

Real Cédula  
de concesion á D.<sup>no</sup> José de Salamanca del ferrocarril  
de Madrid á Aranjuez

fecha 17 de Diciembre de 1.845.

---

Doña Isabel Segunda, por la gracia  
de Dios y la constitucion de la Monarquia  
española, Reina de las Españas.

Por quanto á Don José de Salamanca tuve á bien  
concederle por Real orden de seis de Abril último la  
autorizacion condicional para ejecutar por su cuen-  
ta un camino de hierro de Madrid á Aranjuez  
con las declaraciones contenidas en el pliego de con-  
diciones particulares que acompañaban á la mis-  
ma, además de las generales aprobadas por Real  
orden de treinta y uno de Diciembre de mil ocho-  
cientos cuarenta y cuatro; y en su cumplimiento  
el mismo empresario ha presentado el primer pro-  
yecto del trazado general y de las principales obras  
de dicho camino con su presupuesto, habiendo con-  
signado al propio tiempo en el Banco de Isabel  
Segunda el depósito de garantia que señala la  
citada Real orden de treinta y uno de Diciembre  
de mil ochocientos cuarenta y cuatro para que la  
concesion sea definitiva y ejecutoria en todas sus  
partes; por lo que he venido en resolver con fecha  
de veinte y dos de Noviembre próximo pasado, que  
se expida la correspondiente Real Cédula de privi-  
legio con insercion de las precitadas condiciones  
y de las demás cláusulas que á la letra son las  
siguientes:

Artículo 1.º El empresario se obliga á ejecutar á  
su costa y riesgo y sin ninguna carga para el  
Estado, en el término de tres años contados desde  
fecha de la concesion, todos los trabajos necesarios  
para el establecimiento de un camino de

de Madrid á Aranjuez, de modo que esté transita-  
ble en todas sus partes al espirar el término fijado.

Artículo 2.º Al aceptar el empresario este pliego de  
condiciones se entiende que ha verificado todos los datos  
y cálculos en que estriba, que se confirma en la rea-  
lidad de todo lo que en él se establece, y que tiene la  
seguridad de poderlo ejecutar en todas sus partes  
sin reclamar nuevas gracias ó concesiones, por los  
errores, imperfecciones y omisiones que puedan en-  
contrarse en la realización de su empresa.

Artículo 3.º El camino partirá desde la inmedia-  
cion de la puerta de Atocha á ciento cincuenta va-  
ras de ésta y en el terreno comprendido entre el cami-  
no de Vallecas y el cerrillo de enfrente; pasará el  
arroyo Abroñigal por un viaducto de sillera y la-  
drillo; atravesará el canal de Manzanares á media  
legua de Madrid sobre un puente oblicuo de made-  
ra y despues el rio con un puente de fábrica de si-  
llera y ladrillo; dirigiéndose despues hácia el S. O. cru-  
zará la carretera general de Aranjuez á nivel á me-  
dia legua de Villaverde; seguirá por la depresion  
natural del terreno, prolongándose en direccion curva  
hácia Getafe, desde donde continuará en linea rec-  
ta en la estension de una legua, y acercándose des-  
pues á Pinto, por la derecha de la carretera general  
hasta una legua mas allá de dicho pueblo, donde  
pasará á la izquierda de nivel para entrar en la  
cañada que desemboca en la cuenca del Tarama; y  
entre Valdemoro y Ciempozuelos por más abajo de  
este pueblo sale á dicha cuenca, siguiendo por  
ella hasta Aranjuez; despues de cruzar la carrete-  
ra general á nivel al pie de la cuesta de la Reina  
se continuará á los tres cuartos de legua de dicho cru-  
ce con un puente de madera y hierro, con pilas y

estribos de mamposteria y silleria.

Artículo 4.º Se establecerán estaciones en Madrid en el punto designado de la puerta de Atocha; en la confrontacion de Getafe y del cerro de los Angeles con apartadero; en Pinto y en las confrontaciones de Valdemoro y de Ciempozuelos, tambien con apartaderos y la estacion final de Aranjuez á la inmediacion del puente colgado.

Artículo 5.º En el término de seis meses contados desde la fecha de la concesion, el empresario deberá someter á la aprobacion del Gobierno los planos en escala de  $\frac{1}{1500}$  del trazado definitivo del camino de hierro, segun las indicaciones de los artículos tercero y cuarto. En estos planos se marcarán la posicion y trazado de las estaciones y apartaderos, los sitios de carga y descarga, y la especie, calidad y estension de los terrenos que se ocupen, con la designacion de sus dueños ó poseedores. Acompañarán á este plano un perfil longitudinal por el eje del camino y perfiles trasversales, el estado de las pendientes, la descripcion y presupuesto detallado de las obras y los planos de las principales.

Artículo 6.º El camino podrá beneficiarse al principio con una sola via, pero todas las obras de fabrica, desmontes y terraplenes se harán desde luego para dos vias.

La anchura del camino será de treinta pies en los terraplenes y de veinte y seis los desmontes subterráneos y puentes. Esta anchura se distribuirá del modo siguiente:

Pies.

Anchura de cada via, ó sea distancia entre los bordes interiores de las barras.

Entre via

Distancia desde los bordes exteriores de las barras hasta la arista del camino en terraplen \_\_\_\_\_ 5, 5 \_\_\_\_\_

La misma distancia en desmontes \_\_\_\_\_ 3, 5 \_\_\_\_\_

Si en el examen del proyecto definitivo se hallaren razones atendibles para variar estas dos últimas dimensiones, el Gobierno resolverá lo más conveniente. \_\_\_\_\_

Artículo 7.º Las pendientes por regla general no pasarán de uno por ciento. \_\_\_\_\_

Artículo 8.º Las diferentes alineaciones no podrán mixirse por curvas, cuyos radios no excedan de mil pies, y se procurará además en lo posible que este radio mínimo se adopte solo en los trozos horizontales. \_\_\_\_\_

En las entradas y salidas de las estaciones, apartaderos, etc., se podrán establecer curvas de menor radio.

Artículo 9.º El empresario podrá proponer respecto de lo dispuesto en los artículos anteriores las modificaciones cuya conveniencia y utilidad pueda demostrar la experiencia, pero estas modificaciones no podrán realizarse sino con el consentimiento del Gobierno. \_\_\_\_\_

Artículo 10.º Los pasos del camino de hierro al atravesar las carreteras generales, provinciales y demás caminos ordinarios, podrán ser á nivel, excepto en los casos que el Gobierno determine. \_\_\_\_\_

En los pasos á nivel las barras-carriles podrán establecerse de doce á diez y seis líneas más altas ó más bajas que el nivel de las carreteras, y será obligación del empresario poner barreras que se abran por la parte exterior del ferro-carril, y un guarda destinado á este servicio. \_\_\_\_\_

Artículo 11.º Cuando el camino de hierro deba pasar por encima de una carretera general, provincial ó municipal, la luz de los puentes que se construyan en él se cubra con arcos de treinta pies si la

carretera es general ó provincial, y de diez y ocho si fuere municipal.

La altura del intrados de la clave en los puentes de cantería ó de la parte inferior del piso en los de madera sobre la superficie del camino, deberá pasar de diez y ocho pies, y tanto en unos como en otros, la anchura entre pretiles será de veinte y seis pies por lo menos.

Artículo 12.º Siempre que el camino de hierro deba pasar por debajo de una carretera, la anchura entre pretiles de los puentes que se construyan al efecto, será por lo menos de veinte y cuatro pies, si la carretera es general ó provincial, y de diez y ocho si es municipal.

La luz de estos puentes y la altura del intrados sobre la superficie del ferro-carril, serán respectivamente de veinte y seis y de diez y seis pies por lo menos.

Artículo 13.º La anchura entre pretiles de los puentes que se construyan para el paso del camino de hierro por encima de un río, canal, arroyo, etc., será la misma que se expresa en el artículo once; pero tanto la luz de estos puentes, como la altura de la clave sobre la superficie de las aguas, se determinará por la Direccion general de Caminos en cada paso particular.

Artículo 14.º Los puentes de que hablan los artículos anteriores podrán ser de cantería, de hierro y de pilas y estribos de piedra y piso de madera; pero en este último caso las pilas y estribos deberán tener las dimensiones convenientes para sostener arcos de cantería ó de hierro.

Artículo 15.º Cuando el camino de hierro deba cruzar algún trazo de carretera construido, y sea necesario variar la traza de esta, será de cuarenta y

empresario la construcción de las nuevas porciones. La altura de éstas deberá ser la misma que tenían los trozos inutilizados y sus pendientes no podrán pasar del cinco por ciento si la carretera es general ó provincial, ni del seis si fuere municipal.

La Dirección general de caminos sin embargo podrá alterar la cláusula precedente en algunos casos especiales.

Artículo 16.º En los puntos de encuentro del ferro-carril con las carreteras generales, provinciales ó municipales, ó en sus inmediaciones, el empresario construirá los puentes, trozos de carretera y demás obras provisionales que sean necesarias para no interrumpir la circulación. Estas obras se establecerán antes de interceptar las comunicaciones existentes, y su duración no podrá pasar de un término que fijará la Dirección general de caminos.

Artículo 17.º En los subterráneos la altura del intrados de la clave sobre el nivel de las barras-carriles, será de veinte pies por lo menos. El empresario hará todas las obras que sean necesarias para precaver ó contener los derrumbamientos y filtraciones.

La duración de los trabajos provisionales correspondientes á los subterráneos, no podrá exceder del término que fije la Dirección general de caminos. Los pozos necesarios para la ventilación ó construcción de subterráneos, no podrán abrirse en los caminos públicos, y en los que con este objeto abra el empresario en otros parages, deberá establecer brocales de mampostería en cuya altura será de ocho pies.

Artículo 18.º Es obligación del empresario restablecer y mantener á su costa el curso de las aguas que se altera ó modifique por trabajos que de él dependen. Los canales que se construyan con este objeto

al atravesar las carreteras generales ó provinciales, se  
rán de cantería ó de hierro.

Artículo 19. Se establecerán muros, setos, palizadas ó  
fosos con antepechos de tierra, para separar el camino  
de hierro de las propiedades particulares. Los fosos, sin  
contar los antepechos, deberán tener cuatro pies de pro-  
fundidad por lo menos.

Artículo 20. Según de la elección del empresario los  
medios de ejecución y los agentes y demás empleados  
en la construcción, conservación y administración del  
camino de hierro.

En la construcción podrá emplear el empresario los  
materiales de uso común para las obras públicas de  
la localidad, debiendo ser precisamente de sillería las  
cabezas de bóveda, ángulos, zócalos, coronamientos y  
extremidades.

Artículo 21. A medida que se terminen los trabajos  
de algún trozo del camino de hierro, de modo que se  
pueda circular por él, se procederá á su reconocimien-  
to y á la del material que haya de servir para su ex-  
plotación por los Ingenieros del Gobierno, y no se abri-  
rá al público hasta que el Jefe político lo disponga, en  
vista del acta redactada por dichos Ingenieros.

Artículo 22. Concluidos todos los trabajos el empresario  
hará á sus espensas, con asistencia de los Ingenieros del  
Gobierno, el amojonamiento y plan detallado de todas  
las partes del camino de hierro y sus dependencias.  
Formará tambien un estado descriptivo de los puentes  
y demás obras de fábrica que se hayan construído con  
arreglo al presente pliego de condiciones.

El empresario formará á sus espensas y depu-  
tará en la Direccion general de caminos un empleado  
competentemente autorizado del acta de amojonamiento  
to del plano y del estado de las obras.

Artículo 23. El empresario está obligado à conservar en buen estado el camino de hierro y sus dependencias, de modo que la circulacion sea facil y segura constantemente, siendo de su cuenta todos los gastos de reparacion y conservacion, así ordinarios como extraordinarios.

---

En todo lo relativo al párrafo anterior, el empresario se someterá à la inspeccion periódica de los Ingenieros que el Gobierno nombre con este objeto.

Artículo 24. Si una vez terminado el camino de hierro, el empresario no lo conservara en buen estado de servicio, el Gobierno proveera lo conveniente al efecto à costa del mismo.

---

Artículo 25. El camino de hierro y sus ramales serán considerados y guardados como los caminos del Estado; por consiguiente los guardas y demás empleados que nombre el empresario podrán usar de las mismas armas y gozar las mismas prerrogativas que disfrutau los del Gobierno, además de los distintivos que aquél les señale.

---

Artículo 26. El Gobierno, oyendo al empresario, formará los reglamentos convenientes para asegurar la policia, conservacion y seguridad del camino y de sus obras de arte. Estos reglamentos serán extensivos y obligatorios para cuantos en lo sucesivo emprendieren y concluyeren caminos de hierro por prolongacion ó como ramales del que los empresarios se obligan à construir.

---

El empresario por su parte tendrá la facultad de formar los reglamentos necesarios para el buen servicio, administracion y explotacion del camino, que se han de concluir, pero sujetandolos à la aprobacion del Gobierno.

---

Artículo 27. Para indemnizar al empresario de los

gastos que ha de hacer, y con la expresa condicion de cumplir exactamente todas las obligaciones que le impone este pliego de condiciones, le autoriza el Gobierno por espacio de noventa y nueve años, contados desde la fecha de la concesion definitiva, á cobrar los precios de peaje y transporte que se expresa en la tarifa adjunta.

---

El empresario percibirá el precio del transporte, siempre que lo efectúe el mismo con sus medios y sus expensas.

---

Artículo 28. El empresario no podrá hacer directa ni indirectamente contratos con otras Compañías que transporten viajeros, por tierra ó por agua, bajo cualquier forma ó denominacion que sea, como no se extiendan á todas las empresas que verifiquen transportes en los mismos caminos.

---

Los reglamentos que se hagan en conformidad de lo que se establece en el artículo veinte y seis, prescribirán todas las medidas necesarias para asegurar la más completa igualdad entre las diversas empresas de transporte en sus relaciones con el camino de hierro.

---

Artículo 29. Las cartas y pliegos, así como sus conductores ó agentes necesarios al servicio del correo, serán transportados gratuitamente por los convoyes ordinarios del empresario en toda la estension de la línea.

Para este objeto el empresario reservará en cada convoy de viajeros ó mercaderías, una seccion especial de carruaje. La forma y dimensiones de esta seccion serán determinadas por la Direccion de Correos.

Cuando el empresario quiera cambiar los dias de salida de los convoyes ordinarios, deberá avisar quince dias antes á la Direccion de Correos.

Artículo 30. Ademas podrá haber otros convoyes...

ida y á la vuelta de los convoyes ordinarios uno ó más convoyes especiales destinados al servicio general del correo, que podrán recorrer toda la línea, ó solamente una parte de ella, y cuyas horas de salida de día ó de noche, igualmente que su marcha y sus estaciones, se arreglarán por el Ministro de la Gobernacion, oido el empresario.

La Direccion de Correos hará construir y conservará á sus expensas los carruajes propios al transporte de las cartas por convoyes especiales. Estos carruajes no conducirán más que la correspondencia y los agentes necesarios para repartirla.

Se abonará al empresario una retribucion que no podrá pasar de \_\_\_\_\_ por legua corrida, por los convoyes especiales puestos á disposicion de la Direccion general de Correos. Si esta Direccion emplea más de un carruaje, la retribucion que se abone por cada uno de los que se añadan no pasará de \_\_\_\_\_

Estas retribuciones podrán ser revisadas cada cinco años y fijadas convencionalmente ó á juicio de peritos.

El empresario podrá colocar en estos convoyes especiales carruajes de todas clases para el transporte de viajeros ó mercaderias, pero los del correo irán siempre detrás.

Artículo 31. No se podrá obligar al empresario á establecer convoyes especiales ó á cambiar las horas de salida, la marcha y las estaciones de estos convoyes sino se le avisa por el Gobierno un mes antes.

Artículo 32. Fuera de las horas ordinarias de salida, el Gobierno podrá pedir tambien para el transporte excepcional de pliegos ú órdenes urgentes, y salva la observancia de los reglamentos de policia del camino, convoyes especiales que el empresario deberá facilitar, sea de día, sea de noche, mediante una indemnizacion que se fijará

convencionalmente ó por peritos.

Artículo 33. A la espiracion de cada periodo de cinco años podrá ser reformada la tarifa si produce más de quince por ciento, indemnizando el Gobierno en los aranceles sucesivos este quince por ciento, si á consecuencia de la reforma se disminuyese.

La primera reforma se verificará á los treinta años despues de la concesion.

Artículo 34. El Gobierno tendrá el derecho de adquirir la propiedad del camino al fin de cada periodo de cinco años, pero estos periodos no principiarian á correr hasta pasados cuarenta años despues de hecha la concesion.

Para determinar el precio de la compra se tomará el término medio de los productos obtenidos durante los cinco años que precedan, y este término será el importe de la anualidad que se pagará al empresario en cada uno de los años que falten para espirar la concesion.

Si este término medio fuese mayor de quince por ciento, se fijará la anualidad como si fuese el quince por ciento; si es menor y el empresario cree tener probabilidades de prosperar, podrá reclamar que la apreciacion de la anualidad que se ha de pagar se haga á juicio de peritos; pero en ningun caso podrá bajar del término medio.

Artículo 35. El empresario no podrá oponerse á que su ferro-carril sea cruzado por otros caminos, canales ó ferro-carriles que se abriesen con autorizacion del Gobierno, salva la indemnizacion á que haya lugar por interrupcion del tránsito, ó daño material causado al camino.

Artículo 36. El Gobierno se reserva la facultad de dar nuevas concesiones de caminos de hierro, ó de prolongacion del que constenya el empresario en sus ramales ó hijuelos.

Artículo 37. La Compañía ó compañías á quienes el Gobierno concediese la facultad de que habla el artículo anterior, podrán hacer circular sus carruajes, vagones, máquinas, trenes, etc., sobre una parte ó el total del ferrocarril objeto de la presente concesion, pagando los premios anotados en la tarifa y cumpliendo exactamente los reglamentos de policia que se hubiesen establecido para el buen servicio del camino. Esta facultad será reciproca, y por lo tanto los empresarios la podrán ejercer en los ferrocarriles que se abran, como ramales ó prolongacion del que han de ejecutar.

Además, las citadas Compañías y los empresarios, lo mismo que en sus respectivas líneas, podrán depositar géneros, tomar y dejar viajeros, etc, en todos los descansos, paradas, estaciones, almacenes, etc., que se establecieren, ya en el camino de hierro concedido, ya en sus ramales, ya en los ferrocarriles que fueren su prolongacion; podrán además dichas Compañías proveerse de agua y de carbon, mediante la correspondiente indemnizacion, en los mismos puntos que la empresa concesionaria, ó establecer pozos y depósitos donde les convenga.

Artículo 38. En el caso que las Compañías de los ramales ó prolongaciones no quisiesen usar del derecho que les concede el artículo anterior, tendrán la obligacion de entenderse entre sí, de modo que jamás se vea interrumpido el servicio de transporte en los puntos extremos de las varias líneas. Si tal sucediese el Gobierno providenciará lo conveniente para restablecer el servicio.

Artículo 39. La Compañía que por causas imprevistas se encuentre en la necesidad de servirse del material de una Compañía diferente á otra, pagará una indemnizacion por el uso y deterioro de este mate

rial. En el caso que las compañías no se pongan de acuerdo sobre la indemnización ó sobre los medios de asegurar la continuación del servicio en toda la línea, el Gobierno proveyerá de oficio y dictará todas las medidas convenientes.

---

Artículo 40., Al espirar el término de la concesión, ó en los demás casos que se establecen en este pliego de condiciones, el Gobierno reemplazará á la empresa en todos los derechos de propiedad de terrenos y obras señaladas en el estado y plano estadístico mencionado en el artículo veinte y dos, y entrará inmediatamente en el goce del camino de hierro con todas sus dependencias y productos.

---

El empresario tendrá obligación de entregar en buen estado de conservación el camino de hierro, las obras que lo componen y sus dependencias, tales como estaciones, sitios de carga y de descarga, establecimientos de los puntos de partida y arribo, casas de guardas y vigilantes y oficinas de percepción; tendrá igualmente obligación de entregar todo el material de explotación en buen estado de servicio.

---

En los diez años que precedan al término de la concesión, el Gobierno tendrá derecho de retener los productos líquidos del camino y de emplearlos en conservarles en buen estado con sus dependencias, si el empresario no tratase de llenar completamente esta obligación.

Artículo 41., Para la ejecución de todos los artículos de este pliego de condiciones, estará sujeto el empresario á la inspección y vigilancia de la Dirección general de Caminos, en la parte que concierne á sus atribuciones.

---

Se nombrarán además uno ó más inspectores encargados especialmente de vigilar las operaciones del empresario en todo lo que concierne á sus obligaciones.

de los Ingenieros del Gobierno.

Artículo 42. Si en el término de seis meses contados desde la fecha de la concesion, no se ha obligado el empresario por escritura pública y bajo fianza à tener prontos los fondos necesarios à medida que los trabajos lo vayan exigiendo, y si las obras no se han empezado en el mismo término, se entenderà caducada y nula la concesion en todas sus partes.

El empresario podrá emplear las sumas que hubiere depositado en el Banco de San Fernando ó de Isabel Segunda à medida que lo exijan los trabajos, y retirar la parte que quede en caso de caducar la concesion.

Artículo 43. Si el empresario no concluyese el camino de hierro en el término estipulado, ó no diera à los trabajos el impulso necesario para que al concluir el segundo año se hubieran terminado en más de la mitad de la línea, ó faltase al cumplimiento de las obligaciones que expresa el presente pliego, se entenderà anulada la concesion. El Gobierno proveerá à la continuacion de los trabajos por medio de una nueva concesion, cuyas bases serán el presente pliego de condiciones juntamente con las particulares, y la tasacion de las obras ya ejecutadas, materiales acopiados, terrenos comprados y porciones de camino de hierro en que la explotacion hubiese empezado.

La concesion se hará à favor del nuevo licitador ó Compañia que ofrezca mayor cantidad por los objetos comprendidos en la tasacion, aunque la oferta sea menor que esta tasacion, con tal que no baje de las dos terceras partes.

La nueva Compañia entregará à la primitiva el valor que se obtuviere de los objetos menciona-

Si abierta la licitacion no se presentase ningun licitador, se renovará bajo las mismas condiciones despues de pasados seis meses, y si tampoco se presentasen licitadores, el empresario quedará definitivamente privado de todos los derechos á la presente concesion, y los trozos de camino yá contruidos pasarán inmediatamente á ser propiedad del Estado.

---

Los párrafos anteriores no son aplicables á los casos en que la paralización de los trabajos sea ocasionada por causas que el empresario no pueda evitar.

Artículo 44. El empresario nombrará una persona que reciba las comunicaciones que le dirijan el Gobierno y sus delegados, la cual deberá residir en

Si se faltase por el empresario á cualquiera de estas disposiciones ó su representante se hallase ausente de \_\_\_\_\_ será válida toda notificacion hecha colectivamente al mismo, con tal que se deposite en la Secretaria del Gobierno politico de \_\_\_\_\_

Artículo 45. Las contestaciones que quedau ocurrir entre el empresario y la Direccion general de Caminos acerca de la ejecucion ó interpretacion de las diferentes cláusulas de este pliego de condiciones y de las particulares estipuladas con la misma, se decidirán por los trámites y tribunales designados ó que en adelante conozean en los asuntos contenciosos de las obras públicas á cargo del Estado.

---

Artículo 46. En el caso que D.<sup>no</sup> José de Salamanca quiera transferir los derechos y acciones que por esta concesion le competen, á una Compañia, no podrá hacerlo sin previo conocimiento y autorizacion del Gobierno, cubiertas las formalidades que prescriben por tales casos las leyes y disposiciones vigentes, y además, como condicion esencial, y en defecto de esta, por Real orden de D.<sup>no</sup> de Hacienda.

ochocientos cuarenta y cuatro.

Artículo 47. La velocidad efectiva de los convoyes de viajeros en el ferro-carril de Madrid á Aranjuez será por lo menos de cuatro leguas por hora, y de tres para la mercadería. La velocidad de los convoyes especiales del correo la determinará el Gobierno por un reglamento particular.

El empresario tendrá la facultad de poner carruajes especiales, cuya tarifa será determinada por el Gobierno á propuesta del empresario, pero en ningun caso podrá pasar el número de asientos de estos carruajes de la quinta parte del número total de asientos del convoy.

Todo convoy de viajeros tendrá el número suficiente de carruajes de todas clases para las personas que se presenten en las oficinas del empresario.

Las máquinas locomotoras consumirán el humo y estarán construidas con arreglo á los mejores modelos.

Las diligencias de viajeros serán de tres clases, y todas estarán suspendidas sobre resortes y tendrán asientos. Las de primera clase estarán guarnecidas y cerradas con cristales, las de segunda tendrán los asientos rellenos y estarán cerradas con cristales, y las de tercera estarán cerradas con cortinas.

Artículo 48. El empresario subrogará al Gobierno en los derechos y preeminencias que por las leyes y disposiciones vigentes le corresponden para poder abrir canteras, disfrutar del aprovechamiento de pastos y leñas y gozar de la franquicia de derechos por los consumos que se hagan en las obras del canal de hierro por sus operarios.

Artículo 49. El empresario podrá tomar bajo la com-  
pulsión de la ley de expropiación en la forma que establece la ley  
de expropiación forzosa por causa de utilidad pública,

Los terrenos de propiedad particular que necesite el camino de hierro con todas sus dependencias. \_\_\_\_\_

Artículo 50. El Gobierno entregará gratuitamente al empresario todos los terrenos necesarios para el establecimiento del camino de hierro de doble vía, con sus dependencias, estaciones ó apartaderos, paradas, sitio para carga y descarga, talleres, almacenes y demás necesario, como tambien los terrenos para establecer las comunicaciones y caminos que sufrieren mudanza ó alteracion por el ferro-carril, y los precisos para las aguas que hubieren de variar su curso actual, siempre que los terrenos sean correspondientes á bienes de la nacion ó de los llamados baldíos, realengos, mostrencos, comunales, despoblados, de dueños desconocidos ó cualesquier otros de que pudiese disponer el Gobierno, sin el concurso ó con el concurso de las Cortes. \_\_\_\_\_

En el caso de que en el tiempo que el empresario explote ó administre el camino de hierro, apareciesen los dueños de los terrenos que se hubieren tomado como de dueños desconocidos, el empresario abonará á aquellos el valor de sus propiedades con arreglo á lo que previene la ley de diez y siete de Julio de mil ochocientos treinta y seis. \_\_\_\_\_

Artículo 51. Será permitido al empresario el aprovechamiento de la madera de los montes del Estado que fuese necesaria para las obras del camino de hierro y sus dependencias con sujecion á las ordenanzas del ramo y la intervencion de los Inspectores ó agentes del Gobierno. \_\_\_\_\_

Artículo 52. Las primeras materias, objetos vendidos, utensilios, material, máquinas y accesorios que sea necesario para la construccion y explotacion del camino de hierro. \_\_\_\_\_

ó no se fabrique en España, podrá el empresario traerlo del extranjero libre de todo derecho, sea cual fuere su denominacion; tendrá la misma libertad de derechos para la introduccion de las máquinas y demás útiles necesarios al camino de hierro que se fabriquen ó se encuentren en España, siempre que estas máquinas y demás útiles cuesten en la nacion ocho por ciento más que en el extranjero; y tambien en el caso de que las construcciones en el Reino sean de calidad inferior bajo cualquier concepto á las que se fabriquen en el extranjero.

Esta facultad de introduccion de materiales solo durará diez años contados desde que se dé principio á las obras del camino; pasado que sea dicho término quedará sujeta la introduccion á los derechos de arancel.

Durante los diez años de que habla el párrafo anterior, y á medida que el empresario vaya necesitando los efectos que quiera introducir del extranjero, elevará al Gobierno por conducto y con el informe de los Ingenieros nombrados al efecto, las cuentas detalladas y exactas de dichos efectos, los cuales nunca podrán introducirse sin la aprobacion del Gobierno.

Artículo 53. Los terrenos que ocupe el camino de hierro, sus almacenes, fábricas, edificios, paradas, estaciones y demás dependencias estarán exentos de toda contribucion, subsidio, gabela ó tributo ordinario y extraordinario y gozará de la misma exencion el camino con los edificios y fábricas que le pertenezcan y sean sus dependencias.

Dispondrá de igual exencion los capitales que en el camino se introduzcan en la construccion y explotacion del mismo y los beneficios que este le produzca. —  
El Gobierno hará á favor del camino de hierro, la recaudacion de utili-

dad pública que exige la ley de diez y siete de Julio de mil ochocientos treinta y seis para la espropiacion de los terrenos necesarios y propondrá á las Cortes la aprobacion de las demás gracias y concesiones que no puedan otorgarse sin una ley especial.

## Tarifa del camino de hierro de Madrid á Aranjuez.

		Pecias		
		de		
		perce	trasporte.	Total.
<u>Por cabeza y por legua.</u>				
Viajeros.....	Carruajes de primera clase.			
	Idem de segunda.			
	Idem de tercera.			
Ganado:.....	Bueyes, vacas, toros, caballos, mulas animales de tiro.			
	Terneiros y cerdos.			
	Corderos, ovejas, cabras.			
<u>Por tonelada y por legua.</u>				
Pescados.....	Ostras y pescado fresco con la velocidad de los viajeros.			
Mercaderías	Primera clase. Fundicion amoldada, hierro y plomo labrado, cobre y otros metales labrados ó en bruto, vinagres, vinos, bebidas espirituosas, aceites, algodones, lanas, maderas de ebanisteria, azucar, café, especias, drogas, géneros coloniales y efectos manufacturados.			
	Segunda clase. Trigos, granos, harinas, sal, cal, yeso, minerales, coque, carbon de leña, leña, tablas, maderas de carpinteria muel en bruto, pilleria, betunas fundidas en bruto, hierro de leña para fabricar hierro en galanacias.			

Por tonelada y por legua.

Piezas.

de

peage. transporte Total.

Mercedurias.

Para clas. Piedra de cal y yeso, sillarejos, piedra molinar, grava, guijarros, arena, tejas, ladrillos, pizarras, estiércol y otros abonos, piedra de empedrar y materiales de toda especie para la construcción y conservación de los caminos, hulla.

Objetos diversos.

Wagon, diligencia u otro carruaje destinado al transporte por el camino de hierro, que pase vacío, y máquina locomotora que no arrastre convoy.

Todo wagon o carruaje cuyo cargamento en viajeros o en mercaderías no dé un peaje, al menos igual al que producirían estos mismos carruajes vacíos, se considerará para el cobro de este peaje como si estuviese vacío.

Las máquinas locomotoras pagarán como si no arrastrasen convoy, cuando el convoy remolcado, sea de mercaderías, no produzca un peaje igual al que produciría la máquina con su alimentador.

Por pieza y por legua.

Carruaje de dos o cuatro ruedas con una biela y una sola banqueta.

Carruaje de cuatro ruedas con dos bielas y dos banquetas en el inte

	Precios		
	de		Total.
	peage	transporte	
<p>Si el transporte se verifica con la velocidad de los viajeros, la tarifa excederá en</p> <p>En este caso dos personas podrán viajar sin suplemento de tarifa en los carruajes de una banqueta, y tres en los de dos; los que pasen de este número pagarán la tarifa de los asientos de segunda clase.</p>			

### Disposiciones que se han de observar en la percepcion de los derechos de esta tarifa.

*Primera.*— La percepcion será por leguas de veinte mil pies, sin tener en consideracion las fracciones de distancia; de manera que una legua empezada, se pagará como si se hubiese andado entera.

*Segunda.*— La tonelada es de dos mil libras, y las fracciones de peso se contarán por arrobas, de modo que todo peso comprendido entre cero y veinte y cinco libras, pagará como veinte y cinco libras; entre veinte y cinco y cincuenta, como cincuenta; etc.

*Tercera.*— Las mercaderias que á peticion de los que las remesan sean transportadas con la velocidad que los viajeros pagaran el exceso que se determine respecto á los precios señalados en la tarifa.

Lo mismo se entenderá respecto de los caballos y ganados.

*Cuarta.*— La cobranza de los precios de esta tarifa se hará sin ninguná especie de fuerza, y el empresario concederá rebajas á muchos de los que viajarán en...

cion hecha para todos en general quedando sujeta á las reglas establecidas para las demás rebajas.

Las reducciones hechas en favor de indigentes no estarán sujetas á la disposicion anterior.

La rebaja de tarifa se hará proporcionalmente sobre el peaje y el transporte.

Quinta.- Todo viajero cuyo equipaje no pese más de arrobas no tendrá que pagar más que el precio de su asiento.

Sexta.- Las mercaderías, animales, y otros objetos no señalados en la tarifa, se considerarán para el cobro de derechos como de la clase con que tengan más analogía.

Sétima.- Los derechos de peaje y de transporte que se expresan en la tarifa, no son aplicables:

Primero. Al todo carruaje que con su cargamento pese más de nueve mil libras.

Segundo. A toda masa indivisible que pese más de seis mil libras.

Sin embargo, el empresario no podrá recusar la circulacion ni el transporte de estos objetos; pero cobrará más por peaje y transporte.

El empresario no tendrá obligacion de transportar masas indivisibles que pesen más de diez mil libras ni dejar circular carruajes que con su cargamento pesen más de diez y seis mil. No se comprenden en esta disposicion las locomotoras.

Si el empresario consiente el paso de estas masas indivisibles ó carruajes, tendrá obligacion de consentir lo durante dos meses á todos los que lo pidan.

Octava.- Los precios de tarifa no se aplicarán:

Primero. A los objetos que no estando expresados en la tarifa pesen con el volumen de una vara cúbica más de mil libras.

Segundo. Al oro y plata, sea en barras, monedas ó labrado, al plaqué de oro ó de plata, al mercurio y á la platina, á las alhajas, piedras preciosas, y objetos análogos.

Tercero. En general á todo paquete, bala ó excedente de bagaje que pese aisladamente menos de cien libras, cuando no formen parte de remesas que pesen juntas más de cien libras en objetos de una misma naturaleza, remesados á la vez y por una misma persona, aunque estén embalados separadamente.

Los precios de los objetos mencionados en los tres párrafos que anteceden, se fijarán anualmente por el Gobierno á propuesta del empresario.

Pasando de cien libras, el precio de transporte de una bala, será por cada legua, sin que pueda bajar de cualquiera que sea la distancia corrida.

Novena.- En virtud de la percepción de derechos y precios de esta tarifa, y salvas las excepciones anotadas más adelante, el empresario se obliga á ejecutar con cuidado, exactitud y la velocidad estipulada el transporte de los viajeros.

Los animales, géneros y mercaderías de cualquiera especie, serán transportados en el orden de su número de registro.

Décima.- Los gastos accesorios no mencionados en la tarifa, como los de carga, descarga y almacenaje en los apartaderos y almacenes del camino de hierro, se fijarán todos los años por un reglamento que se someterá á la aprobación del Gobierno.

Undécima.- Los que mandan ó reciben las remesas tendrán la libertad de hacer por sí mismos ó por sus apoderados la comision de sus mercaderías y de disponer de ellas desde los almacenes al destino.

vice-versa, sin que por eso el empresario pueda dispensarse de cumplir con las obligaciones que le impone la disposicion novena.

*Duodécima.* En el caso que el empresario hiciere algun convenio para la comision y transporte de que se habla anteriormente, con uno ó muchos de los que remesan, tendrá que hacer lo mismo con todos los que lo pidan.

*Décimatercia.* Los militares y marinos que viajen aisladamente por causa del servicio, ó para volver á sus hogares despues de licenciados, no pagarán por sí y sus bagages más que la mitad del precio de la tarifa. Los militares y marinos que viajen en cuerpo, no pagarán más que la cuarta parte de la tarifa por sí y sus bagages. Si el Gobierno necesitase dirigir tropas ó material militar ó naval por el camino de hierro, el empresario pondrá inmediatamente á su disposicion, por la mitad del precio de tarifa, todos los medios de transporte establecidos para la explotacion del mismo.

Los Ingenieros y agentes del Gobierno destinados á la inspeccion y vigilancia del camino de hierro, serán transportados gratuitamente en los carruajes del empresario.

Por tanto en virtud de esta mi Real Cédula, concedo á Don José de Salamanca privilegio esclusivo para que ejecute y explote por su cuenta el camino de hierro de Madrid á Aranjuez con sujecion á las clausulas y condiciones precedentes; y para que lo contenido en ellas se cumpla y observe en todo y por todo, así por el dicho empresario, como por las compañías, sociedades y particulares á quienes se le concediere, he mandado despachar la presente.

sente Cédula que va firmada de mi Real Mano, sellada con mi sello secreto y refrendada de mi infrascrito Ministro de la Gobernacion de la Peninsula que la comunicará á quien correspondá y dispondrá su cumplimiento. Dada en Palacio á diez y siete de Diciembre de mil ochocientos cuarenta y cinco. = Yo la Reyna = El Ministro de la Gobernacion de la Peninsula: Pedro José Pidal. = Lugar del sello = Y. M. concede Real Cédula de privilegio á D.<sup>o</sup> José de Salamanca para que construya el camino de hierro de Madrid á Aranjuez, y lo explote por su cuenta por el tiempo de noventa y nueve años.

Es copia.  
El Subsecretario.  
Montoria.

*Es copia de lo que existe en el Ministerio de Fomento*

*24 de 96 J. E.*



Al Excmo. Señor DON JOSE DE SALAMANCA.

Al escribir el "Guía Práctico para trazados de Caminos de Hierro", he pensado llenar un vacío, satisfacer una necesidad, como expongo en la introducción de esta obra. Al darlo a la imprenta bajo un nombre poco conocido, por más que atrevido parezca, me llevé el propósito de entregarme confiado al recto juicio del público, el que aun cuando no reconozca en la obra gran mérito científico, sabrá no obstante apreciar benévolo mi intento y buen deseo.

Pero al dedicar a V.E. este trabajo, rindo mi humilde tributo al introductor en nuestro país de las vías férreas, al propagador de las mismas, al genio comerciante y emprendedor que inició y llevó a cabo en España los caminos de hierro, generalizándolos y alentando a las almas comerciales tímidas que le admiraron, y al hombre en fin que cuando los capitales huían de toda especulación que no fuera bursátil, tuvo la gloria de ser el constructor del primer ferrocarril que conoció la España, dando ejemplo con su conducta a que otros se interesaran después en varias vías, que construidas tienen que producir el gran desarrollo de los intereses materiales y morales de la nación.

Dígnese pues V.E. aceptar esta pequeña ofrenda de mi trabajo que con la mayor satisfacción y gusto le dedica S.A.S.

1. Real Cédula, de concesión  
a D. José de Salamanca, del  
F. C. de  
Madrid a Aranjuez

fecha 17- XII - 1.845. —

Documentos Oficiales  
de la  
Compañía de N. a Z. y a O.  
Año de 1897 —

Dedicatoria del libro  
"Guía Práctico para Tránsito  
de Caminos de Hierro"



ES una copia de 1896.

la dipnmen sta en vola

Gaceta de Madrid

---