883	110	— 1888	160	— 1893	190	— 1898	190	— 1903	190
— 1884	120	— 1889	170	— 1894	190	— 1899	190	— 1904	190
Suma y sigue...	500	Suma y sigue...	1.250	Suma y sigue ..	2.190	Suma y sigue...	3.140	TOTAL.....	4.000





1067087

KARU