



UNIVERSIDAD DE VALLADOLID

DEPARTAMENTO DE FÍSICA APLICADA

TRABAJO FIN DE GRADO

Grado de Ingeniería en Electricidad

La configuración del sistema tranviario en Valladolid

Adrián García Heredia

Tutor: D^a. Isabel Vicente Maroto

Julio 2015



Universidad de Valladolid



**ESCUELA DE INGENIERÍAS
INDUSTRIALES**

UNIVERSIDAD DE VALLADOLID

ESCUELA DE INGENIERIAS INDUSTRIALES

Grado en Ingeniería Eléctrica

**LA CONFIGURACIÓN DEL SISTEMA
TRANVIARIO EN VALLADOLID**

Autor:

García Heredia, Adrián

Tutor:

**Vicente Maroto, Isabel
Departamento: Física Aplicada**

Valladolid, Julio 2015.

ÍNDICE.

PRESENTACIÓN DEL PROYECTO.....	007
Objeto del proyecto.....	009
Motivación para su elaboración.....	010
Agradecimientos	012
INTRODUCCIÓN HISTÓRICA	013
LAS TRANSFORMACIONES EN EL NUEVO SIGLO	017
España y el nuevo siglo	019
Valladolid y el comienzo del siglo XX	023
EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO.....	025
La infraestructura de los medios de transporte.....	027
Origen y evolución del tranvía como transporte urbano.....	031
El sistema tranviario en España	043
EL NACIMIENTO DE LOS TRANVÍAS EN VALLADOLID	055
El transporte pretranviario en Valladolid.....	057
El primer proyecto de tranvía por Remigio Cordero.....	061
Un nuevo proyecto por Carlos Anglada.....	066
LA SOCIEDAD VALERO MORALES Y COMPAÑÍA.....	069
El Pliego de condiciones para el tranvía animal	071
La Sociedad Valero Morales y Compañía	073
El recorrido del trazado	074
El material fijo	078
El material móvil	082
La infraestructura tranviaria	084

Las tarifas.....	087
La Dirección y el personal	088
El presupuesto general.....	089
La resolución a la concesión.....	090
La cesión de la concesión	091
TRANVÍAS INTERIORES DE VALLADOLID.....	093
Un nuevo proyecto para los tranvías	095
El recorrido del trazado	097
El material fijo	100
El material móvil	102
Las tarifas.....	103
La Dirección y el personal	104
El presupuesto general.....	105
La resolución de la concesión.....	106
La inauguración del tranvía.....	108
La explotación del servicio tranviario	109
Las ampliaciones de la red tranviaria.....	110
La nueva Sociedad Tranvías Interiores de Valladolid	113
La solicitud de concesión por Jacinto Peña	115
El fin de la Sociedad Tranvías Interiores de Valladolid.....	117
LA SOCIEDAD BELGA.....	119
La adquisición belga	121
La nueva administración	122
Las modificaciones del trazado	124
La infraestructura tranviaria	127
Las tarifas.....	130

Los cambios durante la dirección belga.....	132
Los resultados de la explotación belga	135
El final de la etapa belga	137
OTROS PROYECTOS CENTRADOS EN VALLADOLID.....	141
El tranvía de vapor a Peñafiel	143
El tranvía de vapor a Medina de Rioseco	144
El tranvía eléctrico a Tordesillas	146
LOS TRANVÍAS DE TRACCIÓN ELÉCTRICA.....	151
La llegada de la electricidad a Valladolid	153
La formación de la Sociedad Anónima.....	154
La electrificación del tranvía	156
El material fijo	159
El material móvil	163
Las líneas existentes y la expansión.....	169
Las tarifas.....	175
La Dirección y el personal	177
El balance de resultados	179
LA CRISIS DEL SISTEMA TRANVIARIO EN VALLADOLID.....	183
La competencia del autobús.....	185
El ocaso de los tranvías en Valladolid	188
EL TRANVÍA EN LA ACTUALIDAD.....	191
La existencia del tranvía actualmente.....	193
¿Un tranvía vallisoletano en la actualidad?	197
CONCLUSIONES.....	199

FUENTES DOCUMENTALES	203
Bibliografía	205
Páginas web	208
Documentación de archivo.....	210
Publicaciones periódicas.....	213
Índice de ilustraciones.....	216
APÉNDICE DOCUMENTAL.....	223

PRESENTACIÓN DEL PROYECTO.

OBJETO DEL PROYECTO.

Antes de ponerse a elaborar y redactar un Trabajo Fin de Grado, hay que buscar las motivaciones que te llevan a desarrollarlo. El tema sobre el que verse el trabajo tiene que involucrarte, para sumergirte en su elaboración con una gran facilidad.

Con la elección del tema sobre el que versa el trabajo, llega una etapa de recopilación de información. Esta información puede encontrarse en múltiples fuentes, ya sean escritos de la época, periódicos locales, libros técnicos...

Después de recopilar toda la información posible, tenemos que pasar al momento más importante en la elaboración del trabajo, determinar qué información es útil para el enfoque que queremos dar. Para esto, hay que tomarse un tiempo, exponer los temas que se quieren tratar y elaborar un primer guión.

Una vez hecho todo lo anterior, llega el momento de ponerse a redactar realmente el trabajo. Primero con ideas sueltas que van surgiendo poco a poco, para después ir depurándolas hasta llegar a una redacción precisa y concisa, que permitan al lector del trabajo sumergirse en el tema, como lo hace el propio autor. Esta es la finalidad que se pretende con la elaboración de este Trabajo Fin de Grado.

MOTIVACIÓN PARA SU ELABORACIÓN.

En mi caso personal, llegado el momento en mis estudios de elaborar el Trabajo Fin de Grado, tuve que plantearme el tema sobre el que tenía que desarrollarlo. Tras ver las opciones que me plantearon los diferentes tutores, me decanté sobre el que desarrollaba la configuración del sistema tranviario en Valladolid.

El tema, desde un primer momento, me interesó por ser una novedad con respecto al resto de temas ofertados. Puede parecer extraña la elaboración de un proyecto de esta envergadura para obtener la titulación de Graduado en Ingeniería Eléctrica; pero no es así, ya que este trabajo se plantea como un reto, ya que difiere con los estudios realizados hasta el momento, mucho más centrados en aspectos técnicos actuales. La historia y el avance de la tecnología que se presentarán en este trabajo, únicamente está presente a lo largo de la titulación en la asignatura optativa Ingeniería y Sociedad.

Este Trabajo Fin de Grado permite revivir la época histórica sobre la que se encuadra. El conocer la sociedad, sus costumbres y su avance, nos permite ver cómo este desarrollo está íntimamente relacionado con los avances tecnológicos que van aconteciendo. Es necesario conocer los avances que se produjeron en el pasado para entender el momento actual de la tecnología, ya que las huellas del pasado están aún presentes en la actualidad.

Con todo esto, se pretende tener constancia de todos los grandes avances que fueron motivados por personas que pretendían mejorar la vida de sus comunidades, haciendo que actos cotidianos, como desplazarse de un lado a otro de la ciudad, se simplificaran.

Por lo tanto, la elaboración de este Trabajo Fin de Grado queda justificada cuando se pretenden alcanzar los siguientes objetivos:

- ✘ Valorar los avances que tuvieron lugar en la ciudad de Valladolid a finales del siglo XIX con respecto a los transportes públicos.
- ✘ Percatarse de la influencia de estas mejoras en la vida cotidiana de los habitantes de Valladolid.
- ✘ Reflejar el crecimiento de la ciudad y la expansión del comercio que significó la llegada del tranvía.
- ✘ Conocer a las figuras que permitieron estos avances con su dedicación y esfuerzo.

- ✘ Comparar las técnicas utilizadas en la época con las empleadas en la actualidad en los mismos campos.
- ✘ Acercar esta época con sus acontecimientos a la sociedad actual, para analizar los aciertos y errores de los avances que acontecen en cada época histórica.
- ✘ Recapacitar sobre la implantación de este medio de transporte público en la actualidad y su coexistencia con el resto de transportes.

AGRADECIMIENTOS.

En este punto, me gustaría dar las gracias a todas las personas que han contribuido directa o indirectamente en este trabajo.

En primer lugar, quiero agradecer a mi tutora, Isabel Vicente Maroto, el apoyo y los consejos prestados para la correcta realización de este Trabajo Fin de Grado.

Quiero dar las gracias a Miguel Jiménez, Pedro Pintado y Juanjo Olaizola por la ayuda prestada, compartiendo sus grandes conocimientos sobre los tranvías.

También quiero agradecer a mis padres y a mi hermano todo el apoyo y el cariño prestado estos años, en los buenos y en los malos ratos, así como la educación recibida de su parte.

Agradecer a todos los profesores de la Universidad de Valladolid, de los colegios Santa Clara de Asís y Marista Castilla, amigos, también su apoyo mostrado. Además, agradecer a la empresa Tensa por haberme dado la oportunidad de conseguir mi primera experiencia laboral, con la realización de las prácticas.

Sin todos ellos, esto nunca habría sido posible.

INTRODUCCIÓN HISTÓRICA.

En las últimas décadas del siglo XIX, comenzó el proceso de instauración de un sistema tranviario en Valladolid, para proporcionar un medio de transporte más eficaz y moderno a una ciudad que se encontraba en un período de expansión. Este novedoso proyecto ya se había emprendido en diversos países, como Estados Unidos, Gran Bretaña, Bélgica. En España, la instauración se había completado en pocas ciudades, entre las que se encontraban Madrid y Barcelona.



(1) Tranvía de motor de sangre discurriendo por la Plaza de Santa Cruz a finales del XIX.¹

A lo largo de este Trabajo Fin de Grado, desarrollaremos la instauración del tranvía animal y su posterior electrificación. Analizaremos todos los cambios que se derivaron de este avance y en qué se tradujo para el desarrollo y expansión de la ciudad de Valladolid. Veremos cómo se fundó la Sociedad de Tranvías Interiores de Valladolid y su adquisición por parte de la Sociedad belga y la creación de la definitiva Sociedad Anónima de Tranvías, con el objetivo de mejorar este novedoso medio de transporte público, mediante la electrificación.



(2) Perspectiva del tranvía eléctrico transcurriendo por la calle Santiago a la altura del café Royalty.²

También, reflejaremos cómo la instauración de la electricidad en la ciudad de Valladolid y su rápido desarrollo, favoreció el proceso de electrificación de los tranvías. Además, veremos cómo se realizó el proceso de sustitución de este medio de transporte a otro más moderno, como eran los autobuses, y la creación de una nueva Sociedad que gestionaría ambos medios de transporte.

¹ ORTEGA BARIEGO, J. M.: *El templo de la música. Crónica del Valladolid de entre siglos*, Valladolid, Ayuntamiento de Valladolid, 2007: 47.

² ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CC-030.

**LAS TRANSFORMACIONES
EN EL NUEVO SIGLO.**

ESPAÑA Y EL NUEVO SIGLO.

En países europeos como Gran Bretaña el proceso de industrialización había comenzado a finales del siglo XVIII. Con la Revolución Industrial y los logros tecnológicos que se derivan de esta, se inicia en el siglo XIX un proceso de globalización, cuyos cimientos son el impulso del vapor y el telégrafo. En las últimas décadas, se producen grandes avances tanto en electricidad como en informática.

En España, es en el siglo XIX durante el régimen de la Restauración, cuando las ciudades transforman lentamente su estructura medieval, heredada de siglos anteriores, a una más moderna y adaptada al nuevo siglo. Estas transformaciones se traducen en cambios demográficos, económicos, culturales y sociales.

A mediados de este siglo, se produce el derribo de las todavía existentes murallas en las ciudades. Esto favoreció la creación de nuevos espacios urbanos, como la aparición de nuevos barrios. Estos nuevos barrios se suelen ubicar en los ensanches de las ciudades y estar dotados de unas mejores infraestructuras. Se comienzan a ver las primeras estaciones de ferrocarril, los tranvías, los mercados cubiertos y los centros de administración.



(3) Panorámica de la ciudad de Madrid a finales del siglo XIX.¹

También se construyen las primeras fábricas, que dan lugar a las barriadas obreras. Estas zonas de las ciudades, normalmente, carecen de los servicios mínimos y normalizados en el resto de la ciudad.

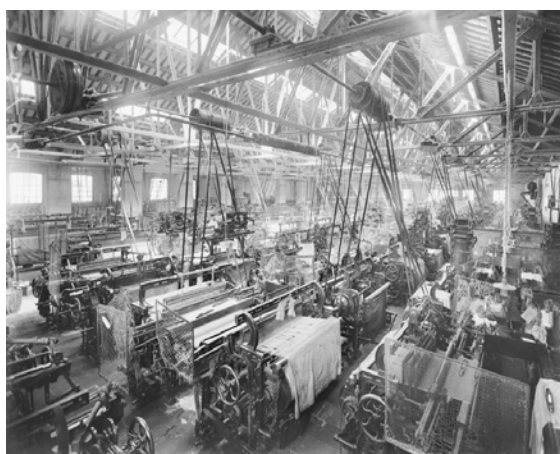
Sin embargo, a finales de este siglo XIX, la base económica de España sigue siendo la agricultura. Durante este tiempo, la agricultura sufre un pro-

¹ *Síntesis de España en el siglo XIX. Economía y sociedad. El pasado del tiempo.* (En línea en la página web <analesdeltiempo.blogspot.com.es>).

ceso de especialización y diversificación. En el sector vinícola, España alcanza un control del mercado mundial de 1882 a 1892.

El desarrollo de la industria se encuentra localizado en unas zonas muy concretas y en unos sectores muy determinados, como el textil catalán o el siderúrgico vasco.

La industria textil, y dentro de ella el algodón, fue el sector donde se produjo mayor concentración industrial como consecuencia de la mecanización.



(4) Taller de una industria textil catalana a finales del siglo XIX.²

El textil catalán se impulsó a las viejas manufacturas de Castilla la Vieja, Salamanca, Murcia y Alicante, por ser más competitivo al haber incorporado las nuevas técnicas, excepto en la producción de lana. La producción textil se quintuplicó en el último cuarto del siglo XIX, llegando a ser la cuarta de Europa, debido al incremento de la demanda interna como consecuencia de los años de prosperidad agrícola.

En el sector siderúrgico tardó en implantarse la industrialización, debido a que existía una fuerte demanda exterior de hierro y porque era más rentable importarlo. La exportación de mineral de hierro permitió a las empresas vascas acumular beneficios que luego fueron invertidos en la creación de una industria siderúrgica propia. Esta iniciativa vasca desplazó al capital extranjero, que hasta ese momento dominaba el sector, hacia otros focos de inversión como era la nueva industria eléctrica o los ferrocarriles, como veremos más adelante en el caso de los tranvías de Valladolid.



(5) Vista general de Altos Hornos de Vizcaya, ejemplo de la industrialización en el sector siderúrgico.³

² ESPINET I BURUNAT, F. y J. M. TRESSERRAS I GAJU: *La genèsi de la societat de masses a Catalunya, 1888-1939*, Barcelona, Universidad Autónoma de Barcelona, 1999.

³ *Peñas negras*.

(En línea en la página web <www.ingurumena.ejgv.euskadi.eus>).

Esta expansión industrial de España se manifestó en la Exposición Internacional de Barcelona de 1888, siendo el centro y el símbolo del progreso de la industria y la técnica. Este progreso industrial y económico se tradujo en un acuerdo entre empresas españolas y la AEG alemana para la llegada de la electricidad a España.

A finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX tiene lugar una segunda revolución industrial con el empleo de la electricidad y el petróleo, posibilitando una mayor mecanización en la industria. La utilización del petróleo se tradujo en una alternativa al carbón, mientras que con la incipiente electricidad se instalan las primeras farolas eléctricas en la iluminación de las calles, sustituyendo a las que empleaban gas como combustible.



(6) Vista general de una calle iluminada durante la Feria de Abril en Sevilla a finales del siglo XIX.⁴

También empieza a estar presente en las fábricas textiles a finales de los 70 y en los ferrocarriles y, como no, en los tranvías, utilizándose a finales de siglo como fuerza motriz para los tranvías de Barcelona.

El sector eléctrico comienza con la producción térmica en un ámbito municipal, para evolucionar hasta una producción hidroeléctrica llevada a cabo por empresas regionales con su transporte a través de la red.

Posteriormente, se forma un mercado eléctrico nacional integrado por grandes sociedades e inversiones. Sin embargo, esta etapa es el comienzo de la electricidad, que crece porcentualmente mucho en este periodo, pero al final del mismo se encuentra en niveles muy rudimentarios.

En cuanto al desarrollo del ferrocarril, desde mediados del siglo XIX hasta comienzos del siglo XX, se construyen las principales líneas ferroviarias. Estas siguen una estructura radial con centro en Madrid.

⁴ *El ayer de Sevilla.*
(En línea en la página web <elforocofrade.es>).

Su construcción fue subvencionada por el Estado junto con capitales, tecnología y maquinaria extranjera. La conexión de estas nuevas líneas con las ya existentes en Europa se vio dificultada por el mayor ancho de las vías españolas. Al principio, el ferrocarril no fue rentable debido al atraso económico de España pero a la larga se potenció el traslado de viajeros, mercancías e ideas.



(7) La red de ferrocarriles en España durante el siglo XIX.⁵

⁵ Red ferroviaria española.
(En línea en la página web <es.wikipedia.org>).

VALLADOLID Y EL COMIENZO DEL SIGLO XX.

El siglo XIX significa un periodo de profundos cambios en la estructura y paisaje urbano de Valladolid. Durante este siglo se irán produciendo transformaciones tanto económicas como sociales, provocando un cambio profundo en la ciudad de Valladolid. No obstante, se trata de un periodo de la historia sumamente irregular, con la crisis de 1864, originando importantes discontinuidades en el desarrollo y renovación de la sociedad vallisoletana.

Durante el siglo XIX y, en especial, en la segunda mitad, se produce un profundo cambio socioeconómico en Valladolid que se traducirá en la demanda de un nuevo tipo o modelo de ciudad. En esta segunda mitad de siglo, tiene lugar un cambio notable en el aspecto urbano, que desencadenará la transformación de la ciudad tradicional a una más moderna. Los factores que hacen posible esta transformación son la presencia del ferrocarril en la ciudad, el desarrollo económico, especialmente de la industria; y el aumento de la sociedad burguesa vallisoletana.

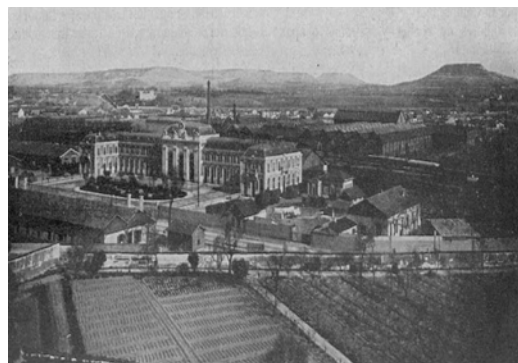


(8) Vista de la Plaza Mayor durante un desfile a principios del siglo XX.⁶

Durante el último tercio del siglo XIX, Valladolid se convertirá en un importante centro de recepción de la población de la provincia y del resto de la región, recuperando la capacidad de atracción del pasado. Esto se ve favorecido por el desarrollo de la industria, evolucionando de una industria tradicional a una generación de industrias más modernas, surgidas inicialmente en torno al Canal de Castilla y favoreciéndose de las ventajas que proporcionaba el ferrocarril, para la instauración de nuevas actividades industriales.

⁶ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: V-018.

La instauración de los principales talleres ferroviarios de la Compañía del Norte en la ciudad de Valladolid favorece el establecimiento de nuevos centros industriales de carácter metalúrgico y potencia el mercado de trigo vallisoletano. Valladolid se convierte en depósito general de mercancías para su posterior distribución hacia el resto de la región y del país, contribuyendo a la prosperidad de Castilla la Vieja.

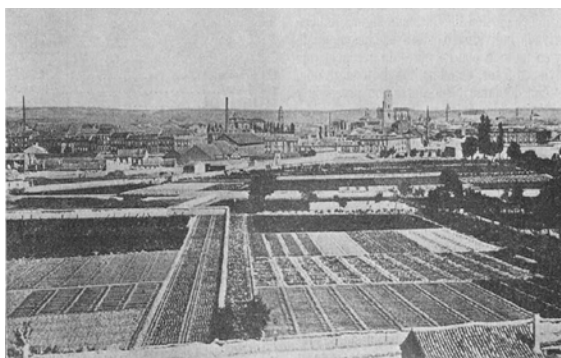


(9) Estación del Norte y de los talleres principales.⁷

Durante este siglo, también se impulsarán grandes transformaciones urbanas que alcanzarán, preferentemente, al interior de la ciudad y en particular al centro de la misma. En este periodo, se instaura el alumbrado eléctrico de arcos voltaicos, cuya inauguración tuvo lugar el 22 de octubre de 1887.

Como resultado de todos estos cambios, al finalizar el siglo XIX, Valladolid ofrece una imagen radicalmente distinta a la tradicional. Todavía no se percibe un cambio radical en la ciudad de Valladolid, pero se encuentra inmersa en un rápido proceso de transformación, que se traduce en la presencia de nuevos elementos urbanos como el ferrocarril, el tranvía y las instalaciones industriales; y la gran actividad edificadora de los últimos años del mismo.

Sin embargo, en el Valladolid a comienzos del siglo XX, el desarrollo que había experimentado la industria no logra desplazar a la agricultura como la principal fuente de riqueza. Durante el comienzo de este siglo, la ciudad de Valladolid se recupera de la crisis económica de 1864 y aumenta su estructura industrial. También se produce un notable aumento de población durante este periodo, que refleja la recuperación de la ciudad.



(10) Vista general de Valladolid a principios del siglo XX.⁸

⁷ “Los talleres de la Compañía del Norte”, en *El financiero hispano-americano. Extraordinario Valladolid*, Valladolid, 1911: 21.
(En línea en la página web <bibliotecadigital.jcyl.es>).

⁸ “Valladolid”, en *El financiero hispano-americano. Extraordinario Valladolid*, Valladolid, 1911: 73.
(En línea en la página web <bibliotecadigital.jcyl.es>).

EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO.

LA INFRAESTRUCTURA DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE.

A comienzos del siglo XIX, la demanda de movilidad en las ciudades experimentó un lento crecimiento que dio lugar a la aparición de los primeros vehículos de alquiler, tanto sillas de mano como carruajes arrastrados por caballerías. Estos transportes tenían precios restrictivos para las clases más populares.

El primer antecedente de los transportes públicos como los entendemos en la actualidad (líneas que atraviesan la ciudad con un recorrido fijo y que son cubiertas con vehículos compartidos) parece ser que se remonta a la Francia del siglo XVII.

En relación con el desarrollo de los transportes de personas en las ciudades, se pueden distinguir tres etapas bien diferenciadas. En cada una, se producirá el desarrollo y el impulso de un medio de transporte, aumentando a su vez la expansión de los centros urbanos.

La primera etapa del transporte en España se alarga hasta el siglo XIX. En este periodo, el desplazamiento de la población se realiza a pie. Este hecho limitaba las distancias recorridas a puntos cercanos en las ciudades, impidiendo largos recorridos. En cuanto a los transportes de mercancías y, solo en muy pequeña medida en los desplazamientos de la población, se utilizaban carruajes tirados por caballerías, lo que permitía recorrer distancias mayores en un menor tiempo.



(11) Carruaje tirado por caballos para el transporte de personas en el siglo XIX.¹

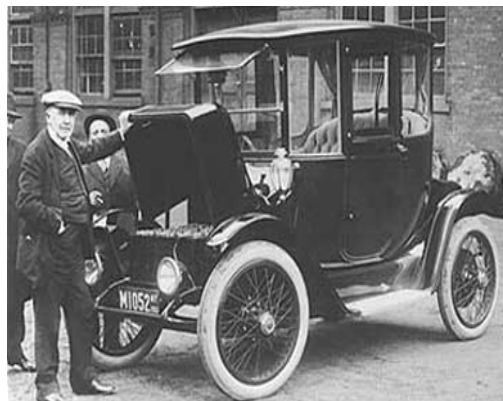
La segunda etapa se inicia a mediados del siglo XIX con el ferrocarril, al cual se une, en el interior, el tranvía. Este último estaría primero tirado por

¹ *Postales antiguas de transportes.*

(En línea en la página web <fotosantiguasdemallorca.blogspot.com.es>).

caballerías, luego se impulsaría gracias al vapor y posteriormente sería electricificado a finales de siglo.

La tercera etapa corresponde al desarrollo del automóvil después de la Segunda Guerra Mundial. En Estados Unidos, este desarrollo se inició más tempranamente, a principios del siglo XX. El impacto de este medio de transporte fue muy importante y favoreció el impulso definitivo de los medios de transporte de personas, facilitando el desplazamiento y aumentando las distancias que se podían recorrer. Se empezaron a desarrollar automóviles con motores de gasolina, impulsados por vapor y eléctricos, empleando acumuladores eléctricos.



(12) Automóvil eléctrico con acumuladores eléctricos en Estados Unidos a principios del siglo XX.²

Para el conjunto de las grandes ciudades históricas europeas, los avances de estas tres etapas se tradujeron en un aumento de la velocidad de desplazamiento. Se estima que la velocidad de desplazamiento evolucionó de 4 kilómetros por hora a 20 y luego a 30.

En cuanto a la evolución en España, en el periodo que transcurre desde el final de la Primera Guerra Carlista al inicio de la fiebre ferroviaria de 1855-1866, se produjo un importante desarrollo, por parte del Estado y otros agentes, para la construcción de infraestructuras de transporte y, especialmente, para la ampliación y mejora de la red de carreteras.

Aunque el inicio de esta nueva red viaria ya había comenzado a mediados del siglo XVIII y al estallar la Guerra de la Independencia, en 1808, la red viaria había alcanzado unos 4000 kilómetros. Tras la guerra, a partir de 1814, se retomó la construcción y mejora de la red, aunque con un ritmo lento a causa de los escasos fondos y la necesidad de reparar algunos tramos construidos anteriormente.



(13) Carreteras de España a finales del siglo XIX.³

² Mercado automotriz global: recomposición y tendencias. (En línea en la página web <www.posgradoeinvestigacion.uadec.mx>).

³ Carreteras de España a finales del siglo XIX. (En línea en la página web <www.zonu.com>).

A partir de la década de 1840, se intensificó el ritmo de construcción y mejora de la red viaria. El mayor impacto en la construcción de infraestructuras anterior a 1855, procedió de las mejoras en la red de carreteras. Las nuevas vías, construidas sobre antiguos caminos carreteros, consiguieron mejorar las condiciones del tráfico rodado a lo largo de las principales rutas del país. A principios de 1855, ya se habían concluido la mayor parte de las rutas radiales y bastantes tramos transversales. La distribución de la red no era uniforme a lo largo del país, siendo Navarra y País Vasco los territorios con mayor densidad.

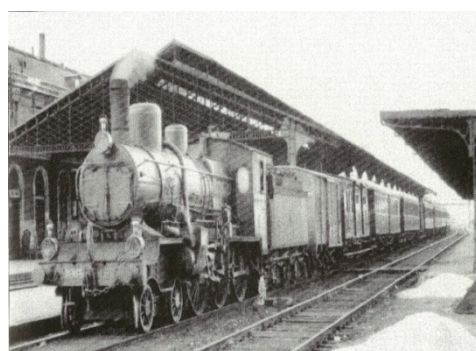
En cuanto al desarrollo de los canales de navegación, se limitó a la terminación de las obras del Canal de Castilla, que se extendía por las provincias de Palencia, Burgos y Valladolid. Con la consecución de las obras de este canal, se alcanzaron los 227 kilómetros de longitud, después de cuatro décadas de inactividad. Gracias al Canal de Castilla, se facilitó el transporte del trigo de Castilla hacia los puertos del norte y de allí a otros mercados.



(14) Vista general de la dársena del Canal de Castilla en Valladolid en los años 20.⁴

En lo relativo a los puertos, la actividad se centró en la reparación, prolongación y ampliación de antiguos muelles deteriorados y en la limpieza de las dársenas. A mediados del siglo XIX, los puertos españoles eran de escasa calidad, hecho que no se corrigió hasta dos o tres décadas más tarde.

A partir de 1855, la llegada del ferrocarril transformó el sistema de transportes español a lo largo de pocas décadas. El desarrollo de las ciudades modernas, a la vez que la red ferroviaria, se vio favorecido por el transporte interior de las personas. Hasta 1866, se llevó a cabo la construcción de líneas de ferrocarril con el objetivo de interconectar los principales centros de población y actividad, las cuales circulaban por las áreas más ricas y pobladas del país. Entre 1873 y 1896, se conectó a la red el resto de los territorios del país.



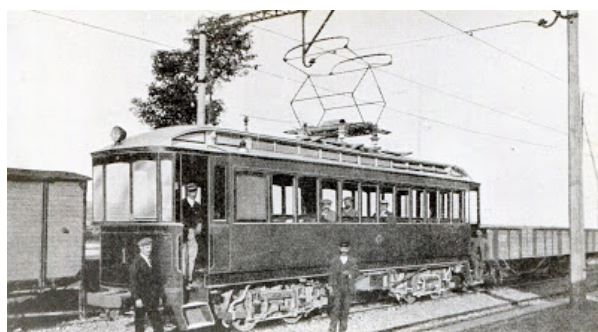
(15) El correo de Ariza, saliendo de la Estación del Norte, en Valladolid.⁵

⁴ Confederación hidrográfica del Duero.
(En línea en la página web <www.chduero.es>).

⁵ Siglo y medio del ferrocarril en Valladolid.
(En línea en la página web <vallisoletvm.blogspot.com.es>).

En los años anteriores a la Primera Guerra Mundial, se produjo el desarrollo de nuevos medios de transporte, especialmente en los destinados al transporte por carretera, como es el caso del automóvil. Este se convierte en un símbolo de bienestar y comodidad.

En cuanto a las mejoras de la red ferroviaria española, en este periodo ya había finalizado su expansión territorial, llegando a todos los lugares donde

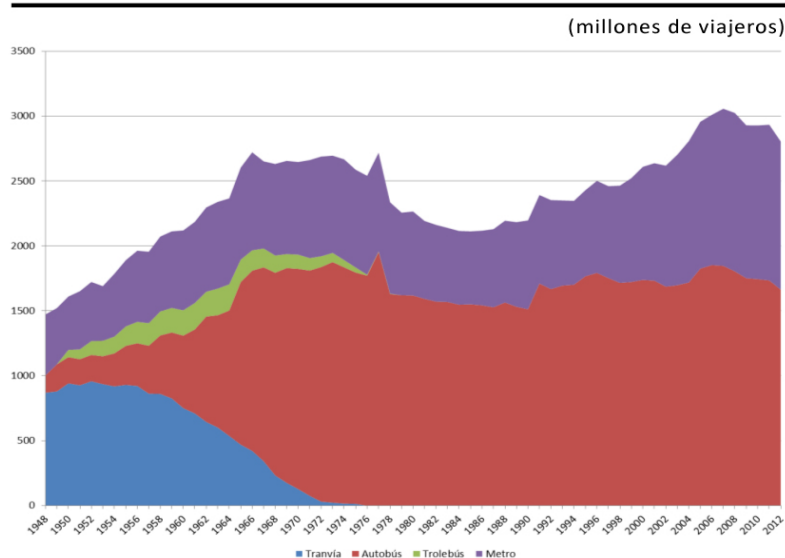


(16) Uno de los primeros trenes en emplear corriente alterna monofásica en su electrificación.⁶

se había probado su rentabilidad. Por lo tanto, las mejoras en este medio de transporte se tradujeron en la electrificación de los trenes, sustituyendo los anteriores trenes de vapor que empleaban carbón, favorecida por la instauración de la electricidad en diversos ámbitos de la sociedad.

Finalmente, en el siguiente gráfico podemos observar la evolución de los diferentes transportes públicos, desde mediados del siglo XX hasta comienzos del siglo XXI. En este gráfico, se percibe la caída de transporte como el tranvía y el trolebús así como el gran aumento de viajeros experimentado por los autobuses. También vemos la evolución del metro, aunque este medio de transporte se reduce a las grandes ciudades.⁷

Gráfica transporte urbano en España, 1948-2010



⁶ *El primer ferrocarril eléctrico en España.*
(En línea en la página web <historiastren.blogspot.com.es>).

⁷ MARTÍNEZ LÓPEZ, A.: *El transporte urbano y su modernización en España 1848-2012*, Zaragoza, Universidad de Zaragoza, 2013.

ORIGEN Y EVOLUCIÓN DEL TRANVÍA COMO TRANSPORTE URBANO.

Los tranvías y los ferrocarriles metropolitanos se pueden considerar una categoría especial de ferrocarriles, con la diferencia de que están destinados al servicio de las rutas urbanas y suburbanas de corta distancia. En el caso de los tranvías, estos se encuentran tendidos sobre caminos ya existentes, en lugar de discurrir sobre obras construidas expresamente.

Hasta el siglo XIX, el ómnibus era el medio de transporte público presente en algunas ciudades. Este consistía en una especie de diligencia de gran tamaño destinada a las clases más pudientes, por su elevado precio. El funcionamiento del ómnibus era perjudicado por el pavimento tan irregular de las calles. Esto hacía que los viajes fueran muy incómodos, debido a los saltos y golpes que provocaban los baches. Además, la capacidad de arrastre de los animales de tiro se reducía notablemente, influyendo sobre la rentabilidad del transporte.



(17) Un ómnibus transportando a ciudadanos por las calles de Madrid en el siglo XIX.⁸

Para solucionar los inconvenientes del ómnibus, comenzó a aplicarse el ferrocarril para el transporte urbano de las ciudades, debido al gran impulso que estaba teniendo este invento. Este medio de transporte proporcionaría una mayor comodidad, ya que el desplazamiento era suave y exento de baches. Además, existiría un menor rozamiento con el pavimento debido a la existencia de los carriles, por lo que los animales de tiro serían capaces de arrastrar vehículos de gran tamaño con el mismo esfuerzo.

Se considera como el primer tranvía de carácter urbano el que unía Swansea y Oystermouth en Gales, Reino Unido, denominado Swansea and Mumbles Railway. Dado que la línea unía dos localidades muy cercanas (con una extensión de 10 kilómetros) y el material usado era ligero, a lo largo de la historia se ha tomado en consideración como tranvía y no como tren.

⁸ *Historia del transporte en Madrid.*
(En línea en la página web <clubdeamigos.crtm.es>).

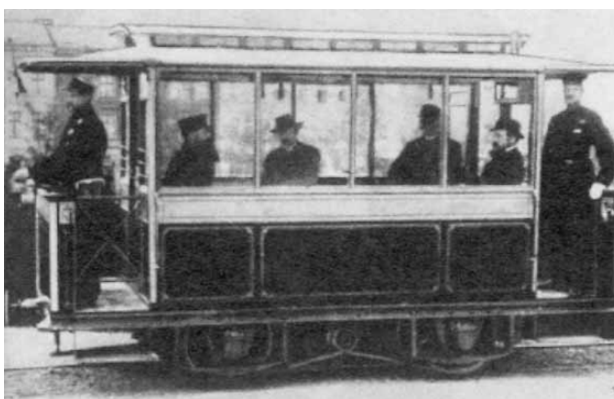
Las obras comenzaron en 1804, después de ser aprobadas por el Parlamento Británico y duraron hasta 1806. El primer trayecto tuvo lugar el 25 de marzo de 1807 conectando las canteras de Oystermouth con la localidad y, concretamente, el puerto de Swansea situado en la desembocadura del río



(18) Swansea and Mumbles Railway, considerado el primer tranvía.⁹

Tawe, bordeando la bahía de Swansea. Aunque en un principio su finalidad era la de transportar los materiales extraídos en las canteras hasta el puerto para facilitar su comercio, posteriormente se comercializó la línea para el transporte de personas. En su origen, era de tracción animal, concretamente, tirado por caballos.

Sin embargo, la primera línea de tranvía se suele atribuir a la instalada en Nueva York el 14 de noviembre de 1832. Esta recorría el sur de Manhattan, desde Prince Street hasta la calle 14. Este servicio era prestado por la New York & Harlem Railroad Company. El éxito que experimentó esta línea de tranvía, hizo que se expandiera este medio de transporte a otras ciudades de Estados Unidos, como es el caso de Nueva Orleans en 1835. Este último sigue en funcionamiento hoy en día, siendo el servicio ferroviario ininterrumpido más antiguo del mundo.



(19) Uno de los primeros tranvías circulando por Manhattan (Nueva York) en 1832.¹⁰

Los primeros tranvías, aunque experimentaron un gran éxito, presentaban una serie de limitaciones. Una de las más importantes era la configuración de las traviesas sobre las que se montaban los carriles. Estas estaban colocadas encima del pavimento, hecho que perjudicaba la circulación de los demás vehículos y de los viandantes. Debido a estas limitaciones, no se produjo la implantación inmediata en el resto de ciudades norteamericanas y europeas.

⁹ *Swansea-Mumbles Railway, Wales.*

(En línea en la página web <worldsteamsite.wordpress.com>).

¹⁰ *Los tranvías de Lima.*

(En línea en la página web <www.monografias.com>).

El desarrollo del tranvía y la solución a los problemas que planteaban en un principio tuvieron respuesta de la mano de un comerciante de vinos francés, Alphonse Loubat, que estaba residiendo en Nueva York. Este empresario había padecido estas dificultades que implicaban las traviesas de los tranvías. Por lo tanto, se encargó de diseñar un nuevo tipo de carril (carril Phoenix), que podía empotrarse perfectamente en el pavimento sin sobresalir por encima, reduciendo los accidentes y lesiones que provocaban los anteriores carriles. Este carril de garganta permitía la circulación de vehículos no ferroviarios sobre él y el libre paso de los peatones.



(20) Alphonse Loubat, inventor del carril Phoenix.¹¹

Los carriles diseñados por Loubat se instalaron por primera vez en Broadway, y se siguen instalando en la actualidad en las zonas compartidas con automóviles debido a las ventajas evidentes que aporta. Debido al gran éxito cosechado, se implantó una red de tranvías urbanos en París. El 21 de noviembre de 1853, se inauguraba el primer tranvía en esta ciudad, el cual discurría a lo largo de dos kilómetros por el quai de Billy (en la actualidad, quai de New York), entre Passy y La Concorde, para continuar por Cours-la-Reine. Este tranvía se denominó como el “*chemin de fer américain*”. Estos tranvías eran impulsados por la tracción animal, que era capaz de arrastrar coches de dos pisos, donde se podían transportar 8 viajeros en el interior, 24 sobre la imperial y 6 en la plataforma trasera.



(21) Grabado mostrando el primer tranvía que circuló por las calles de París.¹²

Esta primera línea de tranvía europea también cosechó un gran éxito, lo que impulsó la expansión del tranvía por toda Europa. En Gran Bretaña, la primera línea se inauguró en Birkenhead el 30 de agosto de 1860. En Suiza, el tranvía llegó en 1862 a las calles de Ginebra, para un año más tarde instalarse en Copenhague. En el imperio austriaco, primero se instaló el servicio en la antigua ciudad de Pest en 1863 y dos años más tarde en Viena.

¹¹ Alphonse Loubat.

(En línea en la página web <railsiferraduras.blogspot.com.es>).

¹² Los tranvías de París.

(En línea en la página web <railsiferraduras.blogspot.com.es>).

El tranvía también se difundió en Alemania, a partir de 1865. En este año, se concluyó la línea que discurría entre el centro de Berlín y Charlottenburg, por la que circulaban coches de dos pisos.

Este rápido auge en la construcción de líneas de tranvía se atribuye a dos grandes ventajas que comportaba el tranvía en aquella época:

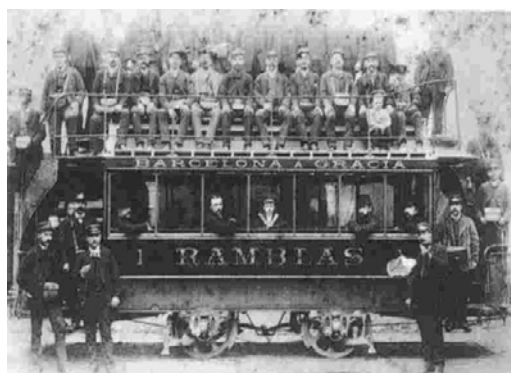
- ✘ La circulación sobre raíles, los cuales eran metálicos y por tanto con un coeficiente de fricción bajo. Este hecho posibilitaba transportar muchas más personas empleando menos energía respecto a los carruajes tirados también por animales que discurrían por la calzada.
- ✘ La superficie de los raíles era bastante regular, lo que permitía incrementar la comodidad de las personas que viajaban en los tranvías, ya que, hasta la fecha, la marcha de los carruajes sobre las calles de la época era irregular debido al estado de la calzada.



(22) Detalle de los raíles a finales del siglo XIX.¹³

Este sistema tranviario completó su expansión europea con la llegada a las principales ciudades que aún restaban de instalarlo, como La Haya (1864), Varsovia (1865), Bruselas (1869), Madrid (1871), Barcelona (1872), Turín (1872), Lisboa (1873), Praga (1875) o Dusseldorf (1876), donde hoy en día sigue operativo.

Desde la década de 1870, el tranvía vivió una espectacular expansión por todo el mundo y prácticamente cualquier ciudad medianamente grande



(23) Tranvía barcelonés de tracción de sangre con imperial (piso superior) en 1888.¹⁴

en los cinco continentes había abierto líneas de tranvías. El tranvía ofrecía un sistema de transporte barato y seguro para la población, facilitaba las relaciones socioeconómicas en las zonas urbanas y permitía una expansión física de la ciudad hacia entornos suburbanos. De este modo, se afianzó como el modo de transporte principal para las masas, sin que existiera otro medio que le hiciera frente.

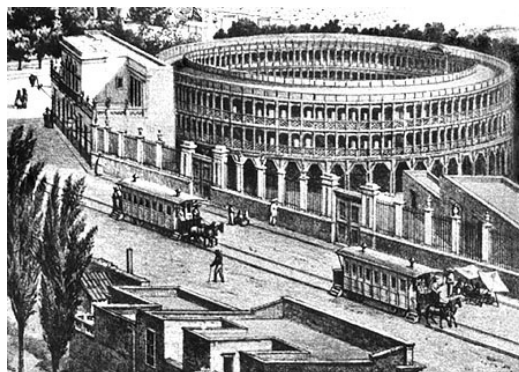
¹³ *Líneas y raíles de tranvías.*

(En línea en la página web <www.galeon.com>).

¹⁴ *Tranvías de Barcelona.*

(En línea en la página web <barcelonaaldetalle.blogspot.com.es>).

Como se puede deducir de lo dicho anteriormente, esta expansión del tranvía no solo tuvo lugar en Norteamérica y Europa, llegando a las diferentes ciudades de Sudamérica. El primer tranvía urbano de Sudamérica se inauguró en Ciudad de México en 1858, donde los coches empleados eran los mismos que se habían empleado en Nueva York desde la década de 1840. Después, se instalaron líneas de tranvías en las ciudades de Santiago de Chile (1858), La Habana (1858), Río de Janeiro (1859), Valparaíso y Buenos Aires (1863), entre otras.



(24) Grabado de la línea de ferrocarril que se instaló en Ciudad de México en 1858.¹⁵

A pesar de todo lo anterior, existían ciertas limitaciones debido al uso de animales en la tracción, lo que incentivó la búsqueda de otros métodos alternativos para sustituir a la tracción animal, como veremos más adelante.

Con el éxito masivo de los tranvías en todas las ciudades, aparecieron otros medios de transporte público para aumentar la competencia. Uno de ellos fue el Rippert, el cual consistía en un ómnibus muy ligero, con la forma de un tranvía pero con menores dimensiones y de un solo piso. Las ruedas estaban forradas de caucho, con la misma separación entre las ruedas que el tranvía, lo que le permitía rodar sobre la ranura del carril tranviario mejorando el confort de su rodadura.



(25) Uno de los Rippert que circuló por Barcelona a finales del siglo XIX.¹⁶

Por lo general, las líneas de Rippert se implantaban sobre los mismos itinerarios que los establecidos previamente por los tranvías urbanos, obstaculizando a estos la circulación. Además de la mayor comodidad, ofrecían tarifas más bajas. Esto derivó en varios problemas con las empresas concesionarias de tranvías, entidades que pretendían hacer uso exclusivo de unas

¹⁵ *Tranvías pioneros en América Latina.*
(En línea en la página web <www.tramz.com>).

¹⁶ *Ripert, el tranvía que perdió sus raíles.*
(En línea en la página web <railsiferraduras.blogspot.com.es>).

costosas infraestructuras que ellos habían financiado, aunque se siguió permitiendo la circulación conjunta del Rippert y del tranvía, hasta que los nuevos tipos de tranvías acabaron con los vehículos de tracción animal.

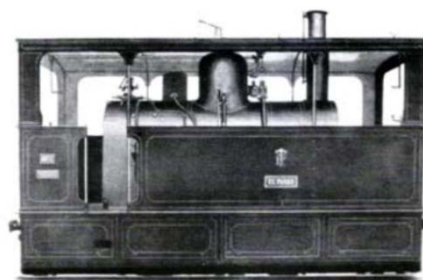
Como ya se ha comentado, la expansión del sistema tranviario fue a través de la tracción animal. Pero a partir de la década de 1870, se empezaba a comprender que el uso de los animales acarreaba demasiados problemas. Los caballos no podían mantener el servicio continuo durante todo el día y debían recibir diferentes cuidados, resguardo y alimento. De todo esto se encargaba la empresa explotadora del servicio, con los problemas que esto ocasionaba. Otro impedimento de la tracción animal era la limitación de implantación en zonas con grandes desniveles, donde los caballos no eran capaces de ofrecer un servicio adecuado. Todos estos inconvenientes impulsaron la investigación de nuevos métodos de tracción.

A mediados del siglo XIX, se empezó a sustituir la tracción animal por otros métodos. En la década de 1910, el sistema de tranvías de tracción animal ya había desaparecido de la mayoría de ciudades europeas y americanas, como es el caso de Nueva York, donde se cerró la última línea de tracción animal en 1917.

En esta época, veían la luz otros medios de transporte, como el autobús, que se encontraba en fase de prueba. Otros, como el automóvil, eran minoritarios y estaban reservados a las clases más pudientes. A pesar de esto, el tranvía mejoraba técnica y mecánicamente, siendo más rápido y teniendo mayor capacidad.

Para sustituir la tracción animal, con la tecnología de mediados del siglo XIX, se pensó en la máquina de vapor. Esta no se adaptaba adecuadamente a las ciudades en las que existían tranvías, debido a las elevadas emisiones de vapor, los gases de la combustión de carbón y el excesivo ruido que producían las locomotoras. Además, tenían la consideración de un transporte poco seguro.

Para reducir esta serie de inconvenientes, se tomaron algunas medidas, entre las que se encontraba tapar las ruedas y maquinaria móvil con protecciones, emplear combustibles que emitieran menos humo, usar filtros para reducir el volumen



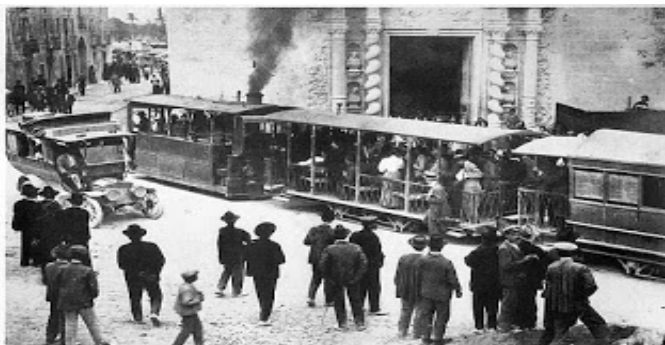
(26) Carenado de una locomotora de vapor.¹⁷

¹⁷ *Los tranvías de vapor en España.*

(En línea en la página web <tranviasdevapor.blogspot.com.es>).

de humo y limitar la velocidad. No fue hasta 1873 cuando diversas ciudades europeas incorporaron este tipo de tracción, ya fuera sustituyendo totalmente la tracción animal o coexistiendo con esta.

Sin embargo, a pesar de la capacidad de mover varios coches con una mayor capacidad de transporte, y todas las medidas tomadas para reducir sus inconvenientes, el tranvía de vapor fue quedando obsoleto en la década de 1880 y fue relegado a las zonas rurales en la última década del siglo XIX, debido a la aparición de otras tecnologías aplicables a la tracción del tranvía, como veremos más adelante.



(27) Tranvía de tracción vapor circulando por Alicante.¹⁸

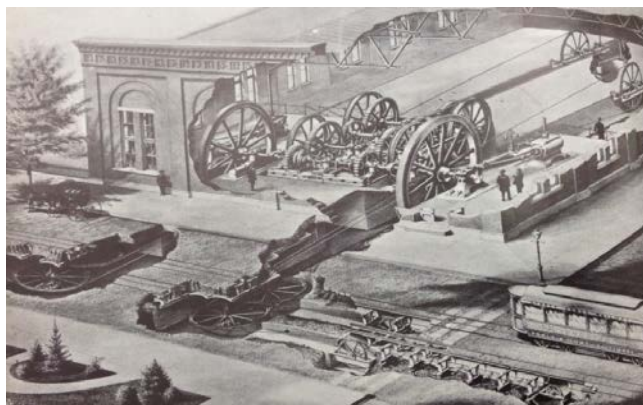
A finales del siglo XIX y principios del siglo XX, no acababa de definirse un tipo de tracción que destacara sobre el resto y surgieron diferentes alternativas, siendo en su mayoría variantes del motor a vapor.

Una de estas novedosas alternativas fue la tracción por aire comprimido, propuesta por Louis Mékarski. Este sistema se basaba en impulsar los tranvías mediante el empleo de aire comprimido, el cual se recarga en las paradas según la necesidad. Tras las primeras experiencias en París en 1876, el sistema se implantó cuatro años más tarde en Nantes, donde funcionó con gran éxito hasta 1916.

Otra alternativa que se implantó en esta época y una de las más importantes fue el tranvía de cable, también conocido como “*cable-cars*”, que fue capaz de perdurar en el tiempo con relativo éxito. Este sistema aportaba soluciones a los problemas de la tracción de vapor al instalar una única central de fuerza dotada de una máquina de vapor fija, que efectuaba el movimiento de arrastre del cable. Esta máquina de vapor se ubicaba en el extrarradio de la ciudad, de forma que las emisiones contaminantes procedentes de la combustión del carbón no afectaban a la población de las ciudades.

¹⁸ *Los tranvías de vapor en España. Una historia casi desconocida.*
(En línea en la página web <www.docutren.com>).

De este modo, los coches del tranvía eran arrastrados por el cable sin fin que desplazaba la citada máquina de vapor, el cual estaba alojado en una ranura situada entre los raíles. El tranvía tenía un dispositivo que le permitía agarrarse o desengancharse, con el fin de ponerse en marcha o detenerse.



(28) Detalle de una planta de un sistema de tracción de cable en Estados Unidos.¹⁹

Aunque este sistema de tracción de cable era bastante complejo, aportaba una serie de ventajas al sistema tranviario. Una de ellas era la capacidad de superar mayores desniveles ya que no existía dependencia entre el movimiento del tranvía y la adherencia de sus ruedas para garantizar la correcta tracción. Sin embargo, el funcionamiento de este sistema originaba un elevado coste. Requería el uso de muchos metros de cable, una plataforma habilitada para que el cable se moviera correctamente con poleas y motores continuamente en marcha, con lo que cualquier operación de mantenimiento implicaba la parada del cable y, con ello, el paro completo de las líneas de tranvía. También tenía una serie de problemas, como que un fallo del cable dejaba fuera de servicio a toda la línea y que la velocidad era constante independientemente de la pendiente del terreno.



(29) Ejemplo de cable-car en la actualidad, en la ciudad de San Francisco.²⁰

¹⁹ *Cable car (railway).*

(En línea en la página web <en.wikipedia.org>).

²⁰ *El tranvía de San Francisco.*

(En línea en la página web <viajes.elpais.com.uy>).

El primer tranvía en emplear esta tracción de cable fue, en el año 1840, la línea London and Blackbell Railway en la ciudad de Londres. Posteriormente, se instala este sistema en la ciudad de San Francisco en el año 1873, donde obtiene un gran éxito. Tras estos buenos resultados, se extiende a otras ciudades norteamericanas como Chicago, Seattle o Nueva York, así como a Dunedin en Nueva Zelanda, Melbourne en Australia y, en Europa, a Liverpool, Glasgow o Lisboa.



(30) Detalle de los raíles para el sistema de tracción de cable en la ciudad de San Francisco.²¹

Sin embargo, todos estos sistemas fueron pronto superados por el desarrollo de la tracción eléctrica. En el periodo anterior a la Primera Guerra Mundial, el de máxima expansión de la tracción eléctrica, los Estados Unidos fueron los pioneros del desarrollo del tranvía. La invención y el desarrollo de los motores eléctricos permitieron la implantación de estos tranvías de tracción eléctrica.

Las primeras experiencias en la tracción eléctrica las llevó a cabo Werner von Siemens. En 1879, en la Exposición Universal de Berlín, demostró que mediante una dinamo se podía generar suficiente tracción como para empujar un tranvía. Dos años más tarde, en 1881, se abrió la primera línea



(31) Primer ferrocarril eléctrico (alimentado desde una fuente externa), construido por Siemens en la Exposición Universal de Berlín en 1879.²²

regular de tranvía eléctrico, en la ciudad de Lichterfelde, en las cercanías de Berlín. Estos tranvías disponían de un motor potente, fiable, silencioso y exento de emisiones contaminantes. La electricidad para el funcionamiento de los tranvías era suministrada directamente a través de los raíles, lo que permitía alcanzar velocidades máximas de 40 kilómetros por hora.

²¹ *El tranvía de San Francisco.*
(En línea en la página web <viajes.elpais.com.uy>).

²² *1879: First electric railway.*
(En línea en la página web <www.siemens.com>).

Debido a la toma de corriente a través de los raíles, aparecieron los primeros problemas de seguridad para los peatones. Esto potenció el desarrollo de sistemas alternativos de provisión de electricidad más seguros. La primera alternativa fue desarrollada por el belga Charles J. Van Depoele, que consistía en un sistema de toma de corriente mediante línea aérea, donde el tranvía se conectaba a ella mediante un pantógrafo, trole o arco. También hubo mejoras en el aspecto de transmisión de esfuerzos, las cuales fueron llevadas a cabo por Frank J. Sprague. El sistema de tranvías eléctricos con conductor aéreo se inauguró en la línea Mödling and Hinterbrühl, cerca de Berlín, en 1883.

Otra alternativa al conductor aéreo (catenaria) fue la de instalar el conductor enterrado, aumentando la seguridad para los peatones. Este sistema no se impuso al de catenaria, por ser este último más económico en cuanto a instalación y mantenimiento.

El éxito de la tracción eléctrica se empezó a gestar con la electrificación de la red de Tranvías de Richmond (Virginia) en 1887, donde se confirmó



(32) Postal del tranvía con toma aérea de corriente en Richmond (Virginia).²³

la idoneidad de la energía eléctrica para este sistema de transporte público. Cinco años más tarde, en Estados Unidos existían alrededor de dos mil kilómetros de líneas electrificadas, mientras que una década después, en 1902, esta cifra había aumentado en quince veces.

La electrificación progresó con igual rapidez en Europa, tanto en Gran Bretaña como en el continente. Lo mismo sucedió en las principales ciudades de Asia, África y Sudamérica. Por unión de las diferentes líneas existentes en las ciudades, se formaron grandes compañías, con frecuencia asociadas a las empresas productoras de electricidad. Durante la Primera Guerra Mundial, casi todas estas compañías pasaron por graves crisis financieras, debido a estar obligadas a mantener unas tarifas fijas, mientras ascendían los salarios del personal.

²³ Frank J. Sprague.
(En línea en la página web <en.wikipedia.org>).

La supremacía del tranvía como transporte público de masas fue llegando a su fin hacia 1920, cuando algunas compañías empezaron a introducir autobuses en sus líneas. De este modo, se pretendían reducir los gastos de tendido y conservación de los carriles, que hacían antieconómico este servicio público, tan limitado por la poca capacidad de transporte de los tranvías.

Aun así, los tranvías siguieron mejorando e introduciendo novedades, como coches de dos pisos, coches con cobro a la entrada por el propio conductor, coches más rápidos, que lograron frenar, en buena medida, esta sustitución a favor de los autobuses. De todas formas, el desarrollo de los autobuses y la irrupción del automóvil privado iban dejando atrás este transporte.

Algunos países empezaron a sustituir la mayoría de las líneas, como



(33) Primer autobús en Sabadell en tono a los años 20.²⁴

ocurrió en la ciudad de Londres, donde la sustitución se completó hacia el año 1950. En la Europa mediterránea, en países como Francia, España e Italia, también se fue imponiendo el autobús como medio de transporte para las masas. También ocurrió lo mismo en diferentes ciudades de Estados Unidos, Canadá y países asiáticos.

Otros países mantuvieron su sistema tranviario después de este proceso de desaparición. Sin embargo, no siguieron desarrollándolo y expandiéndolo como lo había hecho hasta la fecha. Algunos de estos países fueron Alemania, Bélgica, Países Bajos, Luxemburgo, Suiza y los países del Este de Europa. Frecuentemente en estos países, las compañías no lograron superar la crisis económica que padecían y pasaron a ser de propiedad municipal.

Las causas de esta pérdida de importancia de los tranvías las podemos encontrar en el elevado coste tanto de la mano de obra como de los materiales que constituían el servicio de tranvías. En algunos países, el mantenimiento se hizo inviable, lo que provocó el cierre total. Por el contrario, los autobuses y los automóviles estaban avanzando técnicamente y los costes de producción se estaban reduciendo, gracias a la producción en cadena.

²⁴ *90 años en la carretera.*

(En línea en la página web <www.elperiodico.com>).

Con esta situación, se apostó por la construcción de infraestructura viaria, dejando a un lado el sistema ferroviario y tranviario. Los países vieron, en el autobús, el perfecto sustituto del tranvía como medio de transporte público en las ciudades. Además, el vehículo propio adquiría gran importancia, debido a la gran autonomía que proporcionaba.



(34) Modelo de autobús desarrollado por Mercedes-Benz en el año 1925, el primero con bastidor bajo.²⁵

El desmantelamiento del sistema tranviario que tuvo lugar en las ciudades, dejó sin servicio los conductores eléctricos aéreos que se habían instalado en el periodo de electrificación de los tranvías. Con el fin de dotarles de una utilidad, en muchas ciudades se apostó por instalar líneas de trolebuses. Estos consistían en autobuses alimentados con energía eléctrica. Este sistema no adquirió gran éxito y se convirtió en un sistema de transporte efímero.



(35) Trolebús circulando por las calles de la ciudad de Bilbao hacia 1940.²⁶

²⁵ *La historia del autobús.*

(En línea en la página web <www.mercedes-benz.es>).

²⁶ *Los trolebuses de Castellón.*

(En línea en la página web <historiastren.blogspot.com.es>).

EL SISTEMA TRANVIARIO EN ESPAÑA.

Antes de la llegada del tranvía a España, se tiene constancia de una línea de ómnibus implantada en Madrid en 1843. Este servicio se considera el primer transporte urbano instaurado en España.

Alphonse Loubat, inventor del carril tipo Phoenix como hemos comentado anteriormente, pretendió instalar el servicio de tranvías en España, ya en 1854. Quiso instalar diversas líneas, como Barcelona-Sarriá, Málaga-Granada, Granada-Jaén, Madrid-Toledo y Burgos-Valladolid; aunque finalmente no proliferaron estas iniciativas.

De este modo, el primer tranvía español se implantó en la provincia de Cuba y no en la Península Ibérica. El 5 de septiembre de 1857, se constituyó la Compañía del Ferrocarril Urbano en la capital cubana, La Habana. Este primer servicio de tranvías no tenía como finalidad el transporte de la población, sino el transporte de mercancías entre el puerto y la estación del ferrocarril. Las obras de este servicio de tranvías comenzaron el 20 de noviembre de 1857, teniendo lugar la inauguración el 3 de febrero de 1858. Este servicio se aplicó al transporte de pasajeros el 20 de septiembre de 1859.



(36) Tranvías de sangre circulando por las calles de La Habana (Cuba).²⁷

Este sistema de transporte, tan novedoso, tuvo bastante éxito. Debido a esto, se emprendió la instalación de una completa red compuesta de cuatro líneas en toda la ciudad de La Habana. La concesión de esta red fue autorizada por una Real Orden del Ministerio de la Guerra el 5 de febrero de 1859, estableciendo las siguientes líneas:

- ✕ Plazuela de San Juan de Dios a Jesús del Monte.
- ✕ Plazuela de San Juan de Dios hasta el Cerro.

²⁷ *Los rieles que hicieron ciudad: Tranvías de La Habana.*
(En línea en la página web <tranviasdelahabana.blogspot.com.es>).

- ✕ Plácer de la Punta, estación de Villanueva y muelles de Paula, con ramal al muelle de San Francisco.
- ✕ Plácer de la Punta hasta El Carmelo.

La explotación de estas líneas comenzó el 4 de septiembre de 1859 con la ruta Plácer de la Punta hasta El Carmelo, por lo que se considera la primera línea de tranvías para el transporte de pasajeros.

Después de la implantación del tranvía en Cuba, éste llegó a la Península Ibérica, concretamente a la ciudad de Jerez de la Frontera. Este servicio fue autorizado por la Comisión de Policía Urbana de Jerez el 13 de abril de 1859. La línea de tranvías de tracción animal discurría desde la estación de El Egido hasta la plaza del Arenal, por las calles Porvenir, Angustias y Corredera. Sin embargo, este servicio no tuvo gran éxito y el 13 de agosto de 1890 se solicitó el fin de la concesión, desmantelando las instalaciones.

A continuación de estas dos primeras experiencias, el servicio de tranvías llegaría a Madrid. Después de diversos proyectos que no se materializaron, el 10 de junio de 1869, se autoriza la construcción de una línea, que sería llevada a cabo por el empresario José Domingo Trigo, el cual poseía las concesiones de explotación de la Compañía del ferrocarril urbano de La Habana. Sin embargo, esta concesión para establecer el tranvía en Madrid fue transferida al empresario británico William Morris. Finalmente, este empresario, junto con capital británico, concluye las obras de instalación del tranvía. De esta forma, el 31 de mayo de 1871, se inaugura el primer tramo de la línea, enlazando la estación de Serrano con la Puerta del Sol.



(37) Tranvía en sus comienzos por Madrid.²⁸

La siguiente ciudad que siguió a la capital española en inaugurar este transporte fue Barcelona. El 27 de junio de 1872, entraba en funcionamiento la línea de Barcelona a Gracia.

²⁸ *El Madrid del siglo XIX.*

(En línea en la página web <www.pronunciamientos.rizoazul.com>).

Con los tranvías instalados en las dos principales ciudades españolas, este medio de transporte sufre una expansión por todo el territorio español, inaugurándose diversas líneas en los años siguientes, como es el caso de Santander (24 de junio de 1875), Valencia (23 de junio de 1876), Bilbao (10 de septiembre de 1876), Sanlúcar de Barrameda (agosto de 1879), Mallorca



(38) Tranvías en los inicios de la línea en Zaragoza.²⁹

(13 de abril de 1881), Motril (28 de septiembre de 1881), Valladolid (22 de diciembre de 1881), Málaga (1885) y Zaragoza (19 de octubre de 1885). Incluso con esta rápida expansión, España tenía un retraso en la instauración de los tranvías de unos 20 años en relación con las ciudades pioneras del continente.

Según las Estadísticas de Obras Públicas (1895-1896) a mediados de la última década del siglo XIX había en toda España, 531 kilómetros de tranvías en explotación, 108 en construcción y otros 312 concedidos, pero cuya construcción estaba paralizada o no comenzada. En esta época, todos los tranvías que discurrían por la veintena de ciudades con este servicio, eran de tracción animal o de sangre.

En la siguiente tabla, perteneciente a las Estadísticas de Obras Públicas, podemos ver las líneas de tranvías en funcionamiento y su extensión a finales de 1896.³⁰

Ciudad	Líneas	Longitud (kms)
Alicante	Tranvía urbano.	5,719
Avilés	A Salinas.	4,748
Badajoz	Tranvía urbano.	2,069
Barcelona	Barna a Sans; Barna a Gracia; Les Corts; Atarazanas a Barcelonesa; Atarazanas a Gracia; Barna a Pueblo Nuevo; Circunvalación; Baños Orientales; Ensanche y Gracia; Rambla a San Felipe.	37,029
Bilbao	Urbano; Las Arenas y Algorta; a Santurce.	42,406
Cádiz	Calzada de Sanlúcar al bajo de Guía.	0,834
Cartagena	Tranvía urbano.	2,655
Gijón	A La Guía; a Natahoyo.	5,614

²⁹ *Tranvías de Zaragoza.*

(En línea en la página web <www.azaft.org>).

³⁰ URIOL SALCEDO, J. O.: *Historia de los caminos de España. Vol. II. Siglos XIX y XX*, Madrid, Colegio de Ingenieros de caminos, canales y puertos, 1992: 87-92.

Ciudad	Líneas	Longitud (kms)
Las Palmas	Las Palmas al Puerto de La Luz.	6,770
Madrid	Tranvía de Madrid; Tranvía transversal; Tranvía del Hipódromo; Tranvía del Pacífico y Bombilla; Tranvía del Norte; Ventas a Embajadores; Alcalá a Plaza de Toros; Tranvía de La Guindalera; Madrid a Carabanchel; Madrid a Vallecas.	64,327
Málaga	Tranvía urbano; Málaga al Palo.	8,260
Oviedo	Estación a Campomanes.	1,891
Palma de Mallorca	Estación al Puerto.	3,000
San Sebastián	San Sebastián a Rentería.	10,711
Santander	Al Sardinero; tranvía urbano; enlace a muelles.	10,632
Sevilla	Macarena; Osario; Triana; Calzada; S. Pedro; Plaza de Toros; calle Carbón; Florida; Parque.	10,058
Tarragona	Tranvía urbano.	2,783
Valencia	Circunvalación; interior; al Grao; diagonal; Cabañal; enlace F.C.; ensanche; complementaria.	59,621
Valladolid	Tranvía urbano.	2,560
Zaragoza	Constitución a Arrabal; a la estación de Barcelona; al Bajo Aragón; al Torrero; a la estación de Madrid; a la estación de Cariñena; circunvalación.	9,774
TOTAL		291,461

La evolución del sistema tranviario español siguió con la sustitución de la tracción animal, que se eliminó totalmente en 1927. Primero apareció la tracción de vapor, con la Real Orden del 26 de mayo de 1879 sobre “la concesión de ferrocarriles de vapor por las carreteras”, como es el caso de la línea Madrid-Leganés en 1879, de Barcelona en 1877 y de Valencia en 1892, entre otras. En esta Real Orden, se establecían las bases para establecer este tipo de tracción, entre las que se encontraban la ocupación máxima de las carreteras por parte de los tranvías (siendo esta de 3 a 3,5 metros de ancho, dejando libre para la circulación una distancia mínima de 6 metros). La velocidad de circulación también se vio reflejada en esta Orden, estableciendo la circulación a paso de hombre dentro de las ciudades y una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora fuera de los núcleos urbanos.



(39) Tranvía de vapor de Gandarillas al Sardinero en la ciudad de Santander en 1877.³¹

³¹ *Los tranvías de vapor en España.*
(En línea en la página web <tranviasdevapor.blogspot.com.es>).

Después de esta Real Orden, se promulga la Ley general de Ferrocarriles del 23 de noviembre de 1877, que trataba el tema de los tranvías. En esta ley se definen los tranvías como ferrocarriles establecidos en vías públicas. Como aspecto importante, destaca que los tranvías debían establecerse de manera que no causaran perjuicio ni entorpecimiento a la circulación de los vehículos ordinarios que transitaran por la carretera o las vías que ocuparan.

Para el cambio de tracción animal a otro tipo de tracción, este debía ser aprobado por el Ministerio de Obras Públicas, medida confirmada por la ley del 14 de agosto de 1895 sobre “las condiciones con que puede autorizarse el cambio de motor animal en los tranvías” y el Real Decreto del 15 de diciembre de 1899. Para los cambios de motor, se exigía un proyecto compuesto de memoria explicativa, planos de las obras, tarifas y presupuestos de ejecución del cambio.

La aplicación de la electricidad como método de tracción de los tranvías españoles comienza en Bilbao en 1896, con la línea Bilbao-Santurce. Este proceso de electrificación de los tranvías, que comienza en Bilbao, se expande por todas las líneas españolas, finalizando en 1924 en las ciudades de Alicante, El Ferrol y Pontevedra.



(40) Tranvía eléctrico junto al teatro Arriaga en Bilbao.³²

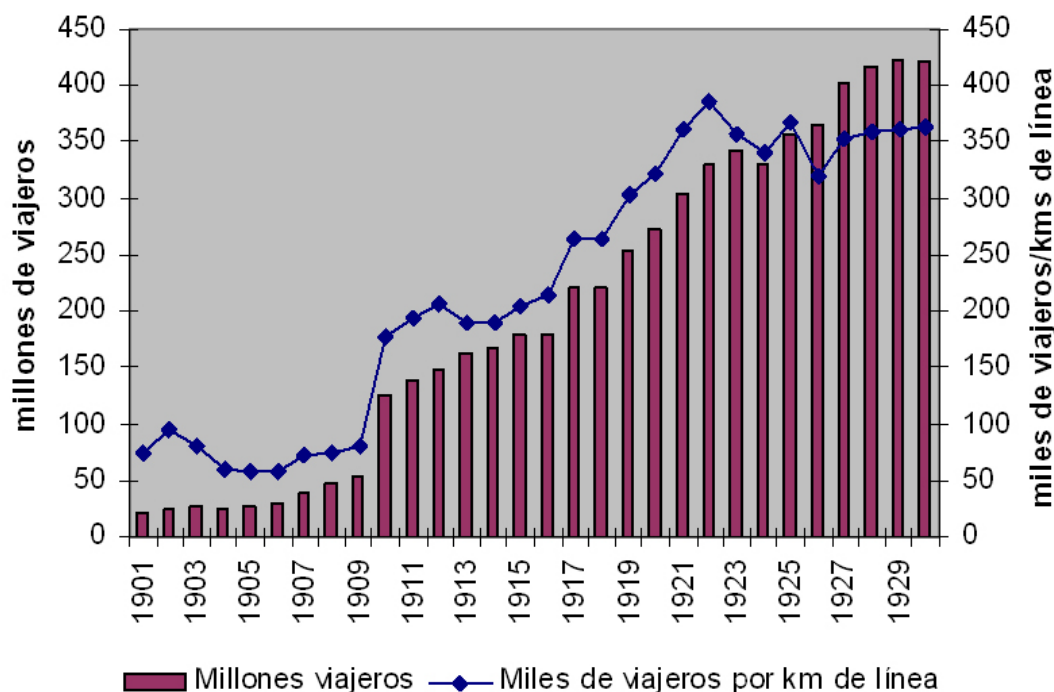
vías españoles comienza en Bilbao en 1896, con la línea Bilbao-Santurce. Este proceso de electrificación de los tranvías, que comienza en Bilbao, se expande por todas las líneas españolas, finalizando en 1924 en las ciudades de Alicante, El Ferrol y Pontevedra.

A finales de la década de los años 20, se alcanzó una longitud en torno a 1.200 kilómetros. Antes de la Guerra Civil, en España llegaron a tener tranvías urbanos 28 ciudades: Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Zaragoza, Málaga, Alicante, Granada, Bilbao, Vigo, Gijón, Valladolid, Oviedo, Avilés, San Sebastián, Santander, La Coruña, Murcia, Cartagena, Cádiz, Pontevedra, Palma de Mallorca, Pamplona, Linares, Mataró, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Cáceres. Algunas más tenían un sistema llamado de tranvías, aunque en realidad eran trenes de cercanías que comunicaban poblaciones cercanas.

³² *El tranvía de Bilbao a Durango y Arratia.*

(En línea en la página web <historiastren.blogspot.com.es>).

En el siguiente gráfico, podemos ver la evolución de los viajeros y la relación de viajeros por kilómetro de línea en las tres primeras décadas del siglo XX. Observamos que el número de viajeros aumenta año tras año y la relación de viajeros por kilómetro de línea hace, prácticamente, lo propio.³³



A principios de la década de los años 30, España alcanza el máximo desarrollo en los tranvías, tanto en el diseño como en la construcción. Se producen dos avances muy importantes: la construcción de cajas metálicas (de estructura metálica) y la adaptación del truck de dos ejes tipo "Brill 79 EX". La caja metálica proporcionaba seguridad, mientras el nuevo truck aportaba mayor comodidad. Estos dos avances no fueron los únicos, ya que se empezaron a utilizar motores más potentes, más pequeños y autoventilados, lo que significaba una mayor velocidad, mejor frenado y menor altura del vehículo.

Este desarrollo y etapa de esplendor del tranvía en España se ve alterado por el Decreto de 21 de Julio de 1933, el cual se compone de tres artículos, en los que se informa de los inconvenientes que produce la circulación de tranvías por las carreteras.

³³ MARTÍNEZ LÓPEZ, A.: *El transporte urbano y su modernización en España 1848-2012*, Zaragoza, Universidad de Zaragoza, 2013.

El primer artículo del citado Decreto señala lo siguiente:

*“En lo sucesivo, no se otorgarán nuevas concesiones de líneas tranviarias que en todo o en parte hayan de ocupar terrenos de carreteras o de cualesquiera otras vías de carácter público costeadas con fondos del Estado”.*³⁴

El segundo artículo señala que no se otorgarán prórrogas a las concesiones cuyas obras de construcción no se hayan finalizado en los plazos legales. En cuanto al tercer artículo, se señala que solo se autorizarán las obras que sean indispensables para la conservación y reparación, sin conceder permisos para ampliación o reforma de las líneas tranviarias en explotación.

El planteamiento del Decreto era tan drástico que forzosamente aparecieron excepciones a su aplicación en años posteriores, incluso en el nuevo régimen instaurado en España en 1939. Estas excepciones se centraron en la prolongación de líneas existentes o en la instalación de nuevos elementos en la red, como serían los apeaderos.

Con la finalización de la Guerra Civil, tiene lugar una transformación en los medios de transporte de la sociedad española. Las redes de transporte público se encontraban en un estado lamentable, debido a la escasez de repuestos y a la falta de mantenimiento durante el periodo de guerra. Añadido a esto, el periodo concesional de los primeros tranvías estaba a punto de concluir, lo que no motivaba la inversión por parte de las compañías concesionarias. Entre las pocas acciones de recuperación que tomaron las compañías tranviarias, se encontraban las puramente estéticas, centradas principalmente en las carrocerías. En ocasiones, también se incluían nuevos elementos, como las puertas accionadas por medios neumáticos.



(41) Tranvía deteriorado durante el desarrollo de la Guerra Civil.³⁵

En esta situación se produce el auge de otros medios de transporte, en un principio el trolebús, utilizando el tendido eléctrico tranviario, y posteriormente los transportes con motor de combustión interna, con la instauración tanto de los autobuses urbanos como del vehículo particular. Cabe destacar que estos transportes también fueron perjudicados por el periodo de guerra,

³⁴ “Decreto de 21 de Julio de 1933”, en *Gaceta de Madrid*, Madrid, 1933: 539.

³⁵ *Una Guerra Civil que nunca ha terminado*.

(En línea en la página web <eltranvia48.blogspot.com.es>).

desapareciendo en su totalidad en el caso de algunas ciudades que empezaban a instalarlos. Estos medios de transporte se presentan, a diferencia del tranvía, como más modernos, flexibles y compatibles entre sí. Además, estos medios de transporte se ven favorecidos por diversas circunstancias, como el retorno del transporte por carretera, la escasa capacidad financiera de las compañías de transportes y la falta de subvenciones por parte de la Administración para la modernización de las redes de tranvías.

En cuanto al trolebús, se intentó con este medio de transporte mantener la tracción eléctrica. Este transporte se regía de acuerdo a la *“Ley de 5 de Octubre de 1940 por la que se regula la concesión administrativa de líneas de transporte realizado por trolebuses”*. Esta ley, en su mayoría, no era contraria al servicio de tranvías, sino que abogaba por un medio de transporte independiente del petróleo extranjero.

La longitud de la red de trolebuses en España alcanza su máximo en 1963 con 276 kilómetros. Sin embargo, con la competencia de los autobuses y la existencia aún de los tranvías, el número máximo de viajeros anuales, en ese mismo año, es de 205 millones, un tercio de los del tranvía y menos de la cuarta parte del autobús. Este último, en este momento, transporta más viajeros que los dos sistemas eléctricos juntos, demostrando la supremacía del motor de explosión sobre la tracción eléctrica.

En 1954, vio la luz la *“Ley de Autobuses”*. Esta ley, a diferencia de la *“Ley de Trolebuses”*, tenía como objetivo la sustitución de los tranvías por los autobuses, como se puede ver en su propia denominación: *“Decreto-ley de 16 de Junio de 1954 por el que se faculta al Ministro de Obras Públicas para autorizar la transformación de las concesiones de tranvías en otras equivalentes de autobuses durante el plazo de vigencia de aquellas”*.



(42) Trolebús en la década de los 50 por las calles de Santander.³⁶

En la citada ley, se describe la situación y los problemas que estaban ocasionando los tranvías aún en funcionamiento y las razones por las que se debía proceder a su sustitución, así como el proceso a seguir para ello:

³⁶ Breve historia de los tranvías de Santander.
(En línea en la página web <historiastren.blogspot.com.es>).

“La práctica ha demostrado que persiste, agravándose, la necesidad de levantar las instalaciones fijas tranviarias en muchas carreteras o caminos públicos y que a veces no se resuelve ni económica ni técnicamente el problema sustituyendo los tranvías por trolebuses, bien por el elevado coste de las instalaciones de estos últimos o del fluido eléctrico, bien por la escasez de éste, bien por no adaptarse el tráfico o las condiciones de las carreteras o calles a la utilización de este medio de transporte.

En estos casos se hace necesario autorizar a las Empresas de tranvías a transformar sus concesiones en otras equivalente de trolebuses durante el plazo de vigencia de aquéllas.

Y dándose actualmente varios, de extrema urgencia, en los que es prácticamente imposible continuar la explotación del tranvía en las condiciones de seguridad exigibles a los servicios públicos, no siendo conveniente su transformación en trolebuses, procede arbitrar inmediata solución, haciendo uso de la autorización concedida por el artículo trece de la Ley de diecisiete de Julio de 1942.

Una vez terminados los plazos de las concesiones, [prorrogadas y transformadas a autobuses] se sacarán estos servicios de transportes por carretera a concurso público, de acuerdo con la presente legislación en la materia. En estos concursos tendrán derecho de tanteo las empresas acogidas a este Decreto-ley que hayan venido explotando los servicios hasta finalizar las concesiones”³⁷.

Desde 1950, se produce una disminución de los kilómetros de línea tranviaria a favor de los autobuses. En 1956, las líneas de tranvías se habían reducido ya a los 650 kilómetros, mientras que el autobús alcanzaba los 1.350 kilómetros. En 1965, sigue la reducción de los tranvías hasta los 265 kilómetros y el aumento de los autobuses, logrando ya los 4.000 kilómetros. Esta paulatina reducción se mantiene hasta la eliminación del tranvía como medio de transporte en las ciudades españolas en 1976.



(43) Último tranvía por Zaragoza el 23 de enero de 1976.³⁸

³⁷ “Decreto-ley de 16 de Junio de 1954”, en *Boletín Oficial del Estado*, Madrid, 1933: 6660.

³⁸ *Tranvías y autobuses urbanos*.

(En línea en la página web <historiadeluismi.wordpress.com>).

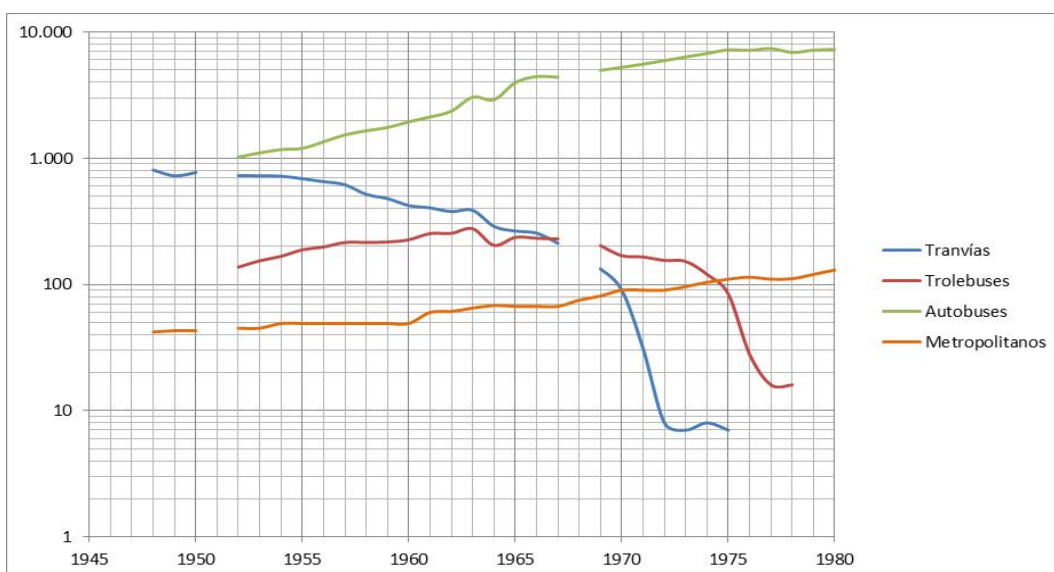
En la siguiente tabla, podemos ver las fechas más significativas en lo que respecta al sistema tranviario, apreciando que Zaragoza es la última ciudad en la que existía tranvía en 1976.³⁹

Ciudad	Inicio de los tranvías	Electrificación de los tranvías	Fin de los tranvías
Alicante	1893	1924	1969
Avilés	1903	1921	1960
Badajoz	1889	---	1912
Barcelona	1872	1899	1971
Bilbao	1876	1896	1955
Cádiz	1906	1906	1952
Cartagena	1892	1907	1959
La Coruña	1903	1913	1954
Ferrol	1892	1924	1962
Gijón	1890	1909	1964
Granada	1904	1904	1968
Madrid	1871	1898	1972
Málaga	1885	1905	1961
Murcia	1896	1906	1929
Oviedo	1891	1922	1956
Palma de Mallorca	1891	1916	1959
Las Palmas	1890	1910	1937-4?
Pamplona	1911	1911	????
Pontevedra	1889	1924	1943
San Sebastián	1887	1898	1958
Santa Cruz de Tenerife	1901	1901	1956
Santander	1873	1908	1951
Sevilla	1887	1900	1960
Valencia	1876	1900	1970
Valladolid	1881	1911	1933
Vigo	1914	1914	1968
Zaragoza	1885	1902	1976

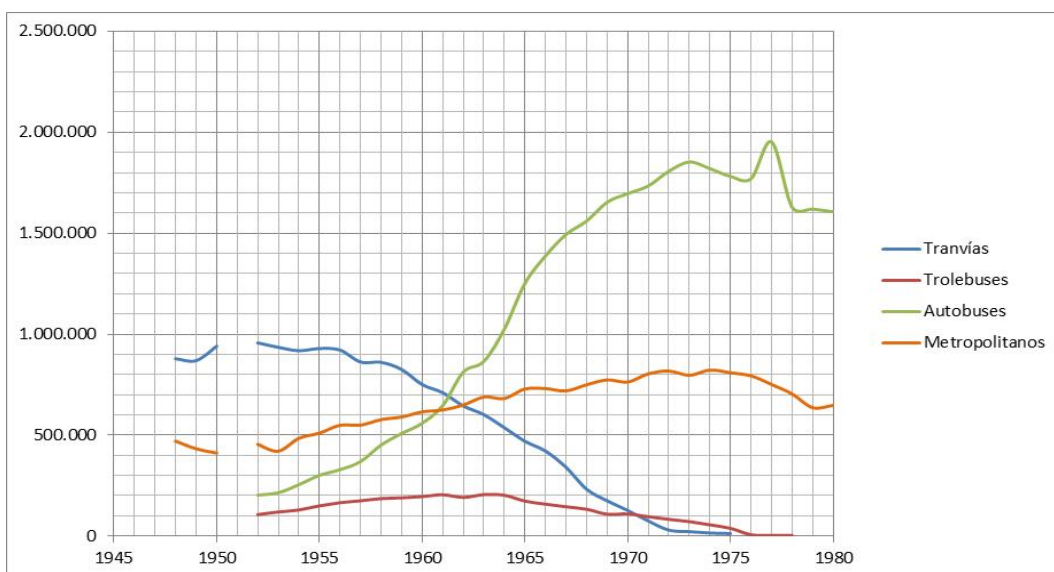
³⁹ HERNÁNDEZ MARCO, J. L.: “Las primeras reacciones de las compañías ferroviarias españolas al inicio de la competencia automovilística antes de la Guerra Civil”, *Revista de Historia Económica*, 2, 2002: 335-363.

En los siguientes gráficos, podemos ver el desplome que sufre la red tranviaria en España desde los años 50. En esta caída, está también el otro transporte público con tracción eléctrica, el trolebús. Sin embargo, vemos como aumenta en gran medida el autobús y, en las ciudades de Madrid y Barcelona, el metro.⁴⁰

En este primer gráfico, vemos la evolución de la longitud (en kilómetros) de las diferentes redes de transporte público en la segunda mitad del siglo XX.

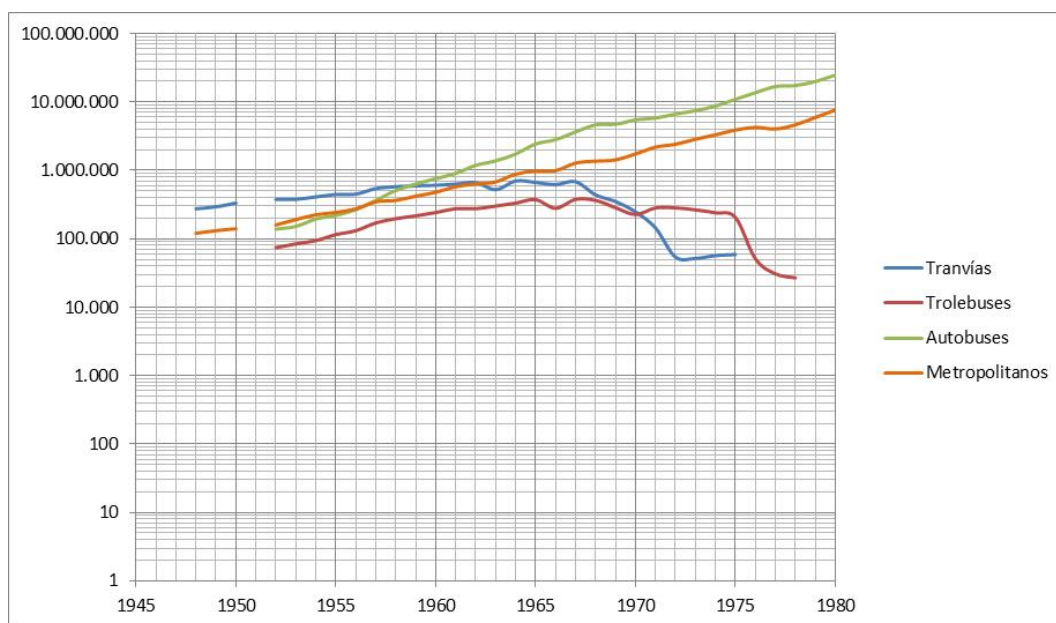


En este segundo gráfico, vemos la evolución de los viajeros (en miles) de las diferentes redes de transporte en la segunda mitad del siglo XX.



⁴⁰ Elaboración propia a partir de los datos recogidos en diferentes números de *Anuarios Estadísticos de España*.

En este tercer y último gráfico, vemos la recaudación (en miles de pesetas) de las diferentes redes de transporte público en la segunda mitad del siglo XX.



**EL NACIMIENTO DE LOS
TRANVÍAS EN VALLADOLID.**

EL TRANSPORTE PRETRANVIARIO EN VALLADOLID.

El Canal de Castilla.

Para comenzar a hablar del transporte en Valladolid antes de la llegada del tranvía, nos detendremos en uno de los más importantes proyectos de ingeniería civil del siglo XIX en España, como es el Canal de Castilla. Anteriormente, ya habían surgido proyectos similares, pero no sería hasta mediados del siglo XVIII, cuando el rey Fernando VI y su ministro el Marqués de la Ensenada, se plantearon elaborar este proyecto para el desarrollo de la principal región productora de cereales. El proyecto, basado en los citados anteriormente, fue presentado por ingeniero francés Carlos Lemaur.

Este proyecto tenía como finalidad establecer una vía de comunicación y transporte, en este caso fluvial, solucionando el problema de aislamiento que afectaba a toda la región castellana como consecuencia de la orografía y de la deficiente red viaria. Así, se pretendía facilitar el transporte de los excedentes agrarios al exterior de la región, sobre todo hacia el puerto de Santander para su posterior envío a los territorios españoles en el continente americano.



(44) Esclusas del Canal de Castilla.¹

Además de los servicios de transporte, se pretendía favorecer el desarrollo de la región con el establecimiento de fábricas de harinas, aprovechando los saltos de las esclusas del Canal de Castilla para la generación de energía.

El proyecto de Carlos Lemaur estaba constituido por cuatro canales, que unirían Segovia con Reinosa, para posteriormente atravesar la cordillera Cantábrica y llegar al puerto de Santander. De estos cuatro proyectos, nos interesan dos de ellos por su relación con Valladolid. El ramal Canal de Campos discurriría desde Calahorra de Ribas (Palencia) por la comarca de Tierra de Campos hasta Medina de Rioseco (Valladolid). Por su parte, el ramal Canal Sur discurriría desde la localidad de Grijota (Palencia) hasta desembocar en el río Pisuerga en Valladolid.

¹ Triple esclusa del Canal de Castilla.

(En línea en la página web <joyasdecastillayleon.elnortedecastilla.es>).

Aunque la navegación por el Canal de Castilla comenzó a finales del siglo XVIII, no tuvo su esplendor hasta mediados del siguiente siglo, cuando a través de él circulaban más de trecientas barcas, la mayoría de propiedad privada.

Como aparece en la “Revista de Obras Públicas” en 1909, con la llegada del ferrocarril Valladolid – Alar del Rey, cuyo trazado era prácticamente paralelo al del Canal de Castilla, este último pierde importancia, tanto en el transporte como en la comunicación.

“El Canal, como medio de transporte, ha perdido casi totalmente su valor, puesto que yendo su trazado paralelo al del ferrocarril del Norte en una gran parte de su extensión, solo podía servir para llevar mercancías desde Valladolid, Medina de Ríoseco y Palencia a Alar del Rey, siendo necesario hacer allí la descarga y transbordo a los vagones del ferrocarril, y la operación inversa si las mercancías de importación se consignaban desde Santander a Alar del Rey, para ser reexpedidas por el Canal a Palencia, Valladolid o Ríoseco”².



(45) Navegación por el Canal de Castilla, siglo XIX.³

A pesar de todo, el Canal de Castilla siguió favoreciendo la aparición de fábricas a lo largo de su recorrido, tanto de papel, de cueros, de armas, harineras, molinos, astilleros...

Las diligencias.

Una vez descrito el proyecto del Canal de Castilla, hay que describir los primeros transportes exclusivamente destinados a las personas, que tienen como figura las diligencias.

Las diligencias se empiezan a utilizar en España en 1815, pero no es hasta el año 1833 cuando llegan a la ciudad de Valladolid. Este transporte rápidamente se generaliza y, en la década de los sesenta, ya existían dieciséis empresas encargadas de las diligencias.



(46) Diligencia para el transporte en España.⁴

² Revista de Obras Públicas, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1755, 1909.

³ Canal de Castilla. La ruta olvidada.
(En línea en la página web <revistaplacet.es>).

⁴ Arriería Maragata: Empresa de Diligencias del Poniente de España.
(En línea en la página web <astorgaredaccion.com>).

El éxito de este medio de transporte se sustenta en una velocidad elevada en comparación con los medios existentes en la época. También destacaba la mayor comodidad y seguridad en los desplazamientos. Las tarifas eran reducidas, lo que posibilitaba su empleo por las clases populares.

Este transporte prestaba servicio para desplazamiento desde Valladolid a ciudades como Madrid, La Coruña, San Sebastián y a los pueblos más importantes de la propia provincia.

El ferrocarril.

La historia del ferrocarril en Valladolid comienza en diciembre de 1856, cuando se inician las obras del Ferrocarril del Norte. En 1860 se termina la línea Valladolid-Burgos, en 1864 la línea Madrid-Irún, en 1866 la de Santander y en 1895 se inaugura la línea Valladolid-Ariza. Esta última tenía la finalidad de establecer la comunicación con Cataluña. De esta manera, Valladolid constituía el centro de Castilla y de la parte occidental de la Península.



(47) Puente del Carrascal sobre el Duero en la línea Valladolid-Ariza.⁵

Este medio de transporte, aparte de fomentar el desplazamiento de la población, ha contribuido al proceso de industrialización de la ciudad de Valladolid. Permitted the arrival of industrial products, first from other Spanish regions and then from foreign countries. It also promoted the financial development of the city.

La línea Madrid-Irún estaba considerada como la principal, de la que partían diferentes ramas al oeste, noroeste (Galicia y Asturias) y a la región cantábrica (Santander). Los puntos de partida de las ramas hacia el oeste se situaron en las proximidades de Valladolid, en Medina del Campo y en Venta de Baños.



(48) Estación de Valladolid, año 1864.⁶

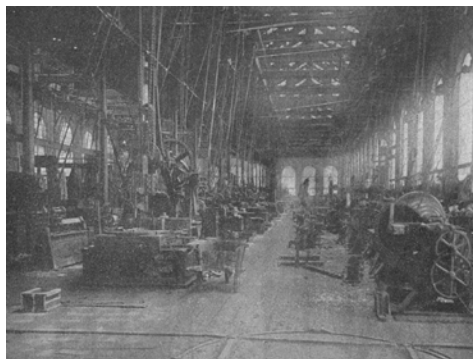
⁵ "Línea de Valladolid-Ariza", en *El financiero hispano-americano. Extraordinario Valladolid*, Valladolid, 1911: 27.

(En línea en la página web <bibliotecadigital.jcyl.es>).

⁶ *Caminos de Hierro del Norte de España*

(En línea en la página web <www.spanishrailway.com>).

Cuando la Compañía de los Ferrocarriles del Norte entra en escena, adquiriendo la línea Madrid-Irún, establece las oficinas de la compañía en Valladolid. Por la ciudad se comenzaron las obras de tendido de la línea. El primer tramo se inauguró en la ciudad de Valladolid el 1 de agosto de 1860. Posteriormente, dicha Compañía de los Ferrocarriles del Norte estableció sus talleres principales de reparación en Valladolid, al sur de la Estación. Este hecho motivó la aparición de otros establecimientos industriales de carácter metalúrgico.



(49) Talleres del Norte: taller de máquinas.⁷

García Fernández enumera las causas por las que el ferrocarril adquirió tanta importancia en la ciudad de Valladolid. Entre ellas, destaca su categoría de gran empresa (3000 empleados en 1900), empresa socialmente progresiva (sistema de seguridad social, pensiones...) y el origen de otros establecimientos industriales de carácter metalúrgico (como fue el caso de Fundiciones Gabilondo, 1868).⁸

Una vez vistos estos medios de transporte, nos damos cuenta de que, a mediados del siglo XIX, la ciudad de Valladolid no contaba con un servicio de transporte público de ámbito urbano, ya que los servicios existentes cubrían medias y largas distancia. De este modo, no existió un transporte público urbano en la ciudad de Valladolid hasta la instauración del servicio de tranvías a finales del siglo XIX.

⁷ “Los talleres de la Compañía del Norte”, en *El financiero hispano-americano. Extraordinario Valladolid*, Valladolid, 1911: 23.

(En línea en la página web <bibliotecadigital.jcyl.es>).

⁸ GARCÍA FERNÁNDEZ, J.: *Crecimiento y estructura urbana de Valladolid*, Barcelona, José Batlló, 1974.

EL PRIMER PROYECTO DE TRANVÍA POR REMIGIO CORDERO.

El comienzo de la historia tranviaria en Valladolid se remonta al año 1871. En este año, concretamente el 22 de noviembre, Remigio Cordero Urrutia, en representación de Enrique Martín Cordero, solicitaba la concesión para construir un tranvía en Valladolid.

Remigio Cordero justificaba su solicitud argumentando que *“en los países más adelantados en economía industrial han comprendido la importancia del tiempo perdido en recorrer las distancias, y han procurado con empeño acortarlas estableciendo los más fáciles medios de comunicación. Francia e Inglaterra, modelos dignos de ser imitados tienen establecidas en todas las poblaciones un tanto importantes, líneas de tranvía en preferencia a todo otro género de locomoción por reunir las circunstancias de prontitud, seguridad y economía para los pasajeros”*⁹.

Mientras en que en las principales capitales de la Península ya se habían establecido diferentes servicios de tranvías, en Valladolid no existía ningún proyecto hasta esta fecha para instalar dicho servicio.

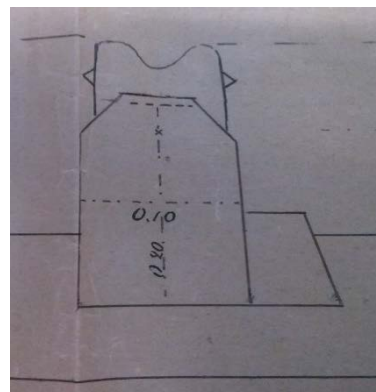
El objetivo de este proyecto, presentado por Remigio Cordero, era la de establecer un transporte tanto de personas como de mercancías con unos precios accesibles a toda la población. De este modo, se dotaría a la ciudad de Valladolid de un instrumento para el desarrollo; aunque el beneficio no fuera inmediato, debido al gran desembolso para llevar a cabo el proyecto.

En la memoria del citado proyecto, se sugiere que la concesión de este servicio fuera por noventa y nueve años. Al finalizar este período, la propiedad de la línea, material móvil y fijo y las cocheras pasarían a ser propiedad del Ayuntamiento de Valladolid.

En relación a las obras que se realizarían para establecer este servicio, la empresa se comprometía a finalizar los trabajos a los ocho meses de iniciar las obras.

⁹ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 399-103.

En cuanto a los detalles técnicos del tranvía, se emplearía el sistema “Loubat”, ya que era el sistema más perfeccionado de los que existían en este tiempo. Como hemos comentado anteriormente en este trabajo, este sistema empleaba raíles empotrados en el pavimento, sin sobresalir por encima. La empresa concesionaria deberá mantener el empedrado de las calles por la que circularía el tranvía en las mejores condiciones, llevando a cabo las reparaciones cuando fueran necesarias.



(50) Sección del raíl tipo “Loubat” proyectado por Remigio Cordero.¹⁰

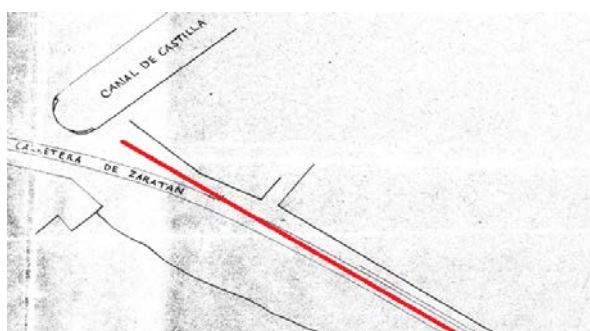
En un principio, el material móvil estaría compuesto por dos carruajes para el transporte de personas y cuatro para el transporte de mercancías. Sin embargo, en el proyecto no se rechazaba aumentar este material móvil si el tráfico así lo requería.

En cuanto al personal, la empresa se comprometía a contratar los empleados más dignos para llevar a cabo el servicio diario de tranvías.

Una vez presentado el proyecto por Remigio Cordero, se crea una comisión de Obras el 26 de diciembre de 1871, para establecer las condiciones de dicha concesión.

Esta Comisión estableció que la concesión no significaría ningún privilegio de exclusividad sobre el servicio de tranvías en la ciudad de Valladolid. De este modo, se podrían realizar concesiones del mismo tipo a otras corporaciones. También, se reservaba la posibilidad de modificar las condiciones del proyecto, incluido el trazado del tranvía, para asegurar las condiciones óptimas del servicio.

En el año 1872, el 19 de agosto, se establecen las condiciones definitivas para la concesión del tranvía en la ciudad de Valladolid. El servicio de tranvías enlazaría la Estación del Ferrocarril del Norte con el muelle del Canal de Castilla.



(51) Detalle de llegada de la vía al muelle del Canal de Castilla.¹¹

¹⁰ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 399-103.

¹¹ Ibídem.

Además, se establece un nuevo plazo de realización de las obras, el cual asciende a un año completo, dos meses más de lo solicitado en la memoria del proyecto por Remigio Cordero. De igual manera, la duración de la concesión pasa a ser de sesenta años, por los noventa y nueve solicitados en la memoria.

En relación a los aspectos económicos, se establece una fianza de ejecución de las obras de cinco mil pesetas y un canon anual de veinticinco céntimos de peseta por metro lineal de vía.

Para la correcta instauración del servicio tranviario se elabora un reglamento que recogía un total de ocho artículos, como aparecen a continuación:

“Artículo 1º. Los coches destinados a circular por el tranvía, solo podrán conducir el número de personas que se determine, previa inspección de los mismos.

Artículo 2º. La velocidad en la marcha no podrá, en ningún caso, exceder de la que determinan el trote natural de los caballos. Los coches irán provistos de los frenos necesarios para moderar la velocidad.

Artículo 3º. Los coches deberán hallarse parados en el acto de subir o de bajar de ellos las personas que los utilicen.

Artículo 4º. En los puntos permanentes de estación, se colocarán los carruajes de modo que no entorpezcan el tránsito público, debiendo sujetarse el concesionario a las condiciones que sobre este particular, y para cada caso, les imponga el municipio.

Artículo 5º. Los carruajes de todas clases que transiten por las calles en que se halle establecido el tranvía, deberán dejar completamente

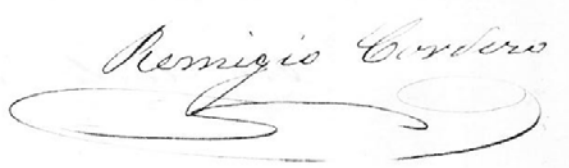


(52) Detalle de la salida desde Estación y de la bifurcación de la línea.¹²

¹² ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 399-103.

libre el espacio a la vía férrea a la llegada de los coches destinados a circular por ellas.

Para facilitar el cumplimiento de esta disposición, y para evitar desgracias, los conductores de los coches de tranvía deberán llevar una corneta cuyo sonido sea perceptible a alguna distancia, para avisar la proximidad de su llegada a los vehículos y transeúntes que ocupen la zona del ferrocarril. Están siempre obligados dichos conductores a hacer uso de la corneta antes de tomar la vuelta para el paso de una a otra calle.



(53) Firma de Remigio Cordero presente en el expediente del año 1872.¹³

Artículo 6°. Los carros que deban descargar sus efectos en los almacenes bajos de las casas, deberán efectuarlo siempre que sea posible dentro de estas, no pudiendo en ningún caso atravesarse sobre el espacio del tranvía, debiendo efectuar las faenas de carga y descarga con toda rapidez y con las precauciones necesarias a fin de que en el momento preciso quede despejado el paso de los coches del ferrocarril urbano.

Artículo 7°. Los trabajos ordinarios de conservación y reparación se ejecutarán por el concesionario según las prescripciones que, para ello y por lo que se refiere a la mejor conservación de las vías públicas y a la seguridad del tránsito, dicten los facultativos del Ayuntamiento y conducciones de esta Capital.

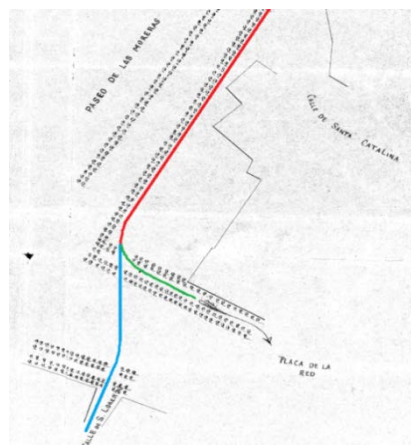
Cuando las reparaciones hayan de extenderse a una longitud continua de vía mayor de cien metros, deberá el concesionario obtener la autorización correspondiente del Excmo. Ayuntamiento.

Artículo 8°. Quedan vigentes los artículos de las ordenanzas municipales relativas al transporte y al tránsito público, en cuanto no se oponga a los anteriores¹⁴.

¹³ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 399-103.

¹⁴ *Ibíd.*

La concesión del servicio a Remigio Cordero se vio modificada en las diversas Comisiones de Obras que tuvieron lugar a lo largo del año 1872. En estas se define el trayecto del tranvía definitivo. Además, se aconseja que el recorrido del tranvía no saliera de los muros de la ciudad de Valladolid y, consecuentemente, que circulara por el Puente Mayor. Esto tenía como objetivo no afectar al elevado tránsito que tenía lugar en este puente, ya que no tenía suficiente anchura.



(54) Detalle del enlace de los dos ramales proyectados por Remigio Cordero.¹⁵

De este modo, el primer recorrido del tranvía tendría lugar por los siguientes emplazamientos:

“El paso del tranvía en su primer recorrido será desde la Estación del Ferrocarril a la carretera que pasa por la Calle de Recoletos, Arco de Santiago, Calle de María de Molina, Calle de S. Lorenzo y Plazuela del Poniente, desde la cual y sin tocarse en la Glorieta del mismo nombre, formará una curva hasta entrar en la carretera general por la que continuará hasta el muelle o embarcadero del Canal de Castilla”¹⁶.

El recorrido del segundo trayecto, que iría a enlazar con el primero en la Plaza de Poniente, sería el siguiente:

“El segundo trayecto se separa del anterior al principio de la calle de la Estación y, pasando por la calle en proyecto, en los terrenos de los señores Semprum, Jovér y Compañía y otros, siempre que dichos terrenos sean cedidos gratuitamente por los interesados a la vía pública, vendrá a salir al Campillo de San Andrés, Calle del Duque de la Victoria, Calle de Fuente Dorada, Plazuela del mismo nombre, Guarnicioneros, Ochavo, Rinconada y Carretera de la Plazuela del Poniente, junto a San Benito, a enlazar con la línea anterior en la carretera general”¹⁷.

Después de la presentación del proyecto y de llevarse a cabo las diferentes comisiones, donde se establecieron las condiciones definitivas para establecer el servicio de tranvías, estas no debieron ser del agrado de Remigio Cordero y, lo que es lo mismo, de Enrique Martín. Por lo tanto, este proyecto no se llevó a cabo y la ciudad de Valladolid siguió sin este transporte tan necesario en la época.

¹⁵ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 399-103.

¹⁶ *Ibidem*.

¹⁷ *Ibidem*.

UN NUEVO PROYECTO POR CARLOS ANGLADA.

El 2 de junio de 1876 apareció otra petición para la instauración del servicio tranviario en la ciudad de Valladolid. En esta ocasión, quien realizó esta petición era Carlos Anglada. Para ello, sugirió unos motivos que justificaban la implantación de los tranvías, como se puede ver a continuación:

“Todo el mundo ha adoptado el tranvía tanto para el uso de pasajeros como de mercancías, pues es el medio de locomoción más seguro y más económico para hacer el comercio dentro de las poblaciones”¹⁸.

Además, Carlos Anglada recalca el beneficio económico que supondría este proyecto para la ciudad de Valladolid, ya que en las ciudades con este sistema ya se estaba percibiendo este beneficio.

En el proyecto de contrato, presentado en Madrid el 2 de junio de 1876, se determinaba establecer un servicio de tranvía con el sistema más avanzado de la época.

Durante el transcurso de las obras, se debían respetar las condiciones de las calles, tanto el empedrado existente como las rasantes, e interferir lo menos posible en el tránsito público. En cuanto a la realización de cruzamientos en las vías, se debía plasmar mediante un boceto la manera en que se iban a ejecutar. Concluidas las obras, sería necesaria la aprobación, mediante redacción de la correspondiente acta, de la persona asignada para tal desempeño y la posterior aprobación superior.

Una firma manuscrita en tinta negra que dice "Carlos Anglada". La escritura es cursiva y elegante, con una gran 'C' inicial y un final que se curva hacia arriba y a la izquierda.

(55) Firma de Carlos Anglada presente en el Proyecto de contrato del año 1876.¹⁹

La circulación de los tranvías se llevaría a cabo por el centro de las calles, de modo que no se perjudicara a los carruajes que estuvieran estacionados a ambos lados de las calles.

Al igual que el proyecto presentado por Remigio Cordero, Carlos Anglada, en el artículo 14 del citado Proyecto de contrato, establecía la duración de

¹⁸ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 400-56.

¹⁹ *Ibídem*.

la concesión en noventa y nueve años, pasados los cuales, el Ayuntamiento obtendría el material móvil y fijo en propiedad.

En el siguiente artículo, el inicio de las obras se establecía dentro de un periodo máximo de un año, desde la concesión, y la finalización en un plazo de dos años desde la misma fecha.

Se reflejaba el interés de la continuidad del servicio tranviario en el artículo 17, donde se establecía que, si la empresa abandonaba la explotación durante dos meses, el Ayuntamiento podría declarar caduca la concesión.

También se reflejaba, en el artículo 23, la libertad de la empresa a la hora de fijar las tarifas del servicio. Únicamente se debían regir por los reglamentos vigentes sobre estos asuntos.

Ante las deficiencias del proyecto expuesto por Carlos de Anglada, se crea una Comisión de Obras el 20 de junio de 1876 solicitando más detalles sobre el proyecto, ya que se fijan en el anterior proyecto sobre tranvías, el cual era el redactado por Remigio Cordero. Se deseaba conocer el recorrido que haría el tranvía, ya que se tendría tener en cuenta el estado de las calles por las que discurriría. Otro aspecto a detallar era el sistema de vías y el tranvía que se emplearía.

Además, en esta comisión se pretendió reducir el tiempo hasta el inicio de las obras, la cual parecía excesiva. Según la comisión, las obras deberían empezar en seis meses, por el año que establecía Carlos Anglada. De igual modo, la finalización se veía reducida, hasta el año y medio después de la concesión.

Finalmente, la concesión estableció la necesidad de un canon anual de veinticinco céntimos de peseta por cada metro lineal de calle ocupado por el tranvía, al igual que sucedió en el caso de Remigio Cordero. Este canon se justificaba con los problemas que ocasionaría la ocupación de parte de la vía pública con el tranvía a la ciudad y, sobre todo, cuando se ejecutaran obras en los alcantarillados, conductos de gas y de agua...

Carlos Anglada respondió, el 28 de junio de 1876, a estas consideraciones hechas por la comisión aludiendo al hecho de que Valladolid no poseía un comercio que hiciera viable el proyecto del tranvía, por lo que no creía que fueran lógicos algunos de los aspectos presentados por la comisión.

Como primer aspecto, veía insuficiente el plazo para el inicio de las obras, reducido a seis meses, ya que antes debían ser aprobados los planos y los estudios.

A continuación, define el sistema de vías que emplearía, como había solicitado dicha comisión. El elegido por Carlos Anglada era el sistema Loubat perfeccionado, aunque dejaba abierta la opción a otro sistema, si así lo creía necesario el Ayuntamiento.

En cuanto a la duración de la concesión, Carlos Anglada no veía con buenos ojos reducir dicha duración de noventa y nueve a sesenta años. De todos modos, acepta rebajar la duración a setenta y cinco años.

En los aspectos económicos, tampoco estaba de acuerdo con instaurar un arbitrio, ya que no se aplicaba a los ferrocarriles. Se da la misma situación con el canon establecido por la comisión, ya que, según Carlos Anglada, la empresa concesionaria se hacía cargo de los desperfectos producidos por el tranvía, sin producir perjuicio alguno al Ayuntamiento.

En respuesta a las consideraciones de Carlos Anglada, se crea una Comisión de Obras el 4 de julio de 1876. De nuevo, se expone la necesidad de definir el trayecto que realizaría el tranvía por las calles de Valladolid, ya que Carlos Anglada todavía no había remitido plano alguno.

En el tema de los arbitrios, esta comisión insiste en la necesidad de establecerlos, sin tener en cuenta lo expuesto por Carlos Anglada. Sin embargo, se produjeron novedades en el tema del canon establecido al servicio de tranvías. La comisión daba la posibilidad a Carlos Anglada de anular dicho canon si se comprometía no exigir perjuicios en los casos que fuera necesario realizar obras en las alcantarillas y tuberías de gas y agua ubicadas bajo las vías del tranvía.

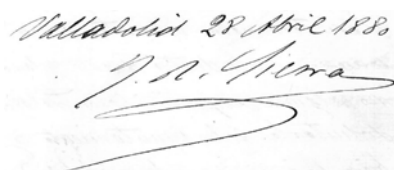
Finalmente, esta comisión concluía que no se podía llegar a un acuerdo entre las dos partes. Por lo tanto, emplazaba a Carlos Anglada a reunirse con una subcomisión creado con el objeto de redactar las bases y aclarar todos los aspectos.

Por lo tanto, al igual que había ocurrido con el proyecto de Remigio Cordero, Valladolid seguía sin disfrutar de un medio de transporte tan necesario para el desarrollo de la ciudad.

**LA SOCIEDAD VALERO
MORALES Y COMPAÑÍA.**

EL PLIEGO DE CONDICIONES PARA EL TRANVÍA ANIMAL.

El 28 de abril de 1880 se firmaba el “Pliego de condiciones especiales para la concesión, por el Ayuntamiento de Valladolid, del tranvía de fuerza animal para el interior de la ciudad”¹. A lo largo de trece artículos, aparecían las concesiones establecidas, por el Ayuntamiento, para conceder el tranvía a una entidad.



(56) Fecha y firma del Pliego de Condiciones.²

En el primer artículo, se establecía la duración de la concesión en cincuenta años, sin prórroga por ningún concepto. Pasado este tiempo, el Ayuntamiento se hacía cargo, en exclusividad, de todos los materiales, incluidos edificios, de la empresa concesionaria.

También se establecía, en el tercer artículo, que el concesionario, dentro de los tres meses posteriores a la firma de la concesión, debía depositar, en el Ayuntamiento de Valladolid, una fianza igual al uno por ciento del presupuesto aprobado, que sería devuelta en décimas partes a medida que se fueran realizando las obras.

Al igual que se había acordado en los anteriores proyectos del tranvía, en el séptimo artículo, que los gastos de reparación o modificación de los pavimentos, canalizaciones y de otros servicios correrían a cargo de la empresa concesionaria.

Como aparecía en el octavo artículo, los trabajos que se realizaran ocupando parte de la vía pública no deberían tener una duración mayor a los diez meses, con el objetivo de perjudicar lo menos posible a la sociedad vallisoletana. En esta misma línea, en el noveno artículo, la duración total de las obras se fijaba en un máximo de cuatro años, a contar desde la fecha de concesión.

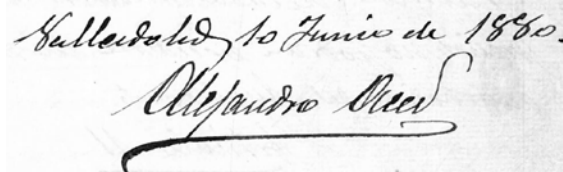
El tema de los arbitrios también se veía reflejado en este pliego, concretamente en el décimo artículo. Las tarifas de arbitrios por el uso y aprovechamiento del tranvía se establecían sobre la base de diez céntimos de peseta por cada kilómetro de vía.

¹ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 970-1.

² *Ibidem*.

La empresa, como aparece el duodécimo artículo, debía mantener en las condiciones óptimas, con el fin de garantizar la seguridad, las vías, los edificios y el material, tanto fijo como móvil.

El 10 de junio de 1880, Alejandro Aced, en representación de la Sociedad Valero Morales y Compañía, aceptaba las condiciones del Ayuntamiento expuestas anteriormente con el objetivo de obtener la concesión del servicio de tranvías en la ciudad de Valladolid.

A photograph of a handwritten document. The text is written in cursive ink on a light-colored background. The first line reads "Valladolid 10 Junio de 1880." and the second line is a signature that reads "Alejandro Aced".

(57) Fecha y firma de Alejandro Aced, Director Facultativo de la Sociedad.³

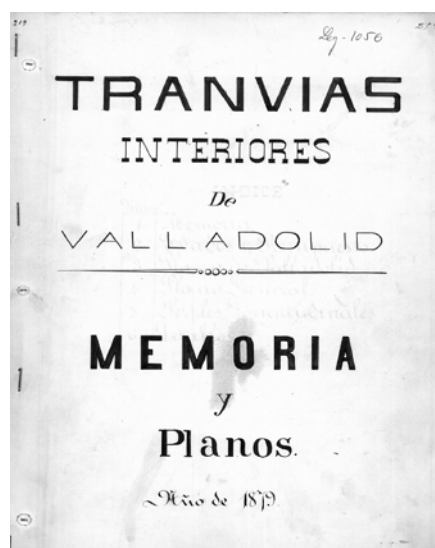
³ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 970-1.

LA SOCIEDAD VALERO MORALES Y COMPAÑÍA.

La Sociedad Valero Morales y Compañía estaba formada por Alejandro Aced, Francisco Morales y Antonio Valero. El primero ostentaba el cargo de Director Facultativo de la Sociedad. El domicilio de esta Sociedad estaba ubicado en el número 16 de la calle Sevilla en Madrid.

Esta Sociedad es la primera que realiza una memoria, redactada por Francisco Balaguer, donde se detallan todos los pormenores del servicio de tranvías que se instalaría en la ciudad de Valladolid. En ella, destacan la necesidad de instalar este servicio, por ser un medio de transporte fácil, cómo y económico; y los beneficios que reportarían a la sociedad.

“Nos mueven hoy a excitar la atención de los vallisoletanos, sobre un elemento imperioso que les falta instalar en su Capital; cuya realización será indudablemente de gran importancia en Valladolid”⁴.



(58) Portada de la memoria presentada por Francisco Balaguer en 1879.⁵

Defendían el tranvía como uno de los principales adelantos del siglo. Al encontrarse Valladolid entre las ciudades más importantes de España, esta debía disponer de este servicio, además de tener las condiciones propicias para su instalación.

Aunque en Valladolid no se daban grandes distancias, creían que tendría éxito en todas las clases sociales, desde los obreros hasta los hombres de negocios.

Además, defienden su utilidad con el gran movimiento de la Estación del Ferrocarril del Norte, junto con sus talleres generales. Este hecho reportaría un impulso a la industria, al comercio y a la agricultura.

“Un medio tan veloz y económico de comunicación, en un plaza que no tiene rival en los diferentes mercados de su clase en España”⁶.

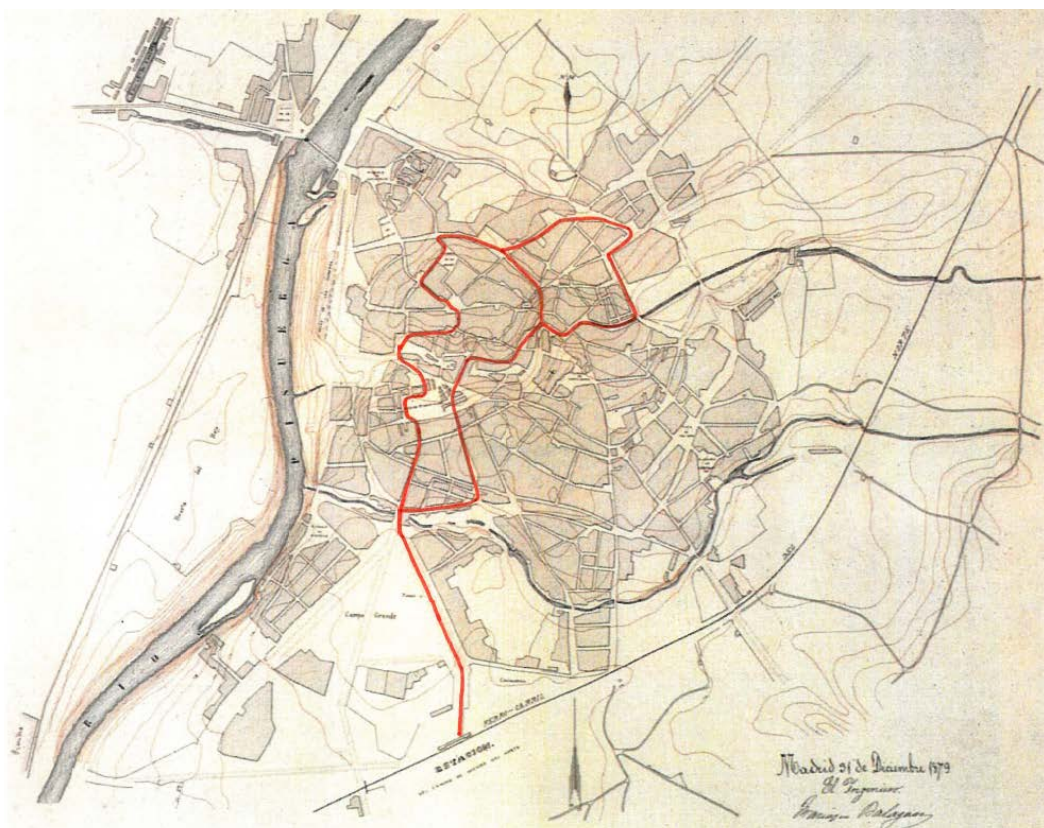
⁴ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 970-1.

⁵ Ibídem.

⁶ Ibídem.

EL RECORRIDO DEL TRAZADO.

La Sociedad Valero Morales y Compañía, a diferencia de Carlos Anglada, define minuciosamente el recorrido que realizaría el tranvía por las calles de Valladolid. A la hora de diseñar el trazado, como se reflejaba en la memoria del proyecto, la ciudad de Valladolid presentaba una serie de ventajas, entre las que destaca el terreno llano. Con estas condiciones las rasantes eran fáciles de diseñar. También, al existir grandes calles, la mayor parte del recorrido podía discurrir en línea recta. Las curvas, en su mayoría de amplio radio, se realizarían en las numerosas plazas y plazuelas de la ciudad. Otras curvas, las de acceso a calles menos importantes, se deberían realizar con un radio más pequeño.



(59) Mapa de las líneas proyectadas por la Sociedad Valero Morales y Compañía, firmado por Francisco Balaguer el 31 de diciembre de 1879.⁷

El recorrido del tranvía se diseñó en tres tramos, con el fin de prestar un mejor servicio, con un total de 4.918,39 metros. El trazado tendría un total de cuarenta y dos rectas, con una longitud de 3.875,80 metros, y otras tantas curvas, con una longitud de 1.042,39 metros.

⁷ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 970-1.

Las características del primer tramo, que constituiría la línea general, serían las siguientes:

“El primer trozo [...] partirá de la misma Estación del Ferrocarril del Norte, dirigiéndose por el Paseo de la Alameda, por debajo del antiguo arco de Santiago, y siguiendo por la Calle de Santiago, Plaza de la Constitución, [...] continuará por las calle de la Red, Plazuela del mismo nombre, Plazuela de San Benito, calle del Cuartelillo de las Delicias, Plazuela de los Arces, Plazuela de San Miguel, Calle de la Concepción, Plazuela de Gabinete, calle de Gabiancia, Plazuela de los Leones y Calle de San Quirce”⁸.

En este tramo, se ubicaría la Estación del Tranvía, en la calle de San Quirce, y una central para equipajes y mercancías en combinación con los trenes, en la Plaza de la Constitución. Las características del recorrido dentro de la Estación las podemos ver a continuación.⁹

Rectas		Curvas			
Nº de orden	Longitud (m)	Nº de orden	Desarrollo (m)	Radio (m)	Ángulo
1	231,00	.....	.....	.....	.....

La longitud del primer tramo sería de 2.086,68 metros. Existirían diecinueve rectas, con una longitud de 1.658,05 metros, y otras tantas curvas, con un desarrollo de 428,63 metros; como se puede ver a continuación.¹⁰

Rectas		Curvas			
Nº de orden	Longitud (m)	Nº de orden	Desarrollo (m)	Radio (m)	Ángulo
1	220,50	1	18,50	40,00	153,30
2	501,30	2	29,32	40,00	138,00
3	247,00	3	20,94	40,00	150,00
4	58,50	4	19,37	15,00	106,00
5	7,50	5	27,05	20,00	102,30
6	17,50	6	48,43	30,00	87,30
7	41,80	7	19,90	12,00	85,00
8	44,50	8	25,13	30,00	132,00
9	65,00	9	45,03	30,00	94,00
10	53,80	10	18,63	17,50	118,30
11	100,35	11	11,73	21,00	148,00
12	7,50	12	13,51	18,00	137,00
13	33,00	13	38,86	28,50	100,30
14	19,50	14	9,60	9,00	118,30
15	97,50	15	11,06	13,20	132,00
16	119,00	16	17,04	11,00	91,15
17	11,00	17	24,26	20,00	110,30
18	2,80	18	14,67	20,00	33,30
19	10,00	19	15,60	10,00	89,30

⁸ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 970-1.

⁹ Ibídem.

¹⁰ Ibídem.

El segundo tramo, empalme de la línea general, tendría las siguientes características:

“El trozo segundo empalmará con el primero al final del Paseo de la Alameda, siguiendo por la Calle de los Alfareros, la nueva de la Victoria, la de la Lonja, Plazuela de Ochovo, calle de Platerías, calle de Cantarranas, Plazuela de las Angustias, Plazuela Vieja, Plaza de San Pablo, llegando a empalmar con el trozo primero en la calle de San Quirce y a la Estación”¹¹.

La longitud de este tramo sería de 1.582,18 metros. Las rectas, que alcanzaría el número de catorce, sumarían una longitud de 1.319,10 metros. Las curvas, que también serían catorce, sumarían un desarrollo de 263,08 metros.¹²

Rectas		Curvas			
Nº de orden	Longitud (m)	Nº de orden	Desarrollo (m)	Radio (m)	Ángulo
1	31,50	1	26,18	15,00	99,00
2	202,30	2	9,42	30,00	18,00
3	184,00	3	25,33	15,00	96,45
4	90,50	4	2,10	30,00	4,00
5	27,00	5	9,62	30,00	18,00
6	127,00	6	29,58	30,00	56,30
7	76,00	7	27,93	20,00	80,00
8	25,30	8	11,00	130,00	21,30
9	45,50	9	36,30	40,00	52,00
10	96,50	10	8,55	50,00	93,30
11	61,50	11	21,07	30,00	40,15
12	184,00	12	33,33	40,00	47,45
13	111,00	13	10,47	30,00	20,00
14	57,00	14	12,20	30,00	23,30

El tercer y último trozo constituía un empalme del segundo, teniendo las siguientes características:

“El trozo tercero, empalma con el segundo en la Calle de las Angustias, sigue por la Plazuela de Cabañuelas, Calle Esgueva, Paseo de la Magdalena, Paseo del Portillo, Plazuela de San Benito el Viejo, Cadena de San Gregorio; a unirse otra vez con el trozo segundo en la Plazuela de San Pablo”¹³.

¹¹ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 970-1.

¹² *Ibidem*.

¹³ *Ibidem*.

La longitud de este último trozo era de 1.249,53 metros. Existían un total de nueve rectas, con una longitud de 898,65 metros, y nueve curvas, con un desarrollo de 350,88 metros.¹⁴

Rectas		Curvas			
Nº de orden	Longitud (m)	Nº de orden	Desarrollo (m)	Radio (m)	Ángulo
1	31,00	1	28,80	30,00	55,00
2	210,50	2	54,45	80,00	39,00
3	156,00	3	94,17	35,00	149,00
4	49,75	4	31,77	20,00	91,30
5	194,20	5	46,86	30,00	89,30
6	46,50	6	20,94	30,00	40,00
7	93,50	7	32,46	30,00	62,00
8	49,70	8	19,83	15,00	78,30
9	67,50	9	21,60	15,00	82,30

Además, existirían catorce apartaderos de una longitud de 60 metros cada uno, sumando un total de 840 metros lineales. Por lo tanto, el recorrido total del tranvía, sumada la contribución de los apartaderos y el recorrido de la Estación, alcanza un total de 5.989,39 metros.



(60) Dimensiones de los dos tipos de apeaderos proyectados para el tranvía por la Sociedad Valero Morales y Compañía.¹⁵

¹⁴ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 970-1.

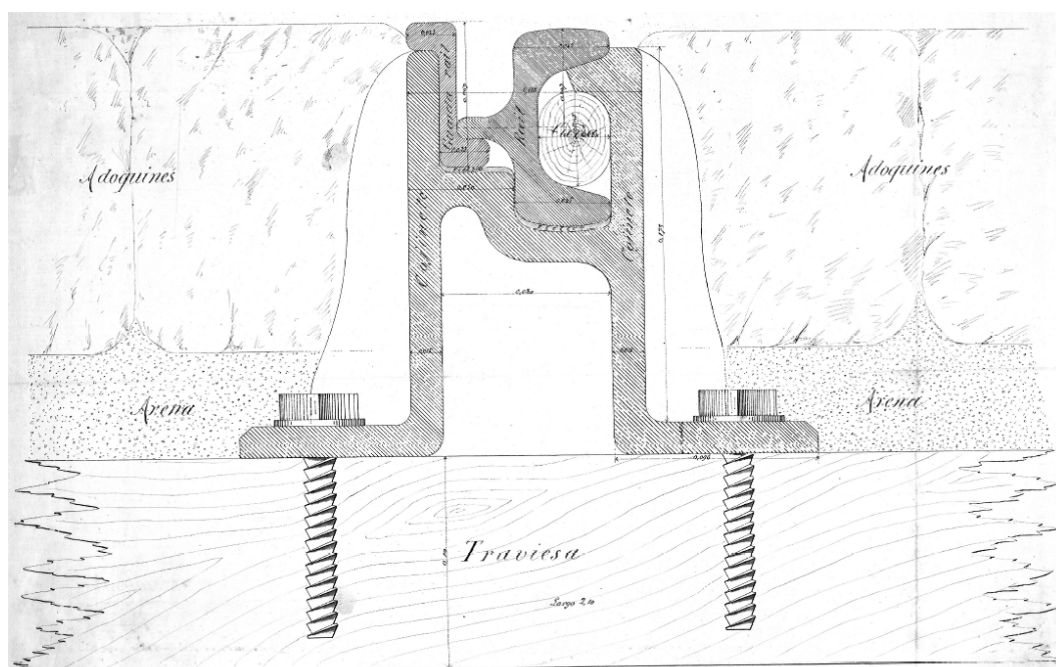
¹⁵ *Ibidem*.

EL MATERIAL FIJO.

Los raíles.

Primero, vamos a comentar el tipo de raíl seleccionado por la Sociedad de Valero Morales y Compañía para instalar los tranvías en la ciudad de Valladolid.

Este tipo de raíl se denominaba “de doble aprovechamiento” o “de doble uso”. Consistía en un cojinete o soporte sujeto, únicamente por dos tornillos, a la traviesa y, sobre esta, descansaban las dos piezas de las que estaba constituido este raíl, la que hacía de carril y la que hacía de contracarril.



(61) Diseño del raíl “de doble aprovechamiento” empleado por la Sociedad Valero Morales y Compañía.¹⁶

La gran ventaja que tenía el empleo de este raíl era el doble aprovechamiento. Una vez que la arista superior se encontraba desgastada y dejaba de ser útil, se giraba de su primitivo asiento y presentaba otra arista en perfectas condiciones de operación.

El peso de este tipo de raíl rondaba los veinticinco kilogramos por metro lineal de vía férrea. Estaban fabricados en acero, lo que les daba una du-

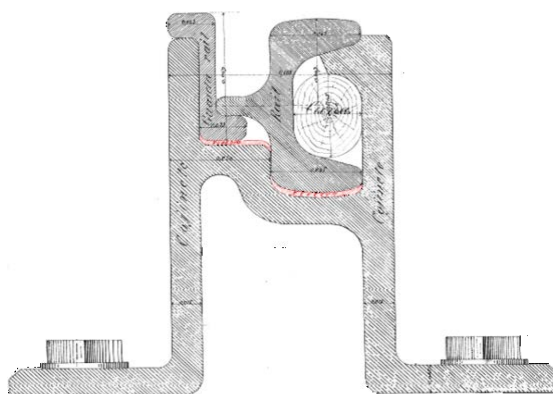
¹⁶ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 970-1.

ración al raíl cercana a los veinte años; pero, al emplear este tipo de raíl “de doble aprovechamiento”, la duración total del raíl alcanza los cuarenta años.

Por contra, el precio de este tipo de raíles era mayor que el “de uso sencillo”, pero este último generaba mayor coste en la reparación del material fijo. Por lo tanto, el empleo del raíl de “doble aprovechamiento”, como defendía la Sociedad de Valero Morales y Compañía, era el más rentable de los empleados en la época.

En el caso del mantenimiento citado anteriormente, cuando se debieran realizar reparaciones, únicamente habría que levantar los dos adoquines de cada punta y no varios metros lineales como ocurría en otros sistemas. Esto hacía que, durante la reparación, no se produciría perjuicio alguno al servicio tranviario.

También tenía algunos de detalles que se traducían en ventajas para la circulación de los tranvías. Con este tipo de raíl, el movimiento de los coches de tranvías era más suave y con menor ruido que con los sistemas tradicionales. Esto se debía a que, entre el raíl y el cojinete, existía un pequeño hueco relleno de fieltro, como se puede ver destacado en la imagen. Este fieltro daba mayor elasticidad y evita el rozamiento que se producía entre las dos superficies metálicas del raíl y del cojinete.



(62) Detalle del fieltro entre el raíl y el cojinete.¹⁷

Las traviesas.

En este apartado también se pretendía innovar respecto a los sistemas tradicionales. El objetivo era economizar el uso de la madera empleada en la construcción de las numeras traviesas que conformarían todo el recorrido.

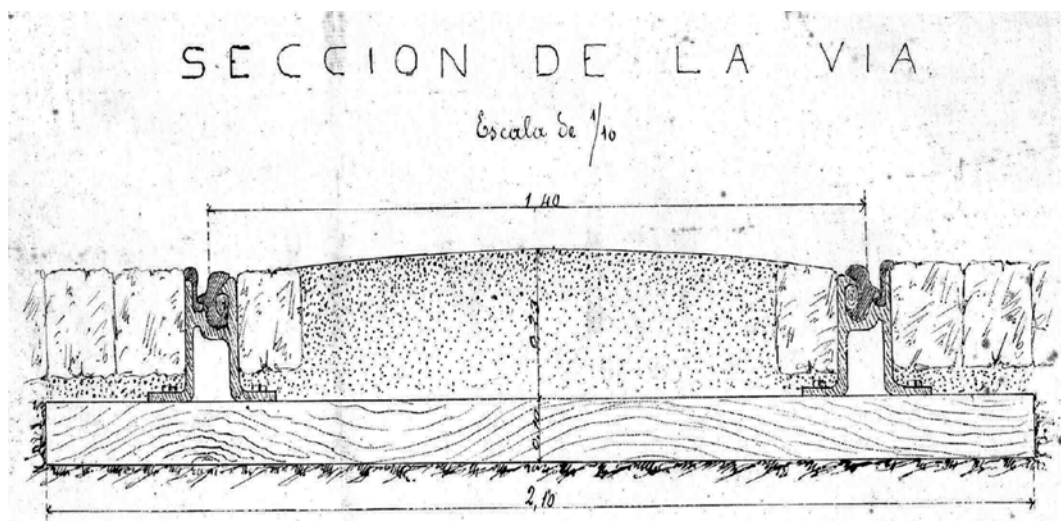
Lo que se venía realizando, en la mayoría de los casos, era la colocación de los tablones longitudinalmente en el sentido de la vía para el asiento de los raíles.

La Sociedad de Valero Morales y Compañía había proyectado la colocación de las traviesas transversalmente, como en el caso de las vías de fe-

¹⁷ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 970-1.

rocarriles. Se emplearían únicamente traviesas de roble, colocadas de metro en metro, a lo largo de todo el recorrido.

A continuación, podemos observar una sección de la vía tranviaria, donde se pueden observar los elementos descritos anteriormente.



(63) Sección de la vía proyectada por la Sociedad Valero Morales y Compañía.¹⁸

El coste.

La Sociedad, también, se encargó de detallar los costes de este material fijo en la memoria elaborada por Francisco Balaguer.

Según sus cálculos, un kilómetro de vía del sistema de raíl empleado, “de doble aprovechamiento”, incluyendo todo lo relativo a los accesorios de seguros, transportes y derechos de aduanas, traviesas, cuñas y asiento de vía, supondría un coste en torno a 35.830 pesetas. Como el trazado proyectado tendría una longitud total de 5.149,39 metros, el coste total sería de 184.503 pesetas.

Los catorce apartaderos citados anteriormente, que suponían una longitud de 840 metros, tendrían un coste de 35,23 pesetas por metro, lo que supondría en total 29.593,20 pesetas. Por su parte, las diez plataformas (500 pesetas por unidad), las catorce agujas y cruceros (100 pesetas) supondrían un gasto de 6.400 pesetas.

Con todo esto, el valor de la vía estimulado, incluyendo todos los gastos, alcanzaría la cifra de 220.496,20 pesetas.

¹⁸ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 970-1.

A modo de ejemplo, en la siguiente tabla, se presenta, de forma detallada, todos los conceptos que conformaban el presupuesto de un kilómetro de vía.¹⁹

Detalles		Precio de la unidad por 1000 kg (Pesetas)	Importe (Pesetas)
Railes	50.000 kilogramos de railes	150,00	7.500
	Transportes y seguros a Santander	12,50	625
	Ídem de Santander a Valladolid	25,00	1.250
	Derechos de aduanas.....	80,00	4.000
Cojinetes	28 kilogramos de cojinetes, cada uno.....	100,00	2.800
	Transportes y seguros a Santander	12,50	350
	Transportes de Santander a Valladolid	25,00	700
	Derechos de aduanas.....	75,00	2.100
Tuercas	2.000 kilogramos de tuercas	312,50	625
	Transportes y seguros a Santander	15,00	30
	Transportes de Santander a Valladolid	25,00	50
	Derechos de aduanas.....	200,00	400
Traviesas y accesorios	1.000 traviesas de roble, cada una.....	4,00	4.000
	2.500 cuñas de roble, cada una.....	0,20	500
	30 metros de fieltro, cada uno.....	30,00	900
Asiento	Asiento de la vía, el kilómetro	5.000,00	5.000
	20.000 adoquines, cada uno.....	0,25	5.000
TOTAL POR KILÓMETRO.....			35.830

¹⁹ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 970-1.

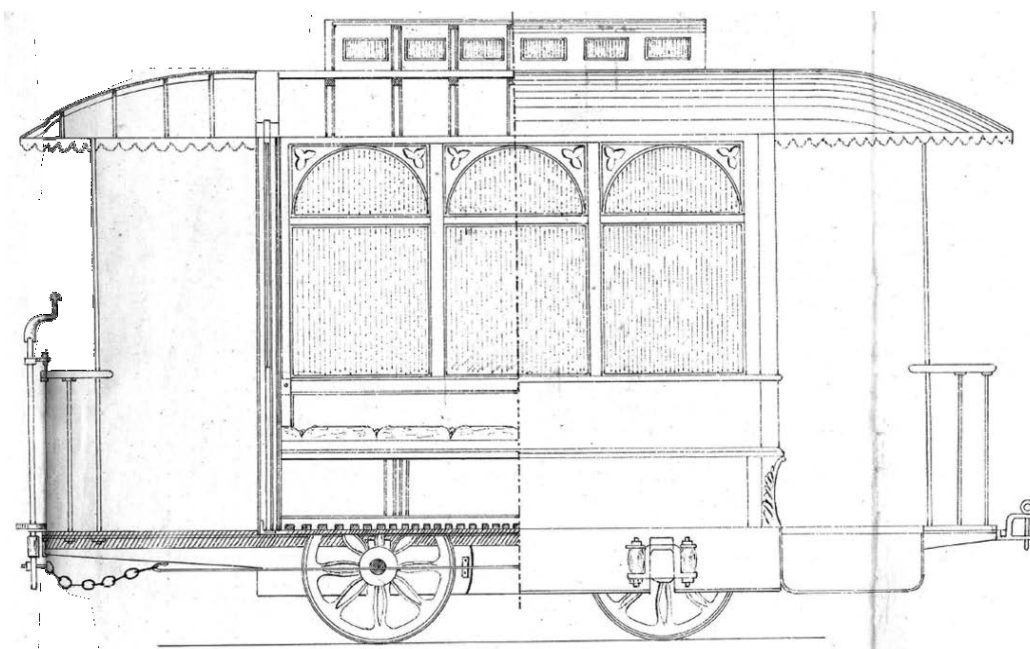
EL MATERIAL MÓVIL.

Los coches de tranvía.

Respecto al material móvil, la Sociedad Valero Morales y Compañía ve necesario adaptarlo a las condiciones de la ciudad de Valladolid. En las grandes ciudades, como Madrid y Barcelona, se empleaban coches de tranvía con una capacidad de dieciocho asientos en el interior. En Valladolid, al no tener tanto movimiento interior, se pretendía reducir la capacidad a doce asientos, dispuestos en dos bancos enfrentados.

De este modo, el material móvil sería mucho más económico, aunque se emplearía los coches, tanto cerrados como abiertos, más modernos de la época. Estos coches cumplirían los requisitos de solidez, ligereza y facilidad en el arrastre. Según aparece en la memoria, se adquirirían un total de doce coches cerrados y dos furgones para equipajes.

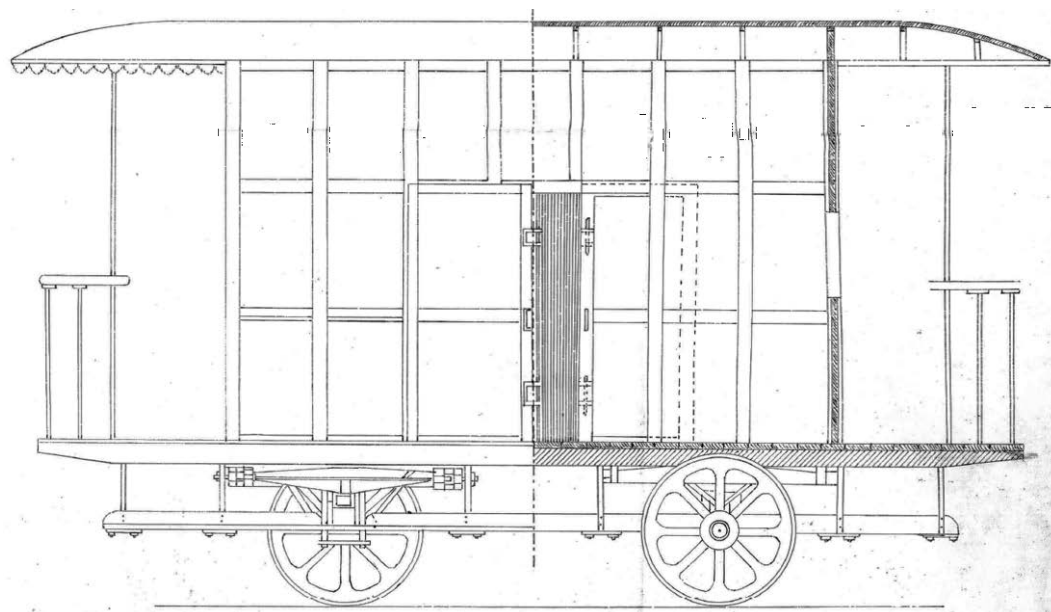
El ancho de vía para el que estaban diseñados los coches no se especificaba en la memoria. Sin embargo, según Pedro Pintado, el ancho de vía sería el internacional.²⁰ Este tipo de ancho de vía, empleado en la mayoría de los tranvías actuales en España, tiene una distancia entre carriles de 1.435 milímetros.



(64) Perfil del carruaje para viajeros proyectado por Francisco Balaguer.²¹

²⁰ PINTADO QUINTANA, P.: *Los tranvías de Valladolid*, Barcelona, Monografías del Ferrocarril, 37, 2015: 7.

²¹ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 970-1.



(65) Perfil del carruaje para el transporte de mercancías proyectado por Francisco Balaguer.²²

La locomoción.

En cuanto al apartado de locomoción, la Sociedad Valero Morales y Compañía no detallaba en profundidad, ya que creían más adecuado dejarlo a iniciativa del capital especulativo. En lo que si entra en detalle es en el número de caballerías necesarias y el coste que supondría la adquisición de estas y de sus accesorios. Según sus impresiones, serían necesarios veinte caballos y doce pares de guarniciones.

El coste.

El coste que supondría la adquisición los coches y furgones sería de 82.100 pesetas. Por su parte, la locomoción se presupuestó en 10.960 pesetas.

En la siguiente tabla, se detallan todos los costes relacionados con el material móvil, que alcanzarían el valor de 93.060 pesetas.²³

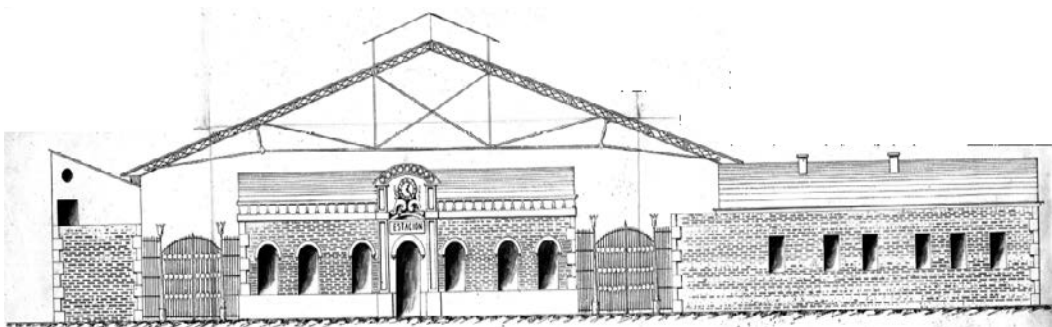
Número	Designación de los efectos	Precio por unidad (Pesetas)	Importe (Pesetas)
12	Coches cerrados	4.500	54.000
2	Furgones para equipajes.....	1.500	3.000
.....	Derechos de aduanas para cada carruaje	1.500	21.000
.....	Transporte de Santander a Valladolid .....	.....	4.100
20	Caballerías	500	10.000
12	Pares de guarniciones.....	80	960
TOTAL			93.060

²² ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 970-1.

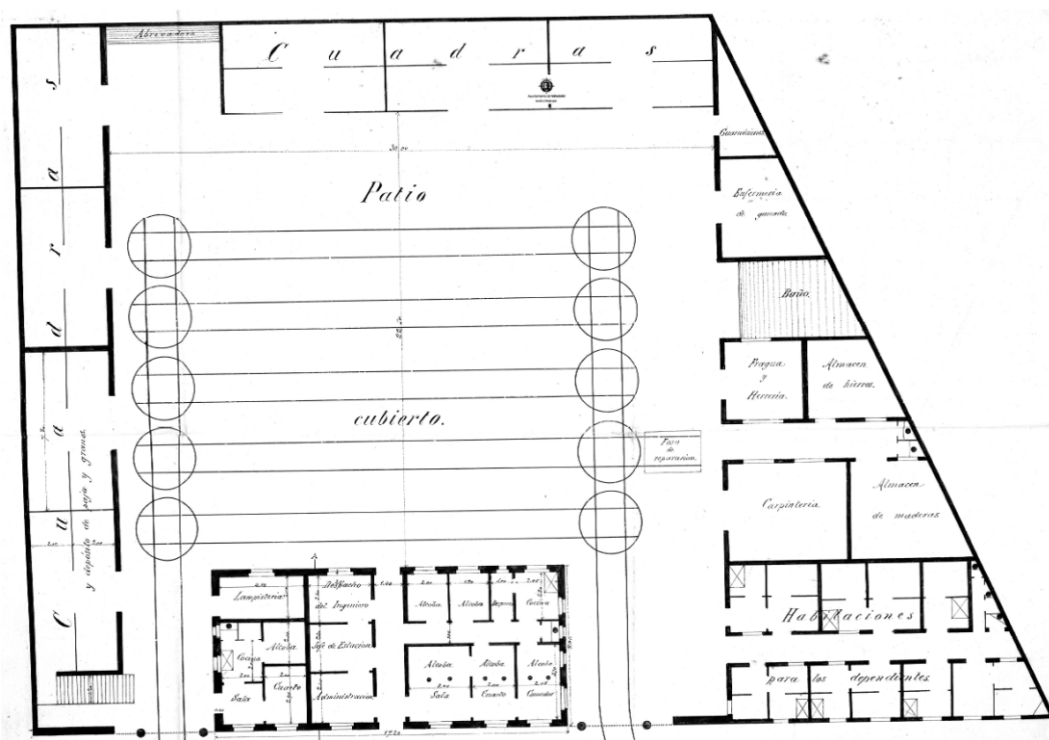
²³ Ibídem.

LA INFRAESTRUCTURA TRANVIARIA.

La Sociedad Valero Morales y Compañía realizó el diseño de lo que sería la Estación de Tranvías, que, en un principio, se pensó ubicar en la calle San Quirce. Con el objetivo de realizar el menor gasto, se pretendía edificar una estación que satisficiera tanto al correcto funcionamiento del servicio como a los usuarios del mismo.



(66) Alzado de la Estación de Tranvías que se pretendía construir en el proyecto de Valero Morales.²⁴



(67) Plano de la planta de la Estación de Tranvías, donde se pueden apreciar todas las dependencias.²⁵

²⁴ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 970-1.

²⁵ *Ibíd.*

El cobertizo.

En el interior del edificio de la estación, se encontraría el cobertizo. Para la cubierta de este se emplearía el hierro como material principal, con el objetivo de lograr una solidez y una duración elevada con el menor gasto.

La superficie estaría completamente libre de elementos arquitectónicos como columnas, ya que el diseño permitía alcanzar la solidez deseada sin necesidad de emplear columnas, que perjudicarían la distribución del espacio y las maniobras que se realizarían en él.

Las cuadras.

Las cuadras se construirían con amplias dimensiones para albergar los depósitos de paja, forraje y grano. Además, se tenía en cuenta realizar una adecuada ventilación y unos desagües, con el fin de garantizar unas condiciones de salubridad óptimas.

Otras dependencias para la tracción.

A parte de las cuadras, se proyectó instalar en sus proximidades los agregados de abrevadero, las guarniciones, la enfermería de ganado. Todas estas dependencias contribuirían a mantener los animales destinados a la tracción en las mejores condiciones para desarrollar el servicio.

Dependencias para el material fijo.

Entre las dependencias destinadas al almacenamiento de los materiales necesarios para llevar a cabo el mantenimiento del material fijo, se encontraban los almacenes de hierro y de madera.

Además, para facilitar a los operarios estas labores de mantenimiento en las mismas instalaciones, se proyectaron una fragua, una herrería y una carpintería. Estas se instalarían en las proximidades de la fosa de reparación.

Dependencias para los operarios.

Para aumentar el bienestar de los operarios, se pensó en construir una serie de alojamientos en la propia estación. Estos alojamientos se caracterizarían por la comodidad, la ventilación y la buena distribución. En estos alojamientos existían alcobas, comedores, cocinas, despensas, baños y diferentes salas.

Dependencias para la Dirección.

Con el objetivo de estar cerca de los operarios, se diseñaron una serie de dependencia para establecer en ellos la administración y los despachos del ingeniero y del jefe de la estación.

El coste.

El coste de todas las infraestructuras de la Estación de Tranvías, con todos los departamentos detallados anteriormente, ascendería a 53.556 pesetas. En el siguiente cuadro, se detalla el coste de los edificios que se construirían.²⁶

Clases	Detalle de los edificios	Precio de la unidad (Pesetas)	Importe (Pesetas)
Estación	128 metros cuadrados.....	100,00	12.800
Verja	8 metros lineales.....	100,00	800
Cubierta	675 metros cuadrados.....	40,00	27.000
Anexos	250 metros cuadrados.....	30,00	7.500
Cuadras	864 metros cuadrados.....	4,00	3.456
	Abrevadero, baños y demás.....	4,00	2.000
TOTAL			53.556

Además, se incluían un presupuesto destinado a la adquisición de accesorios e imprevistos que podrían surgir en el periodo de puesta en marcha del tranvía. Todo esto suponía un coste a mayores de 35.977,80 pesetas. De forma detallada, en este presupuesto se incluían el coste del mobiliario y de las herramientas (4.900 pesetas) y de los diferentes imprevistos que podrían surgir (31.077,80 pesetas).

²⁶ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 970-1.

LAS TARIFAS.

Al final de la memoria, Francisco Balaguer detalla las tarifas que se aplicarían en el servicio de tranvías. Con estas tarifas se buscaba que toda la sociedad vallisoletana tuviera acceso a este novedoso medio de transporte, tanto los obreros como los hombres de negocios.

Existían diferentes tarifas aplicables a los viajeros, a sus equipajes y al transporte de mercancías.²⁷

Conceptos		Por cada trozo (Pesetas)
Viajeros:	Por el recorrido de cada uno.....	0,30
Equipajes:	Un solo bulto	0,30
	Pasando de uno	0,50
	Pasando de cuatro	0,75
Mercancías:	Hasta 11½ kilos	0,30
	De 11½ hasta 57½ kilos	0,35
	Por cada 11½ kilos más de 57½	0,12

Teniendo como base las tarifas anteriores, se realizaba una simulación de los ingresos que se alcanzarían con el transporte de viajeros y mercancías.²⁸

Conceptos		Por término medio del recorrido (Pesetas)
Viajeros:	100.000 asientos a 0,30	30.000
Equipajes:	200.000 bultos a 0,30, por término medio.....	60.000
Mercancías:	50.000 kilogramos a 0,40	20.000
	100.000 hasta 57½ kilos a 0,30	30.000
	400.000 pasando de 57½ kilos a 0,10, término medio	40.000
TOTAL PRODUCTO		180.000

²⁷ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 970-1.

²⁸ *Ibíd.*

LA DIRECCIÓN Y EL PERSONAL.

Finalmente, se presentaba la plantilla necesaria para poder llevar a cabo la puesta en marcha del servicio tranviario, incluyendo la Dirección, el personal y los encargados de la manutención y el aseo de los animales. Además, se detallaba el salario anual que obtendrían.²⁹

Conceptos	Haber anual (Pesetas)
Dirección, administración y material	26.500
Personal facultativo y de edificios.	
1. Ingeniero	5.000
1. Inspector	4.500
1. Ayudante de ingenieros	3.000
1. Jefe de administración	2.000
1. Jefe de Estación	1.500
1. Escribiente	1.000
2. Vigilantes de vía a 1250.....	2.500
Personal de tracción y talleres.	
8. Mozos de cuadra a 1,75 diarias	5.110
12. Conductores a 2,50 diarias	10.950
12. Cobradores a 3 diarias.....	13.140
1. Herrero a 5 diarias.....	1.825
1. Mozo de fragua a 3,50 diarias.....	1.277
1. Chico a 1,50 diarias.....	547
1. Carpintero a 5 diarias.....	1.825
1. Ayudante de carpintero a 3,50 diarias	1.277
1. Chico a 1,50 diarias.....	547
1. Veterinario.....	8.000
1. Herrador a 4 pesetas diarias	1.460
1. Ayudante a 3 pesetas diarias.....	1.095
Tracción. Gasto de caballerías.	
Por la manutención de veinte caballos a razón de una peseta cincuenta céntimos diarios, con inclusión de herraje y demás gastos que pueda ocasionar su aseo.....	10.960

²⁹ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 970-1.

EL PRESUPUESTO GENERAL.

Finalmente, el presupuesto general del proyecto de la Sociedad Valero Morales y Compañía para instalar el servicio tranviario en la ciudad de Valladolid ascendía a un total de 400.000 pesetas. A continuación, detallamos las partidas que conformaban este presupuesto, como hemos hecho anteriormente en cada apartado.

El coste del material fijo alcanza la cifra de 217.406,20 pesetas, con la instalación de la vía y accesorios. El coste del material móvil, por su parte, suponía un total de 93.060 pesetas. Para las infraestructuras necesarias (la estación y demás edificios), se habían destinado 53.556 pesetas. Finalmente, se destinaban 35.977,80 pesetas para los gastos de accesorios y posibles imprevistos que pudieran surgir durante la ejecución de las obras.³⁰

Conceptos	Total (Pesetas)
Coste de la vía y accesorios con su asiento.	217.406,20
Coste del material móvil para la vía.	93.060,00
Coste de la Estación y demás edificios.	53.556,00
Gastos de accesorios e imprevistos.	35.977,80
TOTAL PRESUPUESTO	400.000,00

³⁰ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 970-1.

LA RESOLUCIÓN DE LA CONCESIÓN.

El 28 de mayo de 1880, Alejandro Aced, como representante de la Compañía propietaria del Proyecto de tranvía, exponía que, una vez había transcurrido el plazo de exposición pública, durante 20 días, del Proyecto sin ninguna reclamación del vecindario, se permitiera a la Sociedad comenzar las obras.³¹

En el mismo escrito, Alejandro Aced solicitaba la concesión de un territorio donde ubicar la Estación de Tranvías. Con esto, quedaba claro que el primer diseño realizado para esta estación no se haría realidad. La nueva ubicación de la estación, descartando la primera de la calle San Quirce, sería entre en la carretera de las Moreras y la huerta del Convento de Santa Catalina.

Por su parte, el Ayuntamiento trasladaba la instancia realizada por Alejandro Aced a una Comisión de Obras que tendría lugar el 3 de junio de 1880. En dicha comisión, se expuso que no se puntualizaba correctamente lo referente al terreno, solicitando, al respecto, que se concretara de manera clara.

Estos detalles sobre el terreno para la construcción de la Estación de Tranvías se exponen en la Comisión de Obras celebrada el 10 de junio de 1880³². En esta, Alejandro Aced solicitaba un terreno de cuarenta mil pies (alrededor de tres mil setecientos metros cuadrados) para instalar dicha Estación de Tranvías. La concesión del terreno se haría en usufructo durante 50 años y, transcurrido dicho periodo, la propiedad de este pasaría al Ayuntamiento, junto con todas las construcciones que en él se hubieran realizado.

El 14 de junio, el Ayuntamiento otorgaba, finalmente, la concesión del tranvía para el interior de la ciudad de Valladolid a la Sociedad Valero Morales y Compañía³³, dotando a esta ciudad del medio de transporte predominante en la época. Este mismo día, también se veía materializada la concesión, por parte del Ayuntamiento, del terreno para la Estación de Tranvías, en las condiciones que hemos expuesto anteriormente.

³¹ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: 970-2.

³² *Ibídem.*

³³ *Ibídem.*

CESIÓN DE LA CONCESIÓN.

Al poco tiempo de obtener la concesión, unos de los miembros que constituían la Sociedad Valero Morales y Compañía, Antonio Valero, abandona dicha compañía, por motivos personales. A partir de este momento, la compañía empezó a denominarse Sociedad Morales y Compañía.

Las obras para instalar el servicio tranviario tardaron en iniciarse, esto no se produjo hasta agosto del 1880. Además, se produjeron disputas entre la sociedad concesionaria y el Ayuntamiento, ya que no se estaban cumpliendo lo expuesto en la memoria presentada por la sociedad. Uno de estos, era la instalación de raíles tipo “Vignole” en vez de los acordados “de doble aprovechamiento”. Otro problema que surgió fue la demora de la sociedad en realizar el depósito de fianza que se había acordado.

Por todo ello, el 22 de abril de 1881, Eduardo Barral y Vidal solicitaba, al Ayuntamiento, la transferencia de la concesión para establecer los tranvías en la ciudad de Valladolid.

**TRANVÍAS INTERIORES
DE VALLADOLID.**

UN NUEVO PROYECTO PARA LOS TRANVÍAS.

En el Proyecto de Tranvía, presentado por Eduardo Barral el 22 de abril de 1881, se introducían una serie de modificaciones a llevar a cabo en la concesión que había otorgado el Ayuntamiento en el año 1880.¹

Lo primero consistía en una reducción de la longitud del recorrido proyectado por la Sociedad Valero Morales y Compañía. Según Eduardo Barral, el trayecto proyectado no sería rentable, debido a que en la ciudad de Valladolid no existía un movimiento suficiente de personas ni de mercancías. El recorrido pasaría a ser un único ramal, que discurriría por los lugares que aparecen a continuación.

“Campo-Grande, en dos direcciones: Acera de Recoletos y Acera de Sancti Spíritus, sin afectar a la travesía de la carretera Nacional, es decir, entre esta y las casas; Calle de Santiago, Plaza Mayor, Calle Lencería, Calle Lonja, Calle Platería, Calle Cantarranas, Calle Angustias, Plazuela de San Pablo”².

Por otro lado, las características de la vía también sufrirían algunas modificaciones. El ancho de la vía, según Eduardo Barral, era excesivo para las calles más estrechas de la ciudad. Creía conveniente reducir el ancho de la vía a 0,75 metros, por lo que los coches de tranvía tendrían una anchura de 1,40 metros.³

También se modifica el tipo de raíl elegido por la Sociedad Valero Morales y Compañía, ya que no era el más adecuado. Como veremos más adelante, se instalaría el sistema Vignole, que era el empleado en las vías estrechas y la mayor parte de las vías anchas en todas las ciudades de Europa.

En cuanto al desarrollo de las obras, Eduardo Barral veía, como condición esencial, la inauguración del sistema tranviario en agosto de 1881.

El traspaso de la concesión de tranvías se produjo el 20 de junio de 1881. El Ayuntamiento traspasaba dicha concesión después de que Eduardo Barral abonara la cantidad de 12.500 pesetas a la Sociedad Morales y Compañía. De la cantidad abonada, 2.500 pesetas correspondían a la vía ya insta-

¹ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 970-1.

² *Ibíd.*

³ *Ibíd.*

lada. El Ayuntamiento, posteriormente, declaró caduca la concesión a la Sociedad Morales y Compañía y esta fue traspasando a Eduardo Barral.

Eduardo Barral, el 5 de agosto de 1881, por fin obtuvo la cesión de la concesión de los tranvías por parte del Ayuntamiento, la cual pertenecía la Sociedad Valero Morales y Compañía.

Finalmente, el 10 de agosto de 1881, Eduardo Barral presenta el “Proyecto de un Tranvía para la ciudad de Valladolid”, donde se detallaban todos los pormenores para la realización de la línea.⁴

En este proyecto, se manifestaba la necesidad de instalar este medio de transporte en la ciudad de Valladolid. Sería un gran avance para todos los individuos que, diariamente, se vieran obligados a desplazarse a la Estación del Ferrocarril del Norte, a los talleres de la Compañía del Norte, al Ayuntamiento, a la Diputación...

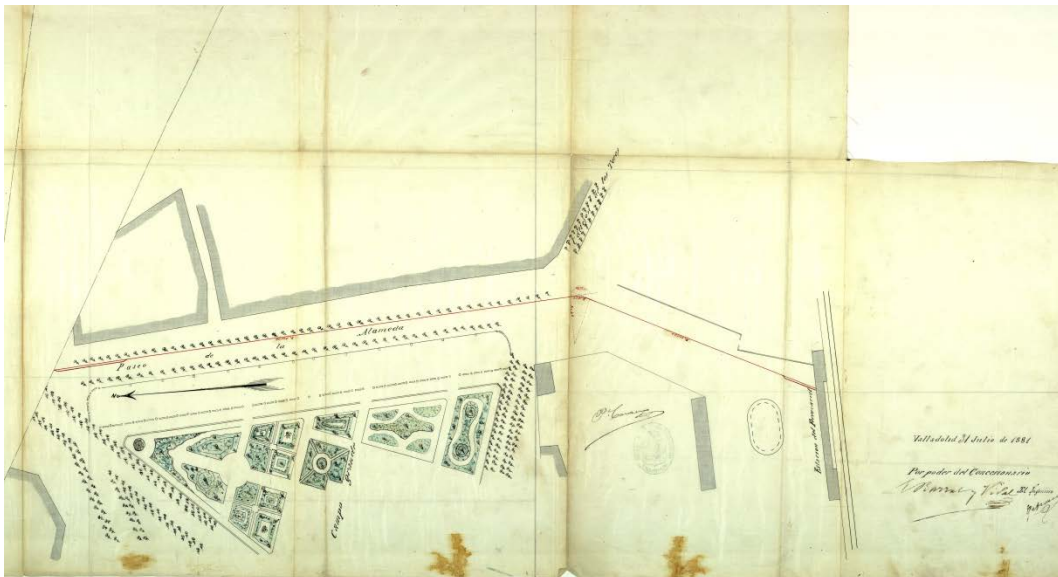
Los tranvías constituían una comunicación rápida, cómoda y económica. Además de suponer una ventaja para cada individuo, también lo era para el comercio, la industria y la agricultura de la ciudad de Valladolid.⁵

⁴ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 970-1.

⁵ *Ibíd.*

EL RECORRIDO DEL TRAZADO.

El recorrido proyectado por Eduardo Barral tenía, como punto de partida, la Estación del Ferrocarril del Norte. Desde esta, discurriría por el Paseo de la Alameda, calle de Santiago, Plaza de la Constitución, calle Lencería, calle Lonja, calle Platerías, calle Cantarranas, calle Angustias, Plaza Vieja. El recorrido terminaría en la Plaza de San Pablo.⁶



(68) Plano, fechado el 31 de julio de 1881, con el recorrido proyectado por Eduardo Barral en su proyecto.⁷

⁶ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 970-1.

⁷ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 840-17.

Al igual que en proyectos anteriores para el establecimiento de los tranvías en Valladolid, esta ciudad presentaba una serie de características ventajosas para este medio de transporte. La anchura de las calles y de las plazas permitía diseñar el trazado con amplias curvas, con un reducido número de curvas de pequeño radio, como la existente en la Plaza de la Constitución con un radio de quince metros.

Del mismo modo, no existía la necesidad de proyectar un gran número de rampas, debido a la superficie bastante plana de la ciudad de Valladolid. La rasante mayor de todo el trazado apenas tenía una inclinación por metro de 0,02.

A lo largo del recorrido, se proyectaron un total de tres cruces o desvíos, que se situarían en el Paseo de la Alameda, Plaza de la Constitución y Plazuela de las Angustias. También existirían desvíos ciegos en los puntos de partida del recorrido y en las paradas establecidas.



(69) Apartadero situado en la Plaza de la Constitución, con las medidas de las rectas y las curvas.⁸

⁸ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 840-17.

A continuación, podemos observar las características del recorrido, describiendo las longitudes de las rectas y curvas.⁹

Estado de Alineación			
Rectas	Longitud (m)	Curvas	Desarrollo (m)
1	220,50	1	18,50
2	501,30	2	29,32
3	247,00	3	20,46
4	68,50	4	19,37
5	11,20	5	27,05
6	17,50	6	49,43
7	55,00	7	34,92
8	11,50	8	25,30
9	127,00	9	29,94
10	76,00	10	37,83
11	25,30	11	11,00
12	45,50	12	35,30
13	96,50	13	8,55
14	61,50	14	21,07
15	184,00	15	33,35
TOTAL	1.748,30	TOTAL	401,39
TOTAL GENERAL .....2149,69 metros			

⁹ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 970-1.

EL MATERIAL FIJO.

Los raíles.

Primero, vamos a comentar el tipo de raíl seleccionado por Eduardo Barral para instalar los tranvías en la ciudad de Valladolid, ya que existían diferencias con el proyectado por la Sociedad Valero Morales y Compañía.

El raíl seleccionado era del sistema Vignole. El peso de este tipo de raíl era de catorce kilogramos por metro lineal de vía férrea. Estaban fabricados de fundición de hierro.



(70) Sección del raíl Vignole.¹⁰

Las traviesas.

Según lo descrito por Eduardo Barral en la memoria, las traviesas serían de madera de roble, lo que significaba la instalación de unas traviesas de gran calidad. Estas se colocarían con una separación de un metro entre cada una de ellas.

Las vías.

En el proyecto, se había definido la construcción de una sola vía. Esta tendría una anchura de un metro, medida empleada en la mayoría de tranvías europeos de la época.

El coste.

El coste del material fijo, incluidos los 2.500 metros de vía y su instalación, ascendía a 62.928,92 pesetas (25.171,57 pesetas por kilómetro). En este precio, se incluía tanto la adquisición de los raíles Vignole como de las traviesas de roble. Además, se introducía un 10% a mayores para hacer frente a posibles imprevistos.

¹⁰ *Design of a new high lateral resistance sleeper and performance comparison with conventional sleepers in a curved railway track by means of finite element models.*
(En línea en la página web <www.scielo.br>).

En la siguiente tabla, se puede ver detallado el presupuesto de un kilómetro de vía, con la cantidad y el coste de todos los materiales y mano de obra.¹¹

Concepto	Precio unidad (Pesetas)	Total (Pesetas)
500 metros cúbicos de excavación para emplazamiento de la vía	2,00	1.000,00
2.000 metros lineales de raíl Vignole (14 kilogramos)..... 28.000 a	45,00	12.600,00
313 Pares de eclisas. ....625 a	65,00	406,25
1.252 Tornillos .....187 a	100,00	187,00
4.000 clavos .....600 a	65,00	390,00
1.000 traviesas.....	4,50	4.500,00
100 metros cúbicos de arena	3,00	300,00
1.000 metros líneas de colocación.....	3,00	3.000,00
Transporte del material al pie de la obra.....	.....	500,00
TOTAL		22.883,25
Imprevistos 10%.....		2.288,32
TOTAL GENERAL.....		25.171,57

¹¹ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 970-1.

EL MATERIAL MÓVIL.

Los coches de tranvía.

Respecto al material móvil, Eduardo Barral optaba por unos coches de tranvía con capacidad para doce asientos en el interior y catorce en las plataformas, pudiendo albergar un total de veintiséis pasajeros.

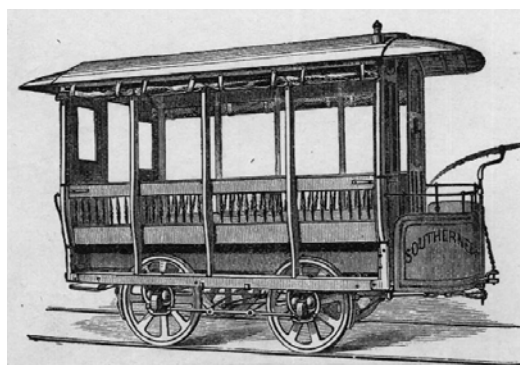
Se adquirirían un total de seis coches, todos ellos construidos en Malinas (Bélgica). Estos cumplían las condiciones de solidez y de elegancia requeridas por Eduardo Barral.

Los vagones.

En cuanto a los vagones empleados para el transporte de mercancías, estos podrían transportar una carga de entre tres y cinco toneladas.

Estos coches y vagones tendrían un sistema novedoso, el cual les permitía abandonar los carriles y circular por las calles que no tuvieran raíles. Este sistema, presentado en abril de 1882, era llamado coche “carril-rotá”.

Aunque en parte era privilegio de invención, este sistema era descrito con mayor o menor detalle en el proyecto. Se componía de una parte delantera, la cual podía convertirse en móvil, pivotando sobre un pasador y así circular por las calles sin raíles. Si el coche circulaba por los raíles, el eje delantero estaba fijo y dos ruedas del mismo lado tendrían unos rodetes. En el caso de circular por las calles empedradas, el cochero pondría móvil el eje delantero, haciendo entrar los rodetes situados en la llanta de las ruedas, mediante el sistema bajo privilegio de invención.



(71) Ejemplo de coche “carril-rotá”.¹²

La tracción.

En cuanto al apartado de la tracción, en el proyecto de Eduardo Barral, la tracción seguiría siendo a través de fuerza animal. Para llevar a cabo la locomoción, se adquirirían un total de quince caballos, a razón de 1.000 pesetas cada uno.

¹² ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 970-1.

LAS TARIFAS.

Al igual que en el proyecto de la Sociedad Valero Morales y Compañía, Eduardo Barral presentaba las tarifas que se aplicarían en el servicio tranviario, diferenciando las tarifas aplicables a los viajeros, a los equipajes y a las mercancías transportadas.

En la siguiente tabla, aparecen las diferentes tarifas detalladas, incluyendo los apartados de peaje y transporte.

Conceptos		Peaje (Pesetas)	Transporte (Pesetas)	Total (Pesetas)
Viajeros:	Por una sección	0,06	0,04	0,10
	Por toda la línea	0,10	0,05	0,15
Equipajes:	Un solo bulto .....	.....	.....	0,30
	Pasando de uno .....	.....	.....	0,50
	Pasando de cuatro.....	.....	.....	0,75
Mercancías:	Hasta 11½ kilos .....	.....	.....	0,30
	De 11½ hasta 57½ kilos .....	.....	.....	0,35
	Por cada 11½ kilos más de 57½ .....	.....	.....	0,12

En el proyecto de Eduardo Barral, se hacía una aproximación del rendimiento que tendría el servicio de tranvías en la ciudad de Valladolid. Este servicio sería claramente rentable, debido a un gran tráfico de personas en el interior de la ciudad.

Según los cálculos realizados, cada individuo realizaría un total de veinte viajes al año. Con esto y teniendo en cuenta que la población de Valladolid era de sesenta mil personas, el total de los viajes realizados en tranvía ascenderían a un millón doscientos mil.

Con este número de viajes y la tarifa fijada en doce céntimos de peseta, la recaudación del sistema tranviario en la ciudad de Valladolid alcanzaría la cifra de 144.000 pesetas.

LA DIRECCIÓN Y EL PERSONAL.

Al final de la memoria, Eduardo Barral establecía la plantilla necesaria para llevar a cabo el servicio, detallando el sueldo que percibirían anualmente. Como podemos ver en la siguiente tabla, el número de cocheros sería de cinco, por lo que no circularían todos los coches adquiridos, un total de seis, al mismo tiempo. Uno de ellos se emplearía como reserva en los casos en que fuera necesario realizar labores de mantenimiento en alguno de los coches.¹³

Conceptos	Precio unidad (Pesetas)	Por año (Pesetas)
1 Director .....	.....	3.600,00
1 Tenedor de libros .....	.....	1.800,00
5 Cocheros	3,00	5.475,00
5 Conductores	3,00	5.475,00
5 Mozos de cuadra	2,50	2.737,50

¹³ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 970-1.

EL PRESUPUESTO GENERAL.

El presupuesto establecido por Eduardo Barral para establecer el servicio tranviario en la ciudad de Valladolid ascendía a 162.171,81 pesetas, en el que se incluían los gastos del material fijo, móvil y posibles imprevistos que pudieran surgir. En comparación con el presupuesto establecido en el anterior proyecto de la Sociedad Valero Morales y Compañía, este se había reducido a menos de la mitad, teniendo en cuenta que la longitud de trazado proyectado también era menor.¹⁴

Conceptos		Precio unidad (Pesetas)	Total (Pesetas)
Obras	Cuadras y depósitos .....	.....	35.000,00
Vía	2.500 kilómetros	25.171,57	62.928,92
Material móvil	6 coches.....	5.500,00	33.000,00
	15 caballos	1.000,00	15.000,00
	15 arneses.....	100,00	1.500,00
Total			147.428,92
Imprevistos 10%			14.742,89
TOTAL			162.171,81

En la siguiente tabla, podemos ver los gastos derivados de la explotación del servicio tranviario, incluyendo los gastos de mantenimiento y de alimentación de los animales destinados a la tracción.¹⁵

Conceptos	Precio unidad (Pesetas)	Total (Pesetas)
Alimentación de 15 caballos.....	2,50	13.687,50
Conservación de 6 coches	0,50	1.095,00
Reparación de arneses.....	1,50	547,50
Conservación de la vía.....	.....	2.500,00
Renovación de 3 caballos por año.....	.....	3.000,00
Contribuciones y demás imprevistos.....	.....	3.000,00
TOTAL		23.830,00

¹⁴ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 970-1.

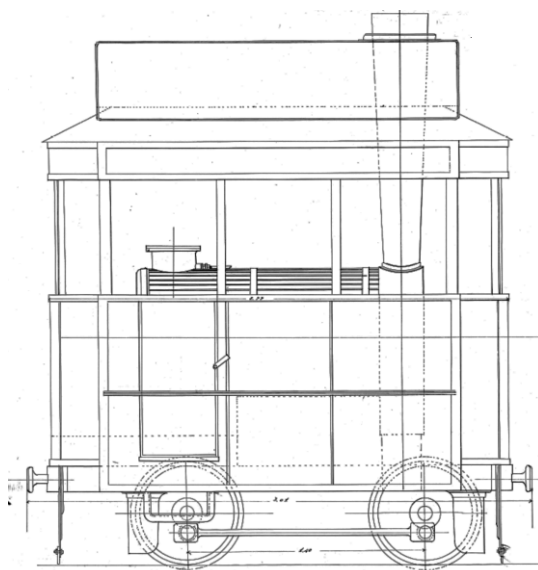
¹⁵ Ibídem.

LA RESOLUCIÓN DE LA CONCESIÓN.

El proyecto presentado por Eduardo Barral, que hemos detallado anteriormente, fue aprobado por el Ayuntamiento de Valladolid el 12 de agosto de 1881. Después de la aprobación, las obras comenzaron en el mes de octubre de 1881. Estas obras no estuvieron exentas de problemas, como fue el producido por la instalación de traviesas que no cumplían los requisitos reflejados en la memoria del proyecto.

El 7 de diciembre de 1881, Eduardo Barral solicitaba al Ayuntamiento el permiso para emplear la máquina de vapor para el servicio de transporte de mercancías en el trayecto de tranvía en el interior de la ciudad, en la prolongación hasta el Canal de Castilla y en el ramal al cementerio. Para evitar perjudicar a la población, este servicio con máquina de vapor tendría lugar en momento de escaso tránsito de público. Se redactó una memoria donde se detallaban las ventajas de este tipo de tracción, que se estaba empleando en ciudades como La Haya.

Sin embargo, según el Artículo 72 de la Ley de 23 de noviembre de 1877, la aprobación del cambio de tracción animal a otro tipo de tracción correspondía al Ministerio de Fomento, por lo que el Ayuntamiento instaba a Eduardo Barral a presentar todos los documentos, donde se debían detallar aspectos como la presión de vapor que se emplearía.¹⁶



(72) Plano de la máquina Merryweather.¹⁷

¹⁶ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 970-1.

¹⁷ *Ibidem*

El 16 de diciembre, el Ayuntamiento, en contestación a una solicitud recibida pidiendo una tarifa especial para el servicio de noche, se ponía en contacto con la empresa concesionaria para solicitarles que redujeran la tarifa a un importe de treinta céntimos de peseta, siempre y cuando esta medida no perjudicara los intereses de la empresa.

Dos días después, el 18 de diciembre, concluidas las obras de los tranvías, el Ayuntamiento acordaba la devolución del depósito, realizado por Eduardo Barral como fianza hasta la finalización de las obras, que ascendía a un importe de 1.622 pesetas.

LA INAUGURACIÓN DEL TRANVÍA.

Una vez finalizadas las obras, el servicio de tranvías estaba listo para su inauguración y puesta en marcha.

A las once de la mañana del día 22 de diciembre de 1881, se produjo la bendición de la línea y de los coches por parte del Sr Provisor de la Diócesis.¹⁸ A las tres del mediodía, se producía la inauguración oficial del servicio de tranvía.

El trayecto tuvo lugar desde la Plaza de San Pablo hasta cerca de la Estación del Ferrocarril del Norte. Este recorrido era realizado por los coches de tranvía en un tiempo de quince minutos, aproximadamente.¹⁹



(73) Calle Santiago con los raíles del tranvía instalados en la calle.²⁰

¹⁸ *El Norte de Castilla*, Valladolid, 22 de diciembre de 1881.

¹⁹ *El Norte de Castilla*, Valladolid, 23 de diciembre de 1881.

²⁰ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: PR 043.

LA EXPLOTACIÓN DEL SERVICIO TRANVIARIO.

El recorrido establecido por el tranvía fue el proyectado por Eduardo Barral, aunque no partiría desde la propia Estación del Ferrocarril del Norte, ya que esta exigía el pago de un peaje para entrar en la propia estación. Por lo tanto, el trazado partía desde las proximidades de dicha estación, discurriría por el Paseo de la Alameda, Plaza de Zorrilla, calle de Santiago, Plaza de la Constitución, calle Lencería, calle Lonja, Plazuela del Ocho, calle Platerías, calle Cantarranas, calle Angustias, Plaza Vieja, terminando en la Plaza de San Pablo.²¹

Las tarifas también se mantuvieron conforme a lo proyectado en la memoria de Eduardo Barral. El trayecto completo para los viajeros tendría un coste de quince céntimos de peseta, mientras que el precio de una sección se reducía hasta los diez céntimos de peseta.



(74) Tranvía de tracción animal discurriendo por la calle Santiago.²²

²¹ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 970-1.

²² ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: G 012.

LAS AMPLIACIONES DE LA RED TRANVIARIA.

Una vez logrado el establecimiento del servicio tranviario en la ciudad de Valladolid y su posterior éxito, se empezó a pensar en posibles ampliaciones de la red de tranvías.

El 10 de febrero de 1882, Eduardo Barral presenta un proyecto para una ampliación de la línea central, ya en explotación. Este tramo partiría desde el punto final de la parte en servicio, Plazuela de San Pablo, extendiéndose hasta el Canal de Castilla. Las calles por las que discurriría este tramo serían las mencionadas a continuación.

“Calle de San Quirce, Paseo de las Moreras, desde los antiguos arcos de Benavente, Puente Mayor y carretera de Zaratán, hasta la misma margen del Canal de Castilla”²³.

Para ello se debía tener en cuenta el Puente Mayor, ya que, al igual que se comentó en el proyecto de Eduardo Barral, el paso del tranvía por el puente podría ocasionar diversos problemas.

A continuación, se muestra el ramal citado, con línea de color rojo, en el plano firmado el 20 de enero de 1882 por el Maestro de Obras.



(75) Plano del ramal proyectado hacia el embarcadero del Canal de Castilla.²⁴

²³ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 970-1.

²⁴ *Ibidem*.

Otro gran ramal que se proyectaba discurriría desde la Plazuela del Ocho hasta la Plazuela de Fuente Dorada. En este lugar, se bifurcaría en dos ramales. Uno de ellos discurriría por las calles de Orates, Carcaba y Plazuela de Belén. El otro se extendería por las calles de Teresa Gil, Panaderos, Callejón de los Toros para unirse con la línea ya en explotación que se dirigía a la Estación del Ferrocarril del Norte. Estas dos bifurcaciones se pueden observar, con línea de color verde, en el plano citado anteriormente.



(76) Plano de la bifurcación del ramal de ampliación proyectado por Eduardo Barral.²⁵

²⁵ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 970-1.

Finalmente, se pretendían finalizar dos tramos presentes en el proyecto de la Sociedad Valero Morales y Compañía que se encontraran pendientes de llevar a cabo. En el plano adjunto a la solicitud por parte de Eduardo Barral, se destacaban estos dos tramos en línea discontinua de color rojo.



(77) Planos de los dos tramos pendientes de construcción de la Sociedad Valero Morales y Compañía.²⁶

²⁶ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 970-1.

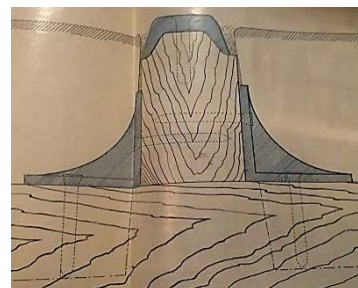
LA NUEVA SOCIEDAD TRANVÍAS INTERIORES DE VALLADOLID.

El 20 de marzo de 1882, en Barcelona, tenía lugar la constitución de la Sociedad Tranvías Interiores de Valladolid. La sociedad estaría formada por Alejo Soujol y Manitte, Bruno Cuadros y Vidal, Lorenzo Nualart y Serrillo, Juan Figueras y Betlloch, Rafael Soler y Morer y Eduardo Barral y Vidal.

En la creación de esta sociedad, se emitieron un total de cinco mil obligaciones, de cien pesetas cada una, de acuerdo a la ley de 19 de octubre de 1869.²⁷ También se establecieron los estatutos de esta sociedad, los cuales estaban formados por veintisiete artículos. En estos se detallan aspectos como el establecimiento de la sociedad en la ciudad de Barcelona, los activos aportados por parte de Eduardo Barral a la sociedad, los supuestos para la disolución de dicha sociedad... En cuanto a la estructura de la sociedad, Alejo Soujol ostentaría el cargo de Presidente, Enrique Llopis y Juan Figueras sería los vocales y Eduardo Barral desempeñaría el cargo de director-gerente.

Con esta sociedad, se pretendía dar un nuevo impulso al servicio de tranvías en la ciudad de Valladolid. La entrada de nuevos accionistas aumentaría el potencial para llevar a cabo las mejoras necesarias en dicho servicio.

En estas fechas, fueron propuestos diversos cambios, la mayoría centrados en los aspectos técnicos de las vías del tranvía. Uno de ellos fue la solicitud para el cambio del tipo de raíl Vignole por el raíl tipo Cheller, ya que este último podría resultar más económico a la hora de realizar la construcción del trazado del tranvía por las calles de Valladolid.



(78) Sección del raíl Cheller.²⁸

El 25 de octubre de 1882, se empezaron a solicitar las ampliaciones de la red tranviaria proyectadas por Eduardo Barral. En esta ocasión, se solicitaba un ramal desde la calle Santiago hasta el Puente Colgante, con el recorrido que aparece a continuación.

“Parte de la calle Santiago, frente a la de Miguel Íscar, pasando por frente la Academia Militar, y siguiendo por la antigua carretera de Madrid, pa-

²⁷ *Gaceta de Madrid*, Madrid, 15 de mayo de 1882.

²⁸ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 970-1.

ra acabar en la carretera de Salamanca junto al fielato, y luego se continuará hasta el puente de hierro, llamado Puente Colgante”²⁹.

En este ramal, se incluirían dos apartaderos, situados frente al Hospital Militar y junto al fielato, al final del recorrido.

Aunque estaba aprobado por el Ayuntamiento de Valladolid, este ramal no se construyó hasta pasados algunos años.



(79) Vista general de la calle Santiago con el tranvía de tracción animal al fondo.³⁰

Con el transcurso del tiempo, surgieron problemas entre la Sociedad Tranvías Interiores de Valladolid con el Ayuntamiento de Valladolid, llegando incluso a peligrar la concesión. Estos estaban motivados, en la mayoría de los casos, por la falta de mantenimiento de la red por parte de la concesionaria. Estos problemas fueron creciendo, hasta llegar al punto de que dicha sociedad fue multada con cincuenta pesetas.

Para solucionar todo esto, el Ayuntamiento, el 18 de agosto de 1884, obligó a la Sociedad Tranvías Interiores de Valladolid a renovar los raíles instalados a lo largo de todo el recorrido y a construir los ramales pendientes de construir y aprobados en el proyecto.

En 1884, concretamente el 2 de septiembre, se consiguió que el tranvía pudiera entrar en la Estación del Ferrocarril del Norte, a condición de que realizaran un pago anual de 345,38 pesetas, mejorando en gran medida el servicio tranviario.

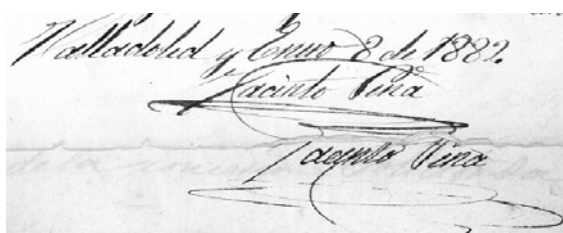
²⁹ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 970-1.

³⁰ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: PR 084.

LA SOLICITUD DE CONCESIÓN POR JACINTO PEÑA.

Como veremos a continuación, con el éxito de este medio de transporte, surgieron nuevos proyectos con el objetivo de obtener nuevas concesiones que permitirían establecer una mayor red tranviaria en la ciudad de Valladolid.

El 8 de enero de 1882, Jacinto Peña solicitaba una concesión para establecer un tranvía de tracción animal en la ciudad de Valladolid, al igual que poseía Eduardo Barral. El trazado estaría formado por un total de tres ramales y tendría una longitud de ocho kilómetros.



(80) Fecha y firma de la solicitud de Jacinto Peña.³¹

Uno de los ramales partiría desde la Estación del Ferrocarril del Norte o desde sus inmediaciones y discurriría por las siguientes calles:

“Entra en la ciudad por la calle del Perú continuando por un lado del mercado del Campillo y siguiendo por las calles de Teresa Gil, Fuente Dorada, Guarnicioneros, Cebadería, Rinconada, termine en el Paseo bajo de las morenas”³².

Otro ramal partiría desde la Plaza Mayor para ir a unirse con el primero de los ramales, recorriendo las siguientes calles:

“Continúe por la calle de Jesús a empalmar con el de la Rinconada siguiendo las calles de San Benito, San Ignacio a la Plaza de Toros”³³.

Finalmente, se proyecta un tercer ramal que partiría de la Universidad para empalmar con el primer ramal, discurriendo por las siguientes calles:

“Siga por la calles de la Librería, Cárcaba, Plazuela de Orates, calle Alfonso XII hasta enlazar con el de Teresa Gil”³⁴.

Por otra parte, el 26 de enero de 1882, Jacinto Peña envía al Ayuntamiento de Valladolid un estudio facultativo realizado para obtener la concesión solicitada el 8 de enero del mismo año, como ya hemos comentado. Soli-

³¹ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 403-154.

³² *Ibidem*.

³³ *Ibidem*.

³⁴ *Ibidem*.

citaba que le fuera otorgada dicha concesión en las mismas condiciones que a Eduardo Barral. La duración de la concesión la establecía en cuarenta y ocho años y, al finalizar dicho periodo, todo sería propiedad del Ayuntamiento.

El Ayuntamiento, respecto a la solicitud de Jacinto Peña, aceptaba el estudio realizado, considerando el trazado necesario para finalizar el proceso de instaurar el medio de transporte tranviario en toda la ciudad de Valladolid. El Ayuntamiento únicamente recomendaba algunas modificaciones en el trazado y la integración de su trazado con el existente de Eduardo Barral para prestar un mejor servicio.

Una vez otorgada la concesión de las nuevas líneas de tranvía solicitadas por Jacinto Peña, este no las materializó. Por lo tanto, la motivación de Jacinto Peña era más económica que de mejorar este transporte público.

EL FIN DE LA SOCIEDAD TRANVÍAS INTERIORES DE VALLADOLID.

La Sociedad Tranvías Interiores de Valladolid, después de los múltiples problemas con el Ayuntamiento de Valladolid y la Compañía de los Caminos de Hierro, entre otras instituciones, se vio obligada a plantearse su disolución.

Esta sociedad siguió funcionando hasta su disolución en 1898, pasando todo este tiempo sin obtener los rendimientos suficientes. Concretamente fue el 17 de diciembre cuando tuvo lugar esta disolución, ante el notario de Valladolid, Francisco Francia.

En la escritura de disolución, se estipulaba que “se entregaría a Doña María de los Remedios Nualar, esposa del Sr. Barral, la cantidad de 80.000 pesetas como valor de un crédito hipotecario preferente, destinándose 7.500 pesetas al pago de deudas que resultaban en el pasivo”³⁵. Por su parte, el capital sobrante se establecía en 10.000 pesetas.

En cuanto a los accionistas, se les entregaría el importe de 2,50 pesetas por acción, suponiendo un importe de 12.500 pesetas.

Una vez realizada la liquidación de la Sociedad Tranvías Interiores de Valladolid, se procedió a la venta de la misma a una sociedad belga, empezando un nuevo periodo en la historia de los tranvías de Valladolid. Esto traería mejoras considerables en el servicio, como veremos más adelante.

³⁵ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 840-18.

LA SOCIEDAD BELGA.

LA ADQUISICIÓN BELGA.

El 4 de agosto de 1899, tuvo lugar la compra-venta de la concesión de los tranvías interiores de Valladolid, ante el notario de la ciudad de Valladolid, Francisco Francia Hernández. En dicho acto, estuvieron presentes Eduardo Barral, como Director-Gerente y liquidador de la Sociedad anónima “Tranvías interiores de Valladolid”, y Emilio Cuyllits, como representante de la sociedad belga.



(81) Firma del notario Francisco Francia.¹

El precio de venta fue de 100.000 pesetas, los cuales incluían todas las concesiones otorgadas a Eduardo Barral así como el material fijo y móvil. Entre todo esto, se encontraban “las vías construidas, nueve coches cerrados y de verano, veinte caballerías con sus arneses y materiales existentes de forja y reparación de carruajes”². El material y las concesiones estaban valorados en 25.000 pesetas, mientras el total de las vías instaladas ascendía a 75.000 pesetas.

Por otro lado, el 17 de agosto de 1899, se creó una Comisión mixta de Obras y de Policía con el objetivo de explicar la situación en que se encontraba el servicio tranviario a los nuevos propietarios belgas, en concreto a Pedro Marcos Merino, en representación de Emilio Cuyllits. También, se les informaba que no tendrían responsabilidad de lo acontecido durante la concesión de Eduardo Barral. Al día siguiente, el 18 de agosto de 1899, el Ayuntamiento remitía a dicha sociedad belga el “Pliego de condiciones para la concesión de tranvía de fuerza animal para el interior de la ciudad”.



(82) Poder otorgado a Eduardo Hernán Gómez y Pedro Marcos Merino en 1898.³

¹ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: 970-3.

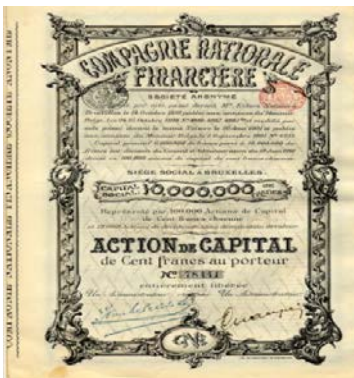
² Ibídem.

³ Ibídem.

LA NUEVA ADMINISTRACIÓN.

Como había ocurrido desde 1896, se produjeron numerosas inversiones con capital belga destinadas a la expansión de los diferentes tranvías europeos. En España existían un total de trece grupos encargados de la explotación tranviaria, en ciudades como Madrid, Barcelona, Bilbao, Zaragoza y, como veremos a continuación, Valladolid.

Además de obtener las concesiones de tranvías, estos grupos belgas se encargaron de adquirir o crear sociedad con el propósito de electrificar este medio de transporte. Valladolid, como no podía ser de otro modo, vivió este proceso, aunque siempre con unos rasgos característicos y diferenciados del resto de ciudades.



(83) Certificado de la *Compagnie Nationale Financière*.⁵

La sociedad matriz belga que estuvo presente en Valladolid fue la *Compagnie Nationale Financière*, fundada en el año 1898. Esta controlaba la empresa Tranvías de Valladolid, la cual fue fundada el 20 de marzo de 1900, adquiriendo, posteriormente, los derechos de Emilio Cuyllits.⁴ El primer Consejo de Administración de la nueva empresa estaba formado por seis consejeros y dos comisarios, todos ellos de nacionalidad belga.

La sociedad Tranvías de Valladolid se constituyó con un capital total de un millón de francos, el cual se dividió en diversas acciones, de las que la sociedad matriz belga *Compagnie Nationale Financière* poseía la mayoría de ellas.



(84) Acción ordinaria al portador por valor de 100 francos de la sociedad *Tramways de Valladolid*.⁶

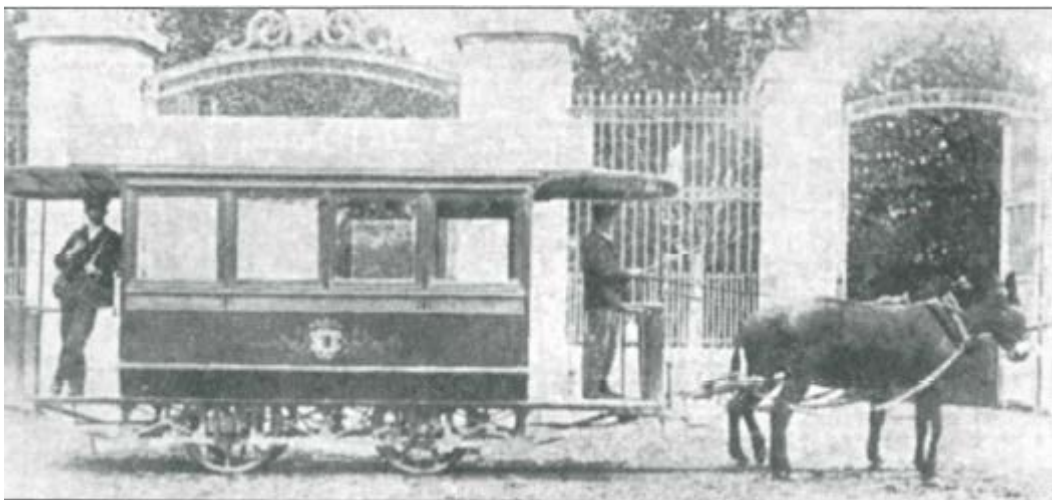
⁴ NUÑEZ ROMERO-BALMAS, G.: *Fuentes belgas sobre la electrificación de los tranvías españoles. El Recueil Financier de Bruselas, Universidad de Granada, 1991,*

⁵ *Compagnie Nationale Financiere - Belgium 1901.*

(En línea en la página web <scripophily.net>).

⁶ ORTEGA BARRIEGO, J. M.: *El templo de la música. Crónica del Valladolid de entre siglos,* Valladolid, Ayuntamiento de Valladolid, 2007: 49.

El 28 de diciembre de 1899, se celebró la ratificación de la transmisión de los derechos tranviarios de Eduardo Barral a Emilio Cuyllits. Este debía cumplir el acuerdo de concesión otorgado por el Ayuntamiento de Valladolid a Eduardo Barral y aceptar el pliego de condiciones que ya se le había presentado, como hemos mencionado anteriormente.



(85) Ejemplo de tranvía que realizaría el servicio de transporte durante la etapa belga.⁷

⁷ ORTEGA BARRIEGO, J. M.: *El templete de la música. Crónica del Valladolid de entre siglos*, Valladolid, Ayuntamiento de Valladolid, 2007: 47.

LAS MODIFICACIONES DEL TRAZADO.

El trazado proyectado por la nueva sociedad Tranvías de Valladolid se dividía en un total de seis trayectos, los cuales comunicarían, de forma extraordinaria, todos los puntos de interés de la ciudad de Valladolid. A continuación, podemos ver las calles por las que discurrirían los seis trayectos citados.

“Trayecto 1º. Estación del Ferrocarril del Norte, Acera de Recoletos, Miguel Íscar, Campillo, Duque de la Victoria, Alfonso XII, Regalado, Plaza de Orates, Calle León de la Catedral, Portugalete, Baños, Calderón, Angustias, Corredera de San Pablo, Cadenas de San Gregorio, Gondomar, Paseo del Cementerio y Cementerio.

Trayecto 2º. Estación del Ferrocarril del Norte, Callejón de los Toros, Labradores, Camino de Herradores, Plaza de Santa Cruz, Plaza del Duque, Casa de Colón, Hospital, Paseo de la Virgencilla, Chancillería, Paseo del Cementerio, Audiencia.

Trayecto 3º. Acera de Recoletos, Paseo de Zorrilla, Plaza de Toros, Carretera de Salamanca, Estación del Ferrocarril del Norte.

Trayecto 4º. Duque de la Victoria, Quiñones, Val, Malcocinado, Plaza de San Benito, Poniente, Moreras, Hospicio, San Quirce, San Pablo.

Trayecto 5º. Poniente, San Lorenzo, María de Molina, Alfareros, Mercado de Campillo”.

Trayecto 6º. Callejón de los Toros, Calle Ferrocarril, Carretera de San Isidro, Calle Cervantes, Plaza de Santa Cruz, Calle Núñez de Arce, Orates, Fuente Dorada, Plaza del Ocho, Rinconada, San Benito, Moreras, Puente Mayor, Imperial, San Pablo”⁸.



(86) Postal del tranvía animal en la Plaza de Santa Cruz a finales del siglo XIX.⁹

Esta serie de trazados proyectados no fueron llevados a cabo, en un primer momento, por la nueva sociedad. Por lo tanto, se perdía una gran oportunidad de mejorar notablemente el servicio tranviario en Valladolid.

⁸ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: 970-3.

⁹ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: UA 0104.

El 23 de diciembre de 1899, el Ayuntamiento de Valladolid autorizaba una serie de modificaciones con respecto al trazado elaborado por Eduardo Barral.

La primera modificación tendría como objetivo llevar el servicio tranviario hasta el edificio de viajeros de la Estación del Ferrocarril del Norte, siempre que la nueva sociedad concesionaria obtuviera los permisos necesarios.

“La línea existente y en explotación actualmente, se prolongará de una parte, hasta el límite de los terrenos de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte [...] y por otra la ampliación de la línea principal de la Plaza de San Pablo al Puente Mayor, pasando por las calles de San Quirce, Plaza de la Trinidad, calle del Puente Mayor y Campillo de San Nicolás”¹⁰.



(87) Tranvía de mulas circulando por el Puente Mayor, a principios del siglo XX.¹¹

En esta única línea en explotación, se autorizaba la construcción de un ramal especial desde el final de la calle Santiago hasta el Fielato del Carmen, discurriendo por el paseo de Zorrilla.

Por otro lado, se autorizaba la construcción y la explotación de una línea de circunvalación interior, con salida y llegada en la calle de la Estación y con el siguiente recorrido.

“Calle de la Estación, Labradores, Alonso Pesquera, Plaza del Museo, Calle de la Librería, Plaza de Santa María, Calle de Cabañuelas, Baños, Plaza

¹⁰ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: 970-3.

¹¹ ORTEGA BARRIEGO, J. M.: *El templo de la música. Crónica del Valladolid de entre siglos*, Valladolid, Ayuntamiento de Valladolid, 2007: 45.

de las Angustias, Calle de las Damas, Plaza de los Arces, Calle de Milicias, Plaza de San Benito, Rinconada, Corriillo, Calle de Alarcón, Quiñones, Duque de la Victoria y Gamazo”¹².

Otro empalme con la línea principal autorizado discurría desde la Plaza San Pablo hasta el Cementerio a través del siguiente trazado.

“Las calles de las Cadenas de San Gregorio, Gondomar, Chancillería y Paseo del Cementerio”¹³.

Por último, se construiría un ramal que empalmaría con el existente en el paseo de Zorrilla, comenzando en la Acera de Recoletos y prolongándose por el Paseo de Filipinos y el Hospital Militar. A espaldas del Hospital Militar, concretamente en los solares del Príncipe Alfonso, se estableció la construcción de los depósitos de carruajes y caballerías.

Todas estas modificaciones, al igual que ocurrió con los trayectos proyectados, no fueron llevadas a cabo inmediatamente por la nueva sociedad concesionaria.

¹² ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: 970-3.

¹³ *Ibídem*.

LA INFRAESTRUCTURA TRANVIARIA.

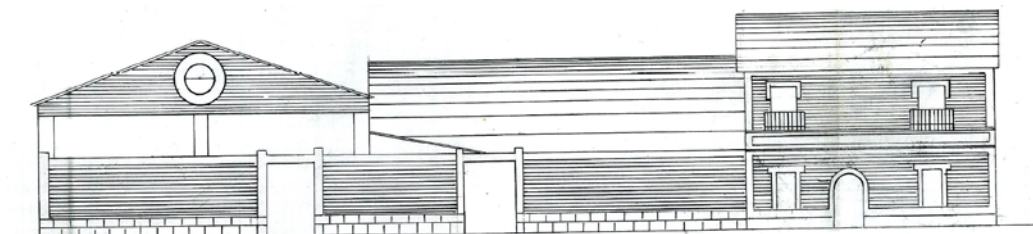
El 30 de octubre de 1899, el Ayuntamiento vendió a la sociedad belga dos parcelas (número 1 y 3) situada en las afueras de las Puertas del Príncipe Alfonso, por el precio de 19.546,10 pesetas. La extensión de la parcela número 1 alcanza los 562,5 metros cuadrados y la parcela número 3 tenía una superficie 994 metros cuadrados.

Por otro lado, el 31 de marzo de 1900, fue adquirida la parcela número 2, por un precio de 9.000 pesetas. La extensión superficial de la parcela era 562,5 metros cuadrados.

En total, la superficie adquirida por estos contratos, fue un rectángulo comprendido entre los terrenos del Hospital Militar, la carretera de Madrid y el Paseo de los Filipinos, comprendiendo todos los terrenos una superficie de 2.019 metros cuadrados.

El 10 de junio de 1901, debido a la necesidad por parte de la sociedad belga de disponer de un edificio para llevar a cabo una buena organización, Ramón Rosso González Regueral, como Director de los Tranvías, solicitaba la construcción de un edificio en el solar del Portillo del Príncipe, adquirido anteriormente como hemos mencionado. Este lugar albergaría las oficinas, la enfermería, los almacenes, los talleres de reparación y, como no, los coches y las caballerías que realizaban el servicio tranviario.

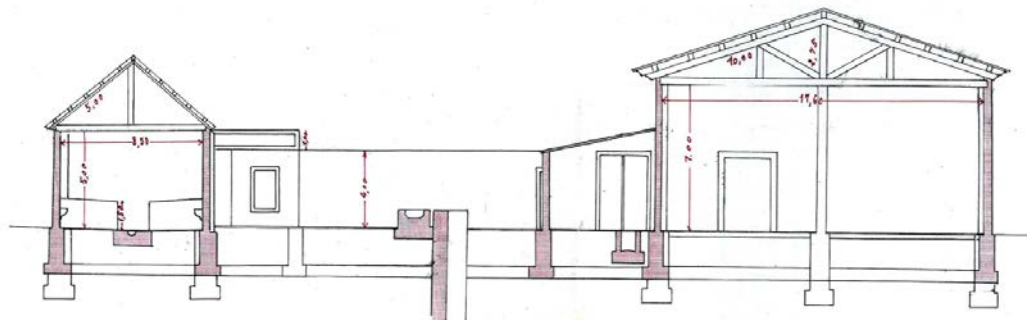
El edificio proyectado sería de planta baja, con una altura de cuatro metros en las dependencias destinadas a cuadras, y podría albergar un total de ochenta y dos caballerías. Por ello, se ponía énfasis en el personal de vigilancia necesario y en las medidas de higiene que se deberían tener en cuenta.



(88) Alzado del proyecto definitivo de la Estación de Tranvías.¹⁴

¹⁴ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: 279-16.

Con respecto a esto último, se instalaría un pavimento con una inclinación suficiente para encauzar las sustancias líquidas hacia un conjunto de atarjeas existentes bajo el pavimento, para su posterior retirada durante la noche. La ventilación se realizaría mediante una hilera de ventanas cubiertas al exterior por telas metálicas y por los ventiladores correspondientes en el zócalo de los muros exteriores.

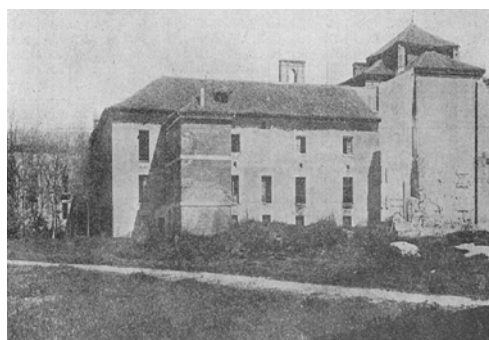


(89) Sección de la Estación de Tranvías, donde podemos apreciar el pavimento inclinado de las cuadras.¹⁵

En cuanto al exterior del edificio, las paredes se realizarían con ladrillo y, en el tejado, se emplearían tejas planas. Para facilitar la recogida y bajada de aguas, se colocarían canalones y tuberías de zinc.

Con el proyecto realizado, que incluía toda la información anterior, se creó una Comisión de Obras para permitir la construcción. Sin embargo, con las observaciones realizadas por el Arquitecto Municipal Jefe, se informó de la necesidad de realizar algunas modificaciones en el proyecto, con el fin de disminuir el impacto de la construcción en la zona.

Por ello, el 6 de agosto de 1901, se presentó, de nuevo, proyecto que incluía algunas modificaciones. Entre ellas, destacaba la nueva ubicación de la nave destinada al depósito de coches, que se instalaría lindando con la carretera de Madrid y no con el Hospital militar, como se había proyectado en un principio. Con lo cual, las cuadras, proyectadas lindando con la carretera de Madrid, pasarían a situarse junto al Hospital militar.



(90) Fachada del Hospital Militar y terrenos donde se ubicaría la Estación de Tranvías.¹⁶

¹⁵ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: 279-16.

¹⁶ "Valladolid", en *El financiero hispano-americano. Extraordinario Valladolid*, Valladolid, 1911: 82.

(En línea en la página web <bibliotecadigital.jcyl.es>).

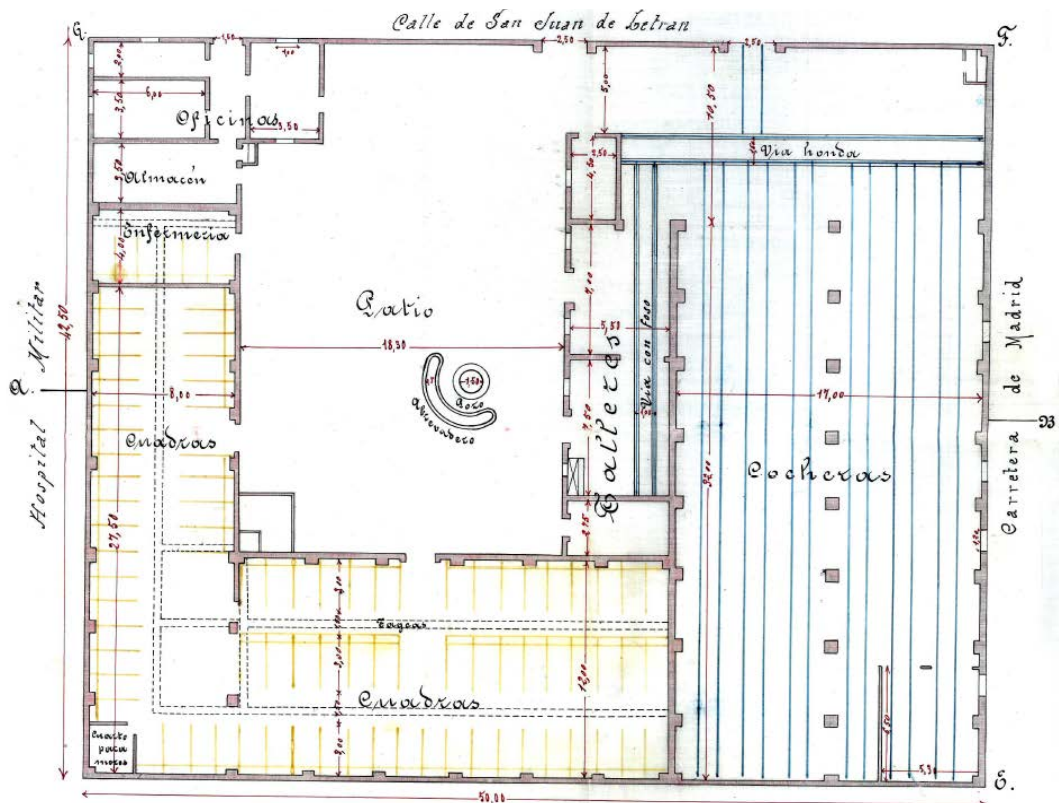
Otras modificaciones serían la altura de las naves, que aumentaría a cinco metros, y la distribución de las oficinas, que constarían de dos plantas con una altura total de ocho metros.

Finalmente, la capacidad de las cuadras sería para setenta caballerías, destinando treinta y cinco metros cúbicos de aire por caballerías, representan 2.470 metros cúbicos. De las dimensiones previstas resultaba el siguiente cálculo, suponiendo finalmente un total de 2.510 metros cúbicos de aire.¹⁷

$$27,50 \times 8 \times 5 = 1.100$$

$$23,50 \times 12 \times 5 = 1.410$$

Estas modificaciones fueron presentadas por Ramón Rosso y aceptadas por la Comisión de Obras el 9 de agosto de 1901, concediéndose el permiso de obras.



(91) Plano de la planta de la Estación de Tranvías con la nueva ubicación de las cuadras y cocheras.¹⁸

¹⁷ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: 279-16.

¹⁸ *Ibidem*.

LAS TARIFAS.

El 23 de diciembre de 1899, en la subcomisión nombrada por el Ayuntamiento se establecían las tarifas que regirían el servicio de tranvías en la ciudad de Valladolid.

Según el artículo 4º de dicha subcomisión, la tarifa general que se aplicaría a los viajeros del transporte tranviario sería de diez céntimos de peseta en la primera línea, la existente desde la Estación del Ferrocarril del Norte hasta el Puente Mayor.

A lo anterior, habría que añadir cinco céntimos por el recorrido dentro de la Estación del Ferrocarril y otros cinco céntimos por el ramal que discurría desde la Plaza San Pablo hasta el Puente Mayor. También se cobraría el suplemento de cinco céntimos en la correspondencia entre líneas, a excepción de la línea del Cementerio, como veremos más adelante.



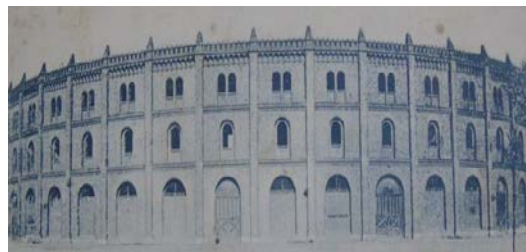
(92) Billeto de Tranvías de Valladolid.¹⁹

A la tarifa general de diez céntimos, se podría agregar un suplemento, llegando al doble en los casos que aparecen a continuación.

“En los días que el Ayuntamiento señale para la feria anual del mes de septiembre, en todas las líneas, excepto en la línea del Cementerio.

Los días que el concesionario haga el servicio de Teatro después de la hora de terminar el espectáculo, la tarifa será de veinticinco céntimos sobre la línea primera [...].

Los días en que se celebren corridas de toros u otro espectáculo en la Plaza de Toros, sobre la línea tercera que terminara en la expresada Plaza, veinticinco céntimos.



(93) Postal de la Plaza de Toros a finales del siglo XIX.²⁰

¹⁹ *Billetes del Tranvía de Valladolid.*

(En línea en la página web <www.todocoleccion.net>).

²⁰ *Postal de Valladolid. Siglo XIX. Plaza de Toros.*

(En línea en la página web <www.todocoleccion.net>).

Los días que el servicio del tranvía se prolongaría después de las once de la noche en verano [...] y después de las nueve de la noche en invierno [...] sobre todas las líneas podrá doblarse el precio”²¹.

La línea del Cementerio tenía unas condiciones especiales, ya que se establecía una tarifa de quince céntimos de peseta por el recorrido de ida o vuelta. En los días de la romería del Carmen, el precio se doblaría hasta alcanzar los treinta céntimos.

En los casos que se transportara un equipaje de mano u otro bulto, se abonaría el precio de un asiento de viajero, siempre que dicho bulto ocupara el espacio de un asiento.

²¹ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: 970-3.

LOS CAMBIOS DURANTE LA DIRECCIÓN BELGA.

Durante la explotación en la etapa belga, se produjeron numerosos cambios en la estructura tranviaria, destinados a mejorar en la medida de lo posible el medio de transporte tranviario. Algunas de ellas se hicieron realidad, pero otras solo fueron solicitadas y no consiguieron la aprobación de las instituciones.

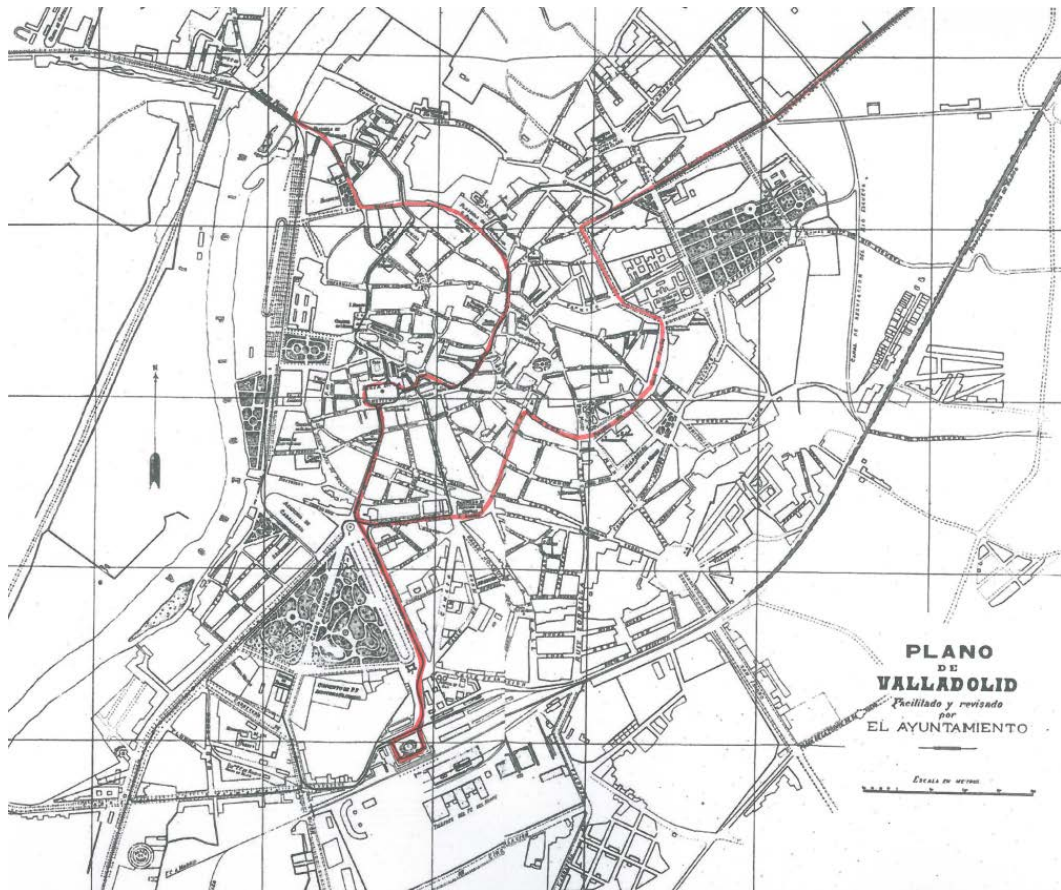
El 16 de marzo de 1900, Emilio Cuyllits solicitaba una modificación en el trazado de la línea principal, la que discurría desde la Estación del Ferrocarril del Norte hasta el Puente Mayor²². El problema residía en el paso por la calle de Platerías y la calle de Cantarranas, debido a las pendientes, rampas y curvas que se encontraban en dichas calles. En la calle de Cantarranas, el problema llegaba a no permitir el cruzamiento de los coches del tranvía con los vehículos ordinarios.

La solución propuesta por el concesionario era modificar el trazado para que circulara por la calle del Jabón, la Plazuela de la Fuente Dorada, la calle de la Libertad y por una nueva calle, que enlazaba la anterior con la Plazuela de las Angustias.

El 11 de mayo de 1900, se consiguió uno de hitos más importantes y perseguidos durante más tiempo. Este era el acuerdo con la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte para la prolongación de la línea tranviaria hasta el interior de la Estación del Ferrocarril del Norte. Para permitir dicha entrada, la empresa concesionaria debería abonar 230,60 pesetas al año a la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte, en concepto de la superficie de vía utilizada.

El 3 de septiembre de 1900, Federico Ollet solicitaba al Ayuntamiento de Valladolid el desplazamiento del apartadero que se encontraba entre la Plaza Mayor y la Plaza de la Fuente Dorada. El permiso fue concedido tres días después de dicha solicitud. En estas mismas fechas, Federico Ollet también propuso la reforma de los cruces de toda la línea de tranvías vallisoletanos.

²² ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: 970-3.

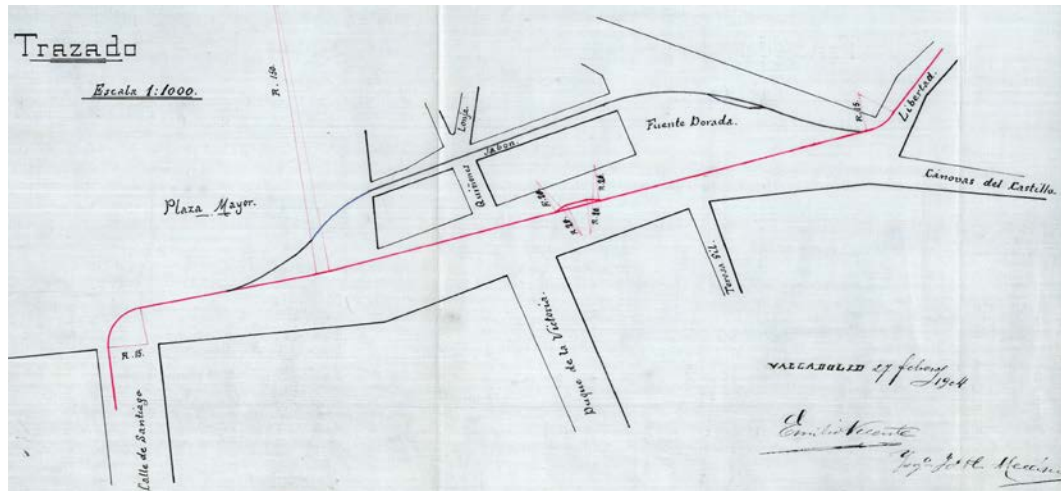


(94) Plano del sistema tranviario de Valladolid en el año 1901.²³

El 10 de octubre de 1903, Alfredo Delhaye proyectaba un cambio de vía en la Plazuela del Cementerio General para mejorar el servicio en las ocasiones de aglomeración y preservar a los usuarios de las condiciones climatológicas adversas. Por su parte, el Ayuntamiento autorizaba, el 14 de octubre de 1903, el proyecto, aunque realizaba unas recomendaciones a la hora de llevar a cabo dicho proyecto.

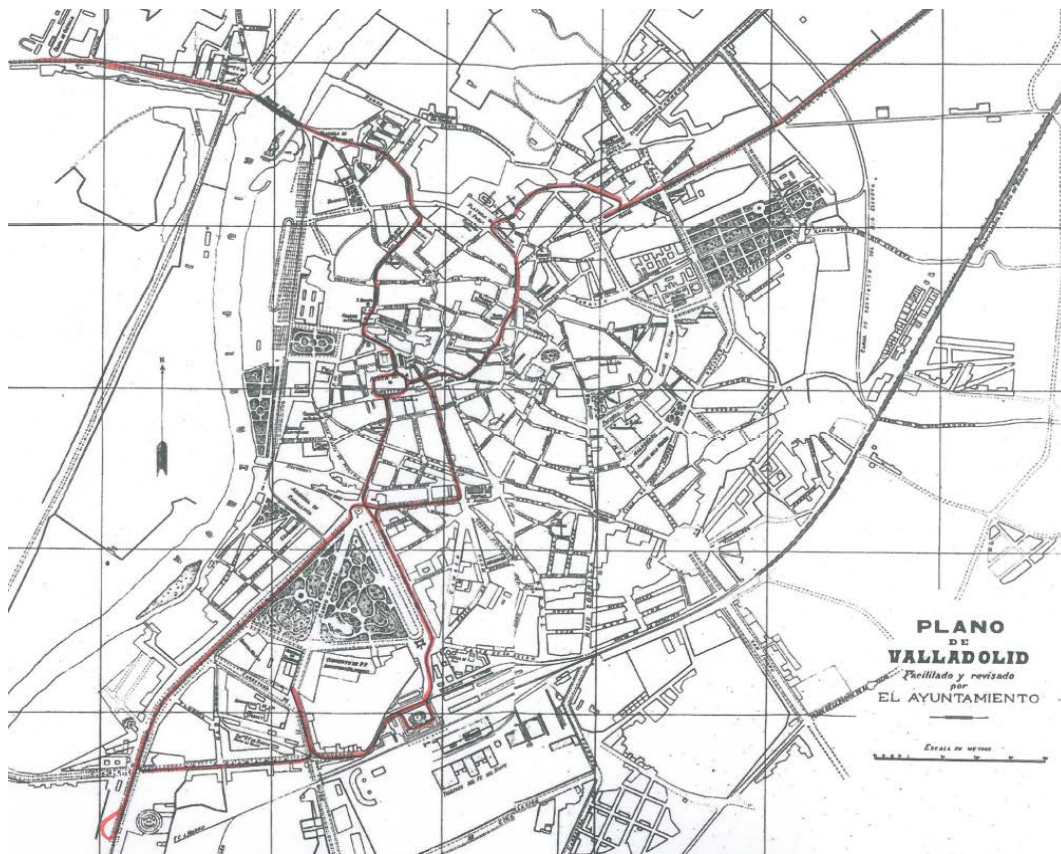
El 27 de febrero de 1904, el propio Alfredo Delhaye solicitaba una modificación del trazado entre la Plaza Mayor y Fuente Dorada, con el objetivo de aprovechar las nuevas alineaciones urbanas y economizar el tiempo a los usuarios del tranvía, como podemos ver en el plano en trazo rojo. Los vecinos de la zona reclamaban al Ayuntamiento, el 1 de mayo de 1904, que tuviera en consideración lo que solicitaba Alfredo Delhaye. Finalmente, el 13 de julio de 1904, se creó una Comisión de Obras para pronunciarse sobre el asunto, acordando esta que no veía prioritario realizar un dictamen.

²³ *Valladolid a comienzos del siglo XX*. Se ha destacado el sistema tranviario en el año 1901. (En línea en la página web <www.valladolidweb.es>).



(95) Plano de la modificación solicitada del trayecto entre Plaza Mayor y Fuente Dorada.²⁴

En los siguientes años se produjeron numerosas solicitudes para llevar a cabo modificaciones en los trazados. En el siguiente plano, podemos ver la red de tranvías que había proyectado Isidro Rodríguez Zarracina en el año 1909, que no se llevó a cabo.



(96) Plano del sistema tranviario de Valladolid proyectado en el año 1909.²⁵

²⁴ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: 970-4.

²⁵ Valladolid a comienzos del siglo XX. Se ha destacado el trazado proyectado en el año 1909. (En línea en la página web <www.valladolidweb.es>).

LOS RESULTADOS DE LA EXPLOTACIÓN TRANVIARIA.

La explotación del servicio de tranvías en la ciudad de Valladolid por parte de la sociedad belga supuso un gran empuje para este medio de transporte. Durante estos años, el servicio estuvo en constante expansión y ello se vio reflejado en los datos, como se muestra a continuación.

En la siguiente tabla, aparecen los datos relativos a los viajeros transportados en el tranvía y a los ingresos obtenidos por la explotación del servicio tranviario.²⁶

Año	Longitud (metros)	Viajeros transportados	Productos obtenidos (Pesetas)
1902	7.389	930.020	101.389,90
1903	7.389	940.220	105.359,49
1904	7.350	970.621	110.420,90
1905	7.350	959.511	107.799,50
1906	7.350	894.894	101.751,12
1907	7.350	1.042.834	118.159,15
1908	7.350	1.052.631	116.426,40
1909	-----	-----	-----
1910	-----	1.201.789	129.135,80
1911	8.054	1.701.995	189.003,65

Como hemos mencionado anteriormente, el servicio de tranvías iba expandiéndose, aumentando el tráfico de viajeros y las recaudaciones cada año con respecto al anterior.

Finalmente, se muestran los cambios que se produjeron tanto en la presidencia del grupo belga como en la dirección de la sociedad Tranvías de Valladolid. De igual modo, aparecen los datos relativos al personal y al material empleado por dicha sociedad.²⁷ En la dirección de la sociedad concesionaria de Valladolid, podemos apreciar un cambio en el año 1905, al pasar de Alfredo Delhaye a Auguste Mouvet. Esto se debió a que, aunque los ingresos

²⁶ LA TORRE, E. de: *Anuario de Ferrocarriles Españoles n° V*, Madrid, Tela Editorial, varios años.

²⁷ *Ibídem.*

estaban en continuo crecimiento, en este año la sociedad concluyó con una pérdida de 112.000 pesetas.²⁸

Año	Presidente	Director gerente	Personal	Material
1902	Florent Leotard	Alfredo Delhay	2 interventores 16 cobradores 16 mayores	28 carruajes 70 caballerías
1903	Armand Lepere	Alfredo Delhay	2 interventores 16 cobradores 16 mayores	28 carruajes 70 caballerías
1904	Ropsy Chaudron	Alfredo Delhay	2 interventores 16 cobradores 16 mayores	28 carruajes 70 caballerías
1905	Ropsy Chaudron	Auguste Mouvet	2 interventores 16 cobradores 16 mayores	28 carruajes 70 caballerías
1906	Maurice Vandermeulen	Auguste Mouvet	2 interventores 16 cobradores 16 mayores	28 carruajes 70 caballerías
1907	Maurice Vandermeulen	Auguste Mouvet	2 interventores 18 cobradores 18 mayores	32 carruajes 80 caballerías
1908	Maurice Vandermeulen	Auguste Mouvet	2 interventores 18 cobradores 18 mayores	32 carruajes 80 caballerías
1909	-----	-----	-----	
1910	-----	-----	-----	
1911	Maurice Vandermeulen	Auguste Mouvet	2 interventores 18 cobradores 18 mayores	32 carruajes 80 caballerías

²⁸ *Gaceta de los caminos de hierro*, Madrid, 16 de enero de 1906.

EL FINAL DE LA ETAPA BELGA.

Una vez transcurrida la etapa de establecimiento y expansión de los tranvías como medio de transporte de masas en la ciudad de Valladolid, se procedía a una modernización necesaria en lo relativo a la tracción.

La sociedad belga tuvo en mente la electrificación del servicio tranviario en la ciudad de Valladolid. El 14 de febrero de 1906, Augusto Mouvet solicitaba al Ayuntamiento el cambio de tracción animal por tracción eléctrica, además de la ampliación del servicio hasta el Cuartel del Conde Ansúrez y el Barrio de San Andrés (Puertas de Tudela) y la prolongación de la línea del Paseo Zorrilla hasta el Pinar de Antequera.²⁹ Todo se llevaría a cabo en el caso de que se aumentara el periodo de concesión cincuenta años, para poder amortizar la fuerte inversión necesaria para esta transformación. Dichas pretensiones no fueron aceptadas por el Ayuntamiento, ya que no cumplían lo establecido en la ley que regulaba los servicios tranviarios.



(97) Tranvía por la Plaza Zorrilla.³⁰

Para lograr la autorización, el 23 de marzo de 1907, la sociedad Tranvías de Valladolid emitió una serie de bases que aclararían sus pretensiones:

“Se otorgará la concesión por tiempo no menor de sesenta años [...].

El Ayuntamiento otorgará a la empresa concesionaria la subvención de mil pesetas por cada kilómetro de vía que construya y explote.

[...] obligándose la empresa desde luego a instalar el sistema eléctrico para el servicio de la línea llamada general, o sea desde la Estación del Norte a la de Rioseco, desde la Audiencia a la Plaza de Toros y desde la Audiencia al Cementerio.

²⁹ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: 970-5.

³⁰ *Fotos antiguas de Valladolid.*

(En línea en la página web <www.facebook.com>).

No podrá otorgarse concesión análoga para servicio público de ómnibus, tranvías y servicios simulares [...]”³¹.

Para resolver las proposiciones realizadas por Augusto Mouvet, el 19 de abril de 1907, se creó una subcomisión. Esta emitió un informe con diecinueve puntos, entre los que destacan los siguientes.

“Se otorga la concesión por setenta y cinco años en una de estas dos formas, por sesenta años prorrogables por otros quince o por cincuenta y un años empezados a contar cuando termine la concesión de que en la actualidad disfrutaba, terminando en ambos casos en el año 1983”³².

“Las primeras líneas en que se hará el cambio de tracción serán respectivamente las que conducen de la Estación del Ferrocarril del Norte a la de San Bartolomé de la línea del Tren Económico de Rioseco, y la que partiendo de la Plaza de Toros termina en el Cementerio General de la Capital”³³



(98) Estación de San Bartolomé.³⁴

Después de numerosas solicitudes realizadas por la sociedad Tranvías de Valladolid a diferentes instancias y organismos para obtener la autorización de cambio de tracción en el servicio de tranvías, en ningún momento se vio factible este gran avance durante la etapa belga.

La necesidad de un gran grupo financiero que hiciera frente a las grandes inversiones y la falta de concienciación de la necesidad de impulsar la tracción eléctrica fueron impedimentos para hacer realidad el cambio de tracción.

Como veremos en el siguiente apartado, tuvo que ser con la unión de Santiago Alba y Basilio Paraíso, dos personas muy influyentes en la historia tranviaria de la ciudad de Valladolid.

³¹ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: 970-5.

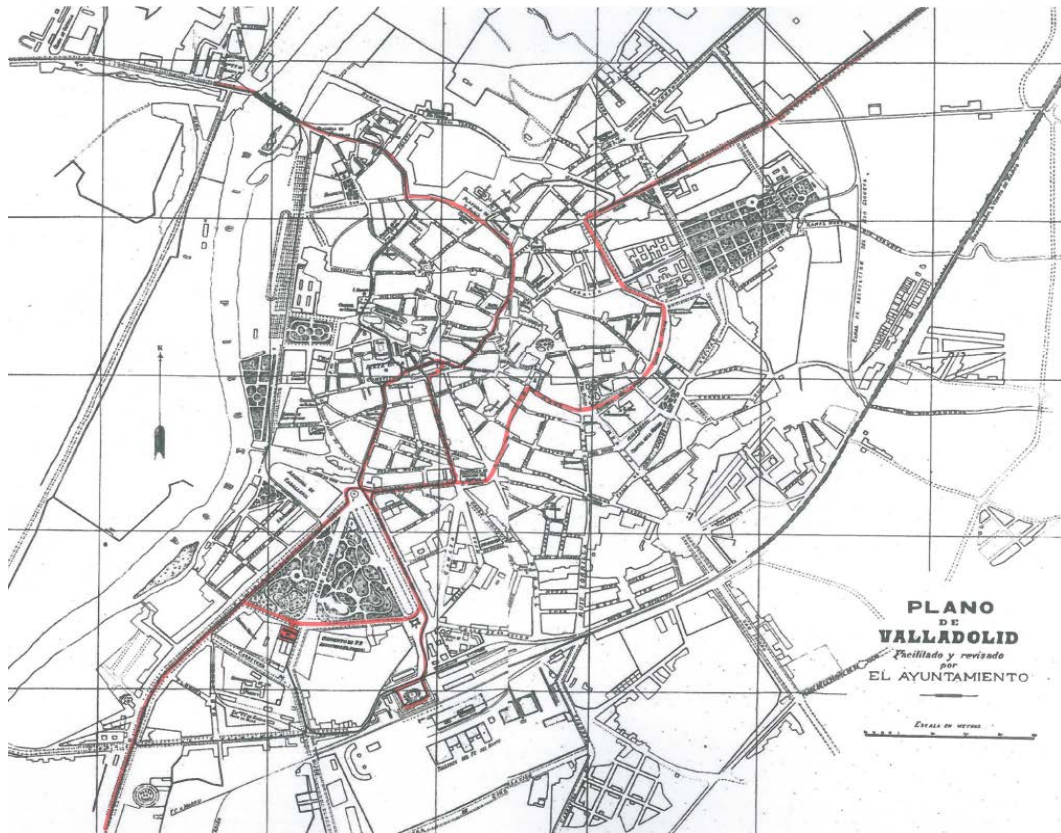
³² *Ibidem*.

³³ *Ibidem*.

³⁴ *Fotos antiguas de Valladolid*.

(En línea en la página web <www.facebook.com>).

En el siguiente plano, podemos ver el sistema tranviario existente en Valladolid al término de la etapa belga y antes de producirse la electrificación del servicio.



(99) Plano del sistema tranviario de Valladolid antes de llevarse a cabo la electrificación.³⁵

³⁵ *Valladolid a comienzos del siglo XX. Se ha destacado el trazado anterior a la electrificación. (En línea en la página web <www.valladolidweb.es>).*

**OTROS PROYECTOS
CENTRADOS EN VALLADOLID.**

EL TRANVÍA DE VAPOR A PEÑAFIEL.

El desarrollo del proyecto.

Luis de Llanos y Acisclo Gabilondo elaboraron un Proyecto de tranvía de Valladolid a Peñafiel con tracción de vapor.

Dicho proyecto tenía el objetivo de unir las dos localidades, favoreciendo las comunicaciones, tanto para el transporte de pasajeros como de mercancías.

Los trámites del proyecto.

El 3 de abril de 1882, el Gobierno Civil de la provincia de Valladolid envía el citado proyecto al Ayuntamiento de dicha ciudad para que emitiera un informe sobre dicho proyecto.¹

El 11 de abril de 1882, el Ayuntamiento emitía su informe acerca del Proyecto de tranvía de Valladolid a Peñafiel. En su opinión, dicho proyecto se adaptaba a lo establecido en la Ley de Ferrocarriles del 23 de noviembre de 1877 y en el Reglamento del 24 de mayo de 1878.

Por lo tanto, el Ayuntamiento no veía inconveniente en permitir la ejecución del citado proyecto. Para comunicar el dictamen favorable del Arquitecto Municipal al proyecto, se creó una Comisión de Obras el 13 de abril de 1882.

Sin embargo, el proyecto volvió a la Comisión de Obras el 21 de abril de 1882, con el objetivo de que se resolvieran una serie de observaciones realizadas. El 5 de mayo de 1882, el Ayuntamiento no veía necesario modificar el dictamen favorable emitido con anterioridad y seguía manteniendo la idoneidad de dicho proyecto.

¹ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: 351-76.

EL TRANVÍA DE VAPOR A MEDINA DE RIOSECO.

La concesión del tranvía.

El 14 de abril de 1877, Francisco Subizar presentó el proyecto para establecer un tranvía entre Medina de Rioseco y la ciudad de Valladolid. Este tranvía se proyectó con tracción animal, aunque, como veremos posteriormente, se solicitó el cambio a tracción de vapor.

La aprobación de este proyecto de tranvía entre Valladolid y Medina de Rioseco se produjo el 8 de noviembre de 1878, otorgando una concesión con una duración de sesenta años.

El concesionario debía depositar una fianza, la cual correspondía al tres por ciento del coste de las obras, de 28.410,55 pesetas. Además, debía abonar 500 pesetas por cada kilómetro que discurriera por terreno público.

La explotación.

El tranvía se convertiría en un medio de transporte tanto de viajeros como de mercancías.

Las tarifas que se proyectaban eran de ocho céntimos de peseta por kilómetro recorrido para los viajeros y de veintidós céntimos de peseta por tonelada transportada y por kilómetro.

El cambio de tracción.

Para mejorar este proyecto, el concesionario solicitó el cambio de tracción de animal a vapor. El 29 de septiembre de 1880, este cambio fue autorizado provisionalmente.

El 28 de febrero de 1881, se creó la Compañía del Ferrocarril Económico de Valladolid a Medina de Rioseco, la cual adquirió la concesión otorgada para la tracción de vapor.²



(100) Tranvía de Valladolid a Medina de Riosecos.²

² *Ferrocarriles de Castilla – Secundarios*
(En línea en la página web <www.spanishrailway.com>).

Con la aparición de la nueva compañía, el 14 de septiembre de 1884, se produjo la inauguración de la línea Valladolid-San Bartolomé a Medina de Rioseco, después de múltiples retrasos.

El 1 de diciembre de 1890, la línea se vio ampliada con un recorrido de tres kilómetros de longitud desde la Estación de San Bartolomé hasta la estación de Valladolid-Campo de Béjar, único tramo considerado realmente como tranvía. La longitud de esta ampliación era de tres kilómetros.

Los problemas acontecidos.

Con la explotación de este servicio, la empresa concesionaria padeció dificultades económicas. Estos problemas hicieron que, en el año 1927, el Consejo Superior de Ferrocarriles solicitara la agrupación de la empresa con la Compañía de Ferrocarriles Secundarios de Castilla, para solucionar los graves problemas económicos.

Finalmente, el Estado obtuvo la línea, el 7 de octubre de 1930, y fue entregada a la Compañía de Ferrocarriles Secundarios de Castilla el 31 de octubre de 1930.

EL TRANVÍA ELÉCTRICO A TORDESILLAS.

El proyecto de la sección de Valladolid.

El 11 de agosto de 1899, Emilio Vicente presentaba el “Anteproyecto del Tranvía eléctrico de Valladolid a Tordesillas. Sección de Valladolid”³.

El objetivo del proyecto era establecer una conexión, a través del tranvía, entre la ciudad de Valladolid y las localidades de la Mota del Marqués y Tordesillas. Con ello, se conseguiría dotar a las poblaciones de un medio de transporte rápido y económico y acercar los productos generados en estas localidades a la capital de la provincia.

La tracción.

En este proyecto de tranvía, se incluía una grandísima novedad con respecto a la tracción. La tracción animal dejaría paso a la tracción eléctrica, con las notables ventajas que tenía esta última.

Para llevar a cabo la tracción, se emplearían acumuladores eléctricos. Esto originaría un rendimiento muy superior a la tracción animal, aunque suponía un excesivo gasto para su aplicación mayoritaria en los tranvías.

El empleo de los acumuladores eléctricos facilitaba la instalación del tranvía eléctrico. Con ellos, no se debían colocar los postes para sostener el cable conductor aéreo, al contrario que lo que ocurría en los tranvías de trolley en las líneas de Madrid, Barcelona y San Sebastián. Tampoco era necesaria la colocación del raíl conductor en el pavimento a lo largo de todo el recorrido del tranvía. Todo esto compensaba la menor potencia y la limitada autonomía del tranvía con acumuladores eléctricos.

Este sistema de tracción eléctrica fue ensayado en París desde el año 1892. Las baterías empleadas en estos tranvías eran del sistema *Laurent Cely*, cuyo peso alcanzaba los dieciocho kilogramos. Estas estaban compuestas por ciento ocho elementos, contenidos en cajas de ebonita y amianto.

La capacidad era de 230 amperios y la tensión rondaba los 200 voltios. Esto permitía acumular 52 caballos-hora, tardando seis horas en realizarse la carga completa. Por otro lado, la descarga se realiza en cinco horas, suministrando una corriente media de 35 amperios a los motores de corriente

³ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: 358-21.

continúa instalados, que convertían a locomotora eléctrica en una máquina autónoma semejante a la de vapor.

Para realizar el cambio de sentido en la marcha, se empleaba un conmutador que, accionado por el conductor, invertía el sentido de las corrientes en los inductores de los motores.⁴

Uno de los riesgos del sistema de tracción mediante acumuladores eléctricos residía en las posibles emanaciones sulfurosas de las baterías, con el consiguiente peligro para los viajeros.⁵

El trazado general.

El trazado, en el interior de la ciudad, discurriría por todos los barrios de la población, con el objetivo de unirlos entre sí y con el centro. Con esto, se pretendía favorecer el desarrollo de la población hacia el sur. La longitud que alcanzaría el trazado descrito anteriormente, en el término municipal de Valladolid, sería de 12.000 metros.

La entrada del tranvía en la ciudad de Valladolid se realizaría por el camino viejo de Simancas, hasta llegar al barrio de La Rubia por la calle Puente Duero. Después discurriría por el Paseo de Zorrilla hasta la Plaza de Zorrilla, donde se produciría una bifurcación.

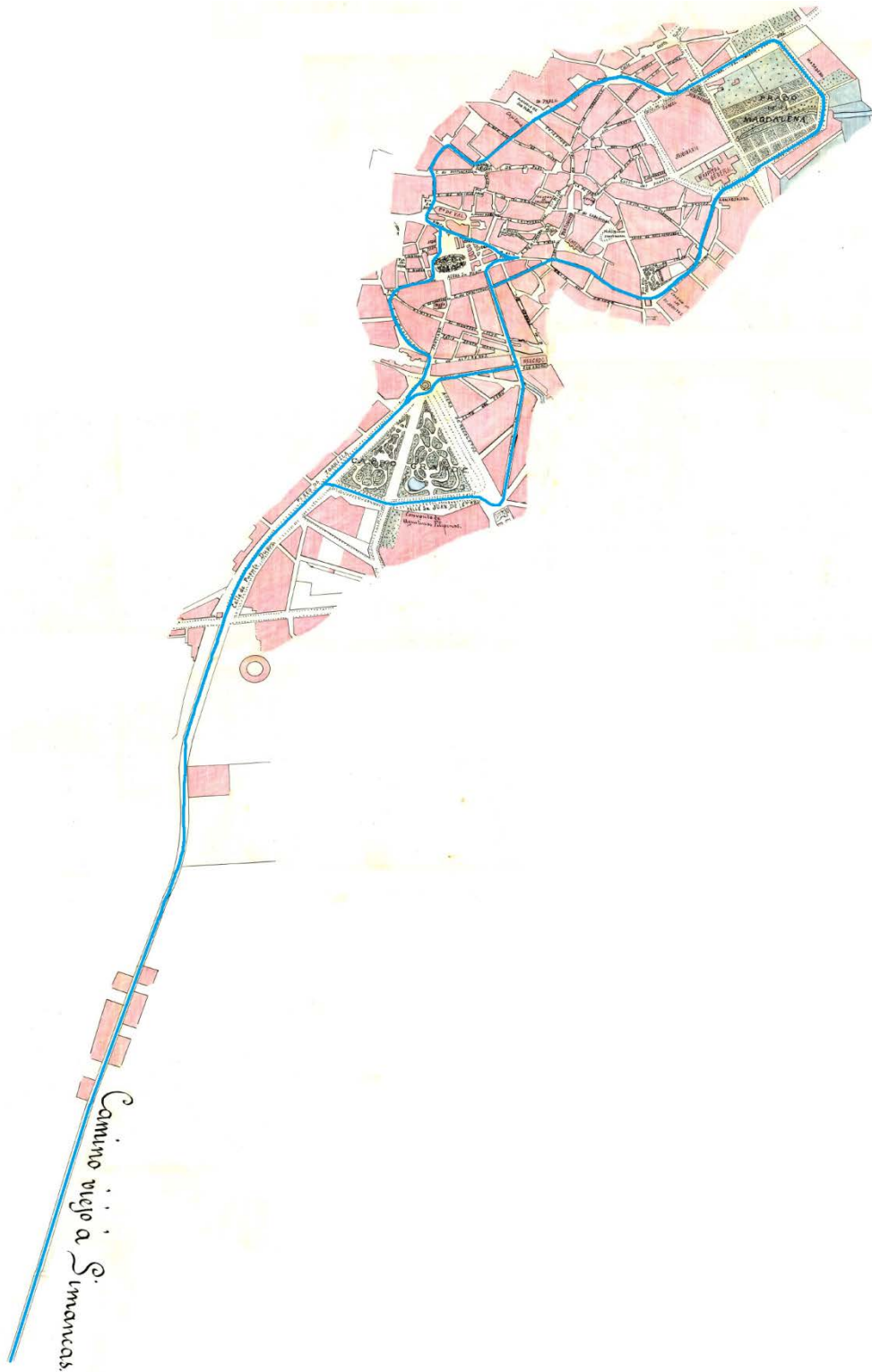
Una bifurcación se extendería por la calle Miguel Íscar, al final de la cual se uniría a otra bifurcación producida en el Paseo Zorrilla, al lado del Hospital Militar, que recorrería las calles de San Juan de Letrán y de Gamazo, pasando por delante del fieltro de la Estación. Desde la calle Miguel Íscar, se dirigiría a la calle Duque de la Victoria hasta llegar a la Plaza de la Fuente Dorada.

La otra bifurcación generada en la Plaza de Zorrilla discurriría por las calles de Santiago, María de Molina, Plazuela de Santa Ana, La Pasión, Plaza Mayor, Jesús, Rinconada, Plazuela de San Benito, San Benito, San Ignacio, Concepción, Plazuela de San Miguel, León, Cadenas de San Gregorio, Gondomar, Chancillería, Madre de Dios, Matadero, Paseo del Prado, Hospital General, Cristóbal Colón, Plazuela del Duque, Del Duque, Núñez de Arce, Plazuela de Orates, Regalado y Alfonso XII.

⁴ *Revista ilustrada, vías férreas*, Madrid, 1 de abril de 1893.

⁵ OLAIZOLA ELORDI, J. J.: “La compañía del tranvía de San Sebastián (1887-2012): 125 años de transporte público en la capital de Guipúzcoa”, San Sebastián, Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2011.

Finalmente, existiría una pequeña bifurcación en la calle Rinconada que llegaría a la Plaza de la Fuente Dorada a través de Especiaría, Corrillo y Ochavo.



(101) Plano del recorrido urbano del tranvía eléctrico a Tordesillas.⁶

⁶ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: 358-21.

Las condiciones técnicas.

En el Anteproyecto realizado, no se detallaban en profundidad las condiciones técnicas relativas a las vías, ya que deberían cumplir lo establecido por ley y lo dictaminado por el Ministerio de Fomento en el momento que se otorgara la concesión. Únicamente se establecía el ancho de vía en un metro de longitud.

El material móvil tampoco se detallaba. Este debería estar sujeto a las condiciones generales de la concesión y sería sometido a la inspección del Ayuntamiento cuando fuera preciso.

La resolución del proyecto.

El 11 de Septiembre de 1899, se creó una Comisión de Obras y de Policía con el objetivo de evaluar el proyecto de Emilio Vicente. En esta comisión, se hacía referencia a la todavía compleja legislación sobre la tracción eléctrica, representada por la Real Orden de 9 de mayo de 1892.

Debido a la incapacidad de garantizar todas las condiciones necesarias para llevar a cabo el proyecto, no se concedió la autorización a Emilio Vicente. A pesar de esto, se motivaba a Emilio Vicente a entregar el expediente y cumplir todas las formalidades legales que existieran.

El 10 de octubre de 1899, Emilio Vicente solicitaba el permiso previo para la ocupación de la vía pública en el desarrollo del trazado y elaborar el proyecto definitivo, para su posterior aprobación por parte del Ministerio de Fomento. Sin embargo, este proyecto de tranvía eléctrico no se hizo realidad y la tracción eléctrica tendría que esperar hasta su instauración en la ciudad de Valladolid en 1910.

**LOS TRANVÍAS DE
TRACCIÓN ELÉCTRICA.**

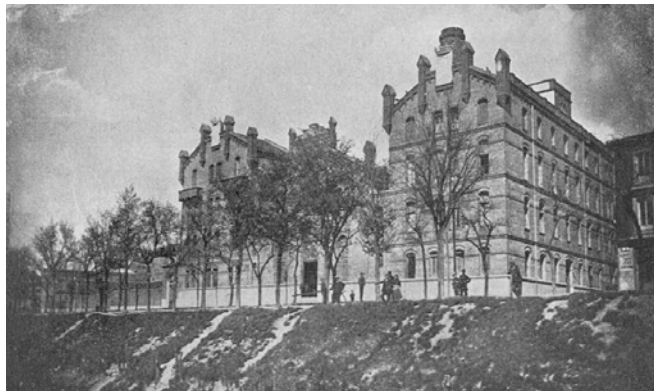
LA LLEGADA DE LA ELECTRICIDAD A VALLADOLID.

La historia de la electricidad en la ciudad de Valladolid comienza en el año 1887. En este año se constituye la Sociedad Electricista Castellana (S.E.C.). La producción eléctrica se producía, en su mayoría, mediante energía térmica en la central de Huerta del Rey. De forma mayoritaria, se producía mediante la energía hidráulica en la central de El Cabildo.

La primera muestra de electrificación en la ciudad tuvo lugar el 22 de octubre 1887. Durante la noche de este día, se iluminaron algunos de los sitios más destacados de la ciudad, como el Teatro Zorrilla y el Círculo de Recreo Mercantil.

En estos comienzos, la demanda de energía eléctrica era escasa y el servicio prestado por la Sociedad era deficiente, ya que se producían constantes cortes en el suministro eléctrico.

Con el paso del tiempo y el aumento de la demanda, tuvo lugar la creación de una nueva sociedad, más potente, para hacer frente a esta demanda, la Electra Popular Vallisoletana (E.P.V.). Esta sociedad se fundó el 12 de febrero de 1906 y coexistió con la Sociedad Electricista Castellana hasta diciembre de 1907, cuando la Electra adsorbe a esta última.



(102) Central "Veinte de Febrero" de la E.P.V.¹

Para mejorar el servicio y conseguir un suministro suficiente, la Electra Popular Vallisoletana consiguió un acuerdo con los saltos de agua de Zamora. De este modo, se aseguraba una potencia de 6.000 CV², que asegurarían el alumbrado público de la ciudad y la electrificación del servicio de tranvías, como veremos más adelante.

¹ "Electra Popular Vallisoletana", en *El financiero hispano-americano. Extraordinario Valladolid*, Valladolid, 1911: 93.

(En línea en la página web <bibliotecadigital.jcyl.es>).

² EPV, "La Electra", *un sueño transicionista*.

(En línea en la página web <www.vallahistoria.es>).

LA FORMACIÓN DE LA SOCIEDAD ANÓNIMA.

Para llevar a cabo la electrificación del servicio tranviario en la ciudad de Valladolid, apareció un magnífico tándem compuesto por Santiago Alba y Basilio Paraíso.

De este modo, el 1 de agosto de 1909, se consiguió la adquisición del activo social de la sociedad belga, concesionaria del servicio tranviario hasta ese momento. A partir de este momento, Santiago Alba y Basilio Paraíso se encargaron de obtener el apoyo de diversos grupos financieros de Valladolid y Zaragoza, hasta el 25 de enero de 1910, fecha en la que se constituye la “Sociedad Anónima Tranvías de Valladolid” ante Rafael Serrano, notario de la ciudad de Valladolid.



(103) Basilio Paraíso Lasús.³



(104) Santiago Alba y Bonifaz.⁵

El capital de esta sociedad ascendía a un millón de pesetas, dividido en dos mil acciones de quinientas pesetas cada una, existiendo la posibilidad de emitir obligaciones hipotecarias por millón y medio de pesetas, las cuales se usarían a medida que la extensión de la red lo exigiese.⁴

Las acciones anteriormente citadas estaban repartidas entre los grupos financieros de Zaragoza y Valladolid de la siguiente manera.⁶

Grupo de Zaragoza (910 acciones):

D. Basilio Paraíso	650
D. Juan Buset	80
D. José García Sánchez	80
D. Nicolás Escoriza.....	50
D. Roberto Soteras.....	50

³ *La tumba de Basilio Paraíso.*

(En línea en la página web <inde.blogia.com>).

⁴ “Tranvías de Valladolid”, en *El financiero hispano-americano. Extraordinario Valladolid*, Valladolid, 1911: 101.

⁵ *Santiago Alba.*

(En línea en la página web <canales.elnortedecastilla.es>).

⁶ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 840-18.

Grupo de Valladolid (992 acciones):

Electra Popular Vallisoletana	150
D. Santiago Alba	150
D. Santos Vallejo	150
D. Julio Guillén.....	150
D. Francisco Zorrilla	107
D. Manuel Rico	50
Vda. de Alba.....	35
D. Cándido Valdés.....	30
D. Augusto F. de la Reguera	25
D. Eustasio Sánchez	25
D. César Alba	20
D ^a . María Zorrilla	10
D. Cristóbal P. del Pulgar	10
D. Claudio Bayón	10
D. Aurelio Rejada.....	40
D. José Gamboa	20
D. Miguel Funol	10

A continuación, se llevaron a cabo las peticiones pertinentes para la adquisición de las concesiones y materiales necesarios para establecer el nuevo servicio tranviario.

LA ELECTRIFICACIÓN DEL TRANVÍA.

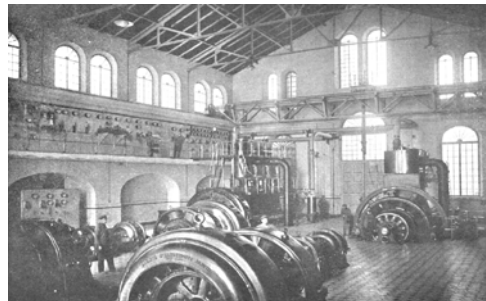
El 28 de febrero de 1910, el director general de Obras Públicas autorizaba la sustitución del motor de sangre por el eléctrico en los tranvías urbanos de Valladolid. Esta autorización era aplicable para las líneas en explotación y para las líneas concedidas pendientes de construcción.

La explotación eléctrica se regiría por la Ley General de Ferrocarriles, de 23 de noviembre de 1877, el Reglamento Reformado de Instalaciones Eléctricas, de 7 de octubre de 1904, y las condiciones impuestas al concesionario por la Real Orden dictada para el mismo por el Ministerio de Fomento, de 28 de febrero de 1910.

El 15 de noviembre de 1910, se redactaba la “Ley de concesión de los tranvías eléctricos de Valladolid”. En esta ley, se establecía el periodo de duración de la concesión en sesenta años, a contar desde el 28 de febrero de 1910. La firma de la concesión anteriormente citada se realizó el 23 de noviembre de 1910 ante el notario de la ciudad de Valladolid, Rafael Serrano. A dicha firma acudieron Francisco Zorrilla, en representación de la “Sociedad Anónima Tranvías de Valladolid”, y Augusto Fernández, como alcalde de Valladolid.

El plazo de ejecución de las obras necesarias para llevar a cabo el cambio de tracción sería de dieciocho meses, a contar desde la otorgación de la concesión.

En el aspecto técnico, para asegurar este servicio de tranvías eléctricos, la “Electra Popular Vallisoletana” adquirió el material necesario para garantizar el suministro eléctrico en las mejores condiciones en su central “Veinte de Febrero”. Este material consistía en dos grupos convertidores (de 165 CV cada uno), un grupo equilibrador (de 34 CV) y un conjunto de baterías “Tampon” sistema “Tudor” (compuesta de 280 elementos), entre otros.⁷



(105) Sala de máquinas de “Veinte de Febrero”.⁸

⁷ “Electra Popular Vallisoletana”, en *El financiero hispano-americano. Extraordinario Valladolid*, Valladolid, 1911: 96.

⁸ “Electra Popular Vallisoletana”, en *El financiero hispano-americano. Extraordinario Valladolid*, Valladolid, 1911: 95.

Como hemos mencionado anteriormente, la electrificación de los tranvías se realizaba mediante energía térmica. Esto provocaba que las máquinas de vapor y dinamos sufrieran fuertes sacudidas con el consumo de los tranvías, alcanzando puntas en los arranques.

Para solucionar los problemas anteriores, se empleó la batería acumuladora, que permitía almacenar energía en los momentos de baja demanda y suministrarlos en las puntas de demanda, reduciendo el estrés al que estaban sometidas las máquinas de vapor. Además, estas baterías podían suministrar toda la energía demanda por los tranvías, durante un corto periodo de tiempo, permitiendo el mantenimiento de las máquinas de vapor sin detener el servicio tranviario.

En la central “Veinte de Febrero”, la Electra Popular Vallisoletana disponía, desde la adquisición que hemos mencionado anteriormente, de dos baterías de acumuladores Tudor, de 6000 y de 1000 amperios, respectivamente.⁹

Las ventajas del empleo de la batería “Tampon” sistema “Tudor” en la generación de energía eléctrica eran múltiples, entre las que destacaban las siguientes: regular la potencia suministrada por las máquinas de vapor, reducir el consumo de combustible en la generación, reducir el tiempo de funcionamiento y el deterioro por sobrecargas de las máquinas de vapor.¹⁰

El precio que abonaba la empresa concesionaria de los tranvías a la empresa eléctrica ascendía a nueve céntimos el kilovatio hora, suministrado con una tensión entre 575 y 600 V. El consumo del nuevo medio de transporte no era inferior a 270.000 kilovatios anuales, por lo que pasó a ser el segundo consumidor de energía eléctrica, únicamente superado por la Compañía de los Ferrocarriles del Norte.¹¹

El 7 de septiembre de 1910, tenía lugar la inauguración del primer servicio de tranvías eléctricos en la ciudad de Valladolid. Para esta celebración, acudió, procedente de Madrid, el director general de Obras Públicas, Luis de Armiñán, acompañado por sus secretarios. Junto con Luis de Armiñán,

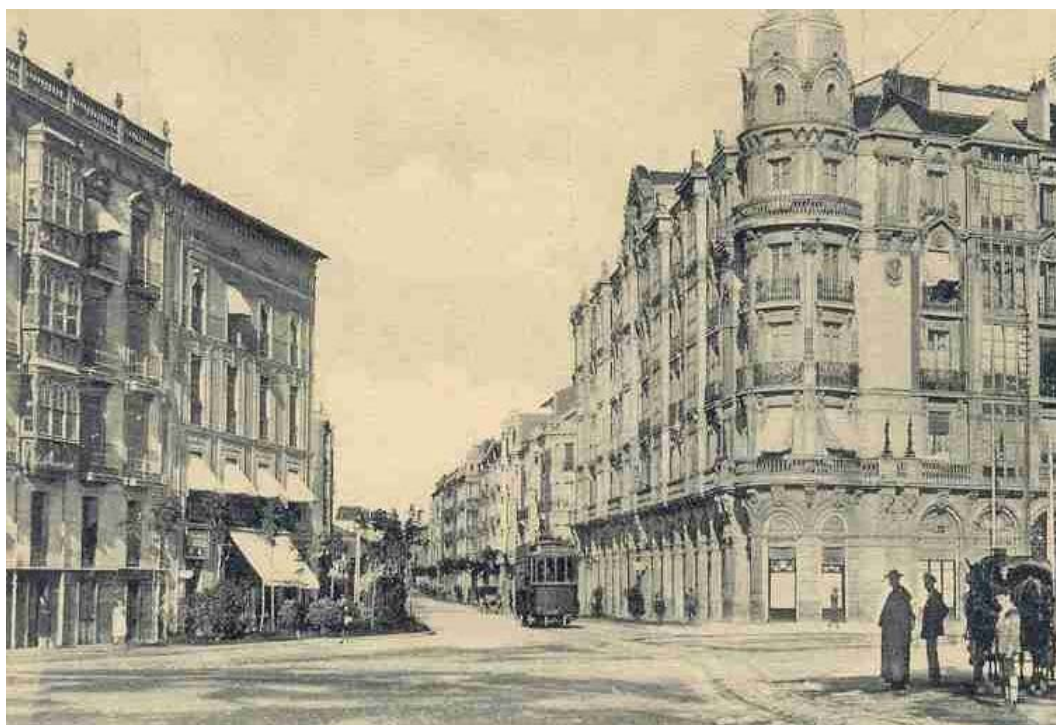
⁹ BLANCO MATA, J.: *La línea de transporte eléctrico que enlazó “El Porvenir” en Zamora con “Veinte de Febrero” en Valladolid*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 2013.

¹⁰ OLAIZOLA ELORDI, J. J.: *La compañía del tranvía de San Sebastián (1887-2012): 125 años de transporte público en la capital de Guipúzcoa*, San Sebastián, Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2011: 165.

¹¹ AMIGO ROMÁN, P.: *La industria eléctrica en Valladolid (1887-1930): características fundamentales*, Valladolid, Junta de Castilla y León, 1991.

estuvo presente, como no podía ser de otro modo, el presidente de la Sociedad de Tranvías, Basilio Paraíso, y el alcalde, Fernández de la Reguera.

Para llevar a cabo la inauguración, se emplearon los seis coches, todos ellos perfectamente adornados, como requería la situación. El recorrido comenzó en las cocheras del tranvías para continuar por Paseo Filipinos, Paseo de Zorrilla, Plaza de Zorrilla, Calle de Santiago, Plaza Mayor, Duque de la Victoria, Miguel Íscar, Acera de Recoletos, Plaza de Colón y Paseo de Filipinos, para terminar de nuevo en las cocheras.



(106) Tranvía eléctrico circulando por la calle Miguel Íscar.¹²

Después de la inauguración, se empezó a llevar a cabo la electrificación de las líneas. El 30 de octubre de 1910, tuvo lugar la inauguración de los servicios desde la Plaza Mayor al Puente Mayor, de 1.402 metros, y a la Audiencia, de 1.350 metros. Un año más tarde, la línea del Puente Mayor se prolongó hasta el Canal de Castilla con 650 nuevos metros de vía, mientras que la de la Audiencia se amplió, el 18 de abril de 1911, hasta el Cementerio, con otros 2.020 metros, con lo que se completó la sustitución del motor de sangre por el eléctrico.

¹² ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CC 035.

EL MATERIAL FIJO.

La línea eléctrica aérea.

La línea eléctrica aérea que se instaló para llevar a cabo la electrificación tenía una longitud de 13.200 metros. El conductor de la línea era hilo de cobre. La elección del cobre como conductor se debe a que este material reúne tres condiciones esenciales: buena conductibilidad eléctrica para disminuir la caída de tensión y las pérdidas de energía por efecto Joule, buena resistencia mecánica a la tracción para poder soportar su propio peso y la acción del viento y, finalmente, el menor precio posible, dentro de condiciones que sean compatibles con una conductibilidad aceptable.

La sección elegida fue de 50 mm², la cual permitía la circulación de la corriente continua necesaria para el funcionamiento de los tranvías, con una carga máxima admisible de 200 amperios, aproximadamente. Con esto se conseguía una potencia suficiente en la red, teniendo en cuenta la requerida por los receptores, que cada vehículo venía a ser de 28 CV (20,6 KW).

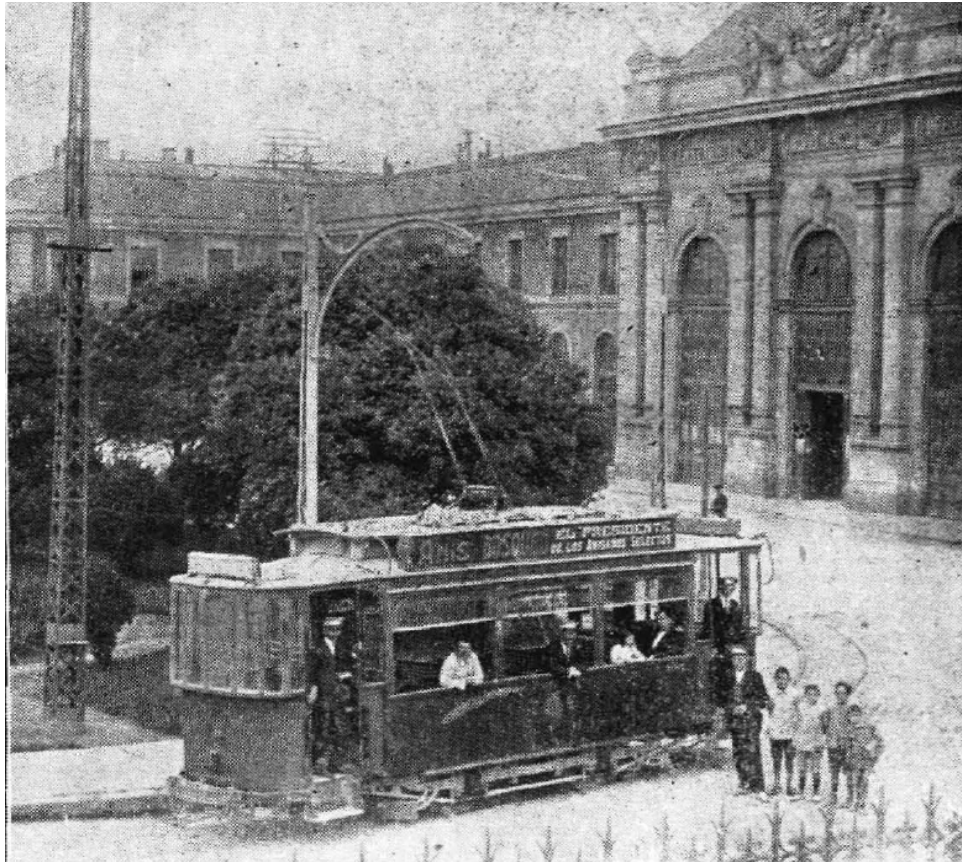
Esta sección se calculó teniendo en cuenta las siguientes condiciones. La primera se refería a la economía, ya que si la sección es grande, la pérdida de energía es escasa, pero los gastos de la instalación son cuantiosos. La segunda se refería a la caída de tensión, procurando que esta no fuera excesiva. Finalmente, la tercera condición estaba relacionada con la seguridad de la línea, debiendo evitarse una exagerada densidad de corriente capaz de provocar un excesivo calentamiento de los conductores a causa de la energía disipada por efecto Joule.

La sustentación de la línea aérea se realizó mediante el empleo de 201 postes de hierro y 58 postes de cemento armado, separados una distancia máxima de 40 metros, con el objetivo de garantizar la seguridad en la sujeción.¹³

En las zonas en las que fuera posible, la fijación del conductor se llevó a cabo en las fachadas de los edificios y, en la línea del Cementerio, mediante postes de madera. Este tipo de poste tiene como ventajas la facilidad de su transporte, debido a su ligereza, y el bajo precio en comparación con los postes de hormigón y los metálicos. Frente a estas ventajas, existe un grave problema relacionado con su conservación, ya que se establece una vida útil de apenas 10 años.

¹³ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 840-18.

Ya estuvieran sujetos en la fachada o mediante postes, el conductor se situó a una altura de 6 metros, para no interferir con otros elementos.



(107) Detalle de un poste de celosía de hierro para la sujeción del conductor aéreo.¹⁴

En diferentes puntos de la línea aérea, cada 500 metros, se instalaron pararrayos e interruptores automáticos, con la finalidad de proteger la línea y aislar una determinada sección en caso de avería.¹⁵ También existía un interruptor en el poste de San Pedro, que permitía aislar la línea del Cementerio.¹⁶ En los postes, para evitar corrientes de derivación, se empleaban aisladores de porcelana.

La corriente eléctrica salía del cuadro de distribución de la “Central Veinte de Febrero” de la Electra Popular Vallisoletana y a través de cables enterrados, también llamados *feeder*, a una profundidad de 60 centímetros y se dirigía a los interruptores colocados en la Plaza Mayor, junto a la calle del Jabón. Estos cables subterráneos, positivo y negativo, tenían una sección de 170 mm².¹⁷

¹⁴ *El Norte de Castilla*, Valladolid, 28 de diciembre de 1935.

¹⁵ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 840-18.

¹⁶ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 840-23.

¹⁷ PINTADO QUINTANA, P.: *Los tranvías de Valladolid*, Barcelona, Monografías del Ferrocarril, 37, 2015: 131.

Desde la Plaza Mayor, se realizaba la distribución por toda la línea eléctrica aérea. De ahí, mediante el trolley, el tranvía obtenía la corriente continua, la cual llegaba, pasando por un interruptor automático, un interruptor manual y un fusible, al motor y a las resistencias de este. Según el sentido de la marcha, la corriente pasaba por uno de los dos reguladores. Finalmente, la corriente se dirigía a las ruedas y, a través de estas, a los raíles, que cumplían la función de conductor de regreso.



(108) Banco de resistencias empleadas por General Electric Company.¹⁸

Si el circuito descrito anteriormente y realizado por la corriente se cortaba en algún punto, se interrumpía la circulación de la corriente eléctrica. En el “Reglamento para el servicio de conductores de los Tranvías de Valladolid”, se presentaban algunas circunstancias que podrían provocar la interrupción de la corriente eléctrica, como vemos a continuación.

“La ruptura del hilo de trabajo, la caída del interruptor automático, el atornillado defectuoso de las conexiones de los cables conductores con el regulador o los motores, la falta de limpieza de la vía que impida el contacto de las ruedas con el carril, el fundido del fusible, por no hacer contacto algún dedo del regulador o por rotura del mismo”¹⁹.

La vía.

Con la electrificación de los tranvías, hubo que realizar modificación en las vías, para el correcto servicio del nuevo medio de transporte. Sin embargo, el ancho de la vía se mantuvo en la longitud de 1 metro.

El carril de tipo Phoenix, el cual se había instalado en el interior de la ciudad, pasó de un peso de 34 a 36,2 kilogramos por metro. Con ello, se aumentó la longitud de los carriles de 9 a 15 metros de largo.

La unión de los raíles se realizaba mediante soldadura aluminotérmica, que garantizaba la continuidad eléctrica entre los dos raíles. Esta soldadura se basa en el proceso exotérmico de reducción del óxido de hierro por el aluminio.



(109) Soldadura aluminotérmica.²⁰

¹⁸ *Ferrotanvías, controlers, resistencias y breakers.*

(En línea en la página web <caminoferro.blogspot.com.es>).

¹⁹ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 840-23.

²⁰ *Soldadura aluminotérmica.*

(En línea en la página web <flickrhivemind.net>).

Para llevar a cabo este tipo de soldadura, se emplea un molde refractario colocado en los extremos de los raíles a unir y, en su interior, se vierte el hierro fundido obtenido anteriormente, iniciándose la reacción.

Los tirantes que se colocaban para separar los raíles también se modificaron en la electrificación, pasando de 2,25 a 2,5 metros. Estos raíles se colocaban sobre un macizo de hormigón de unas dimensiones de 300 mm de ancho y 150 mm de alto.²¹

En la línea del Cementerio, el carril empleado era, a diferencia del instalado en el interior de la ciudad, del tipo Vignole. Este se colocaba sobre traviesas de madera.

En los casos en que los carriles no se soldaran mediante la soldadura aluminotérmica, estos se unían por bridas. Para garantizar la conexión eléctrica, se colocaba hilo de cobre de 8 mm de diámetro y 65 cm de longitud, con la finalidad de unir los dos extremos contiguos de los raíles. También se realizaba la conexión, con hilo de cobre, de los extremos carriles opuestos.

²¹ PINTADO QUINTANA, P.: *Los tranvías de Valladolid*, Barcelona, Monografías del Ferrocarril, 37, 2015: 129.

EL MATERIAL MÓVIL.

Según la Real Orden, de 28 de febrero de 1910, se establecía una anchura máxima de los coches de 2,20 metros. Además, los coches motores no podrían remolcar más de un solo vehículo y dispondrían de dos sistemas de freno, uno mecánico y otro eléctrico.

Los coches de remolque, por su parte, estarían provistos de un freno mecánico, que estaría accionado por un agente destinado exclusivamente para este fin. Para evitar el accionar el freno mecánico de cada coche de remolque, se podría instalar un freno continuo en todo el tren, que sería accionado únicamente desde el coche motor.

En cuanto a las medidas de protección de los usuarios, los coches motores dispondrían de una defensa frontal levantada doce centímetros sobre los carriles, de forma que separasen a los laterales los individuos que se encontrasen en peligro de atropello, y una pantalla de cristales para la defensa contra la lluvia y el viento. Además, estos coches dispondrían de una campana de timbre y de un foco en la parte trasera.

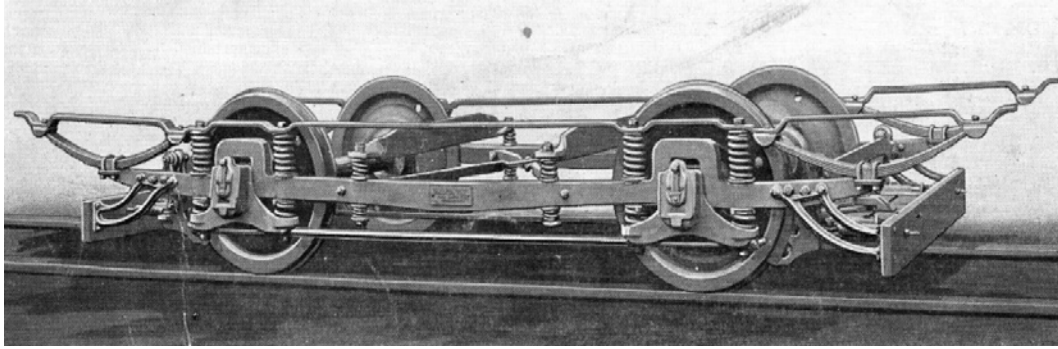
Para realizar el servicio de tranvía eléctrico, la sociedad adquirió un total de dieciséis coches motores, de la serie 1-16, a la empresa zaragozana Carde y Escoriza, a los que se añadirían otros dos, de la serie 17-18, en 1930. La capacidad de estos coches era de dieciocho asientos en el interior, todos ellos reversibles, y veinte más en las plataformas exteriores.²²

Las cajas de estos coches no eran de chapa, sino de madera. Esto les hacía tener un peso de ocho toneladas, con una longitud de 7,51 metros.²³

El modelo de estos coches era el primitivo de tres ventanas sobre trucks Brill 21-E. En ese modelo, destacaba la elección del sistema de toma de corriente mediante trolleys de arco, de libre desviación con la base. Este sistema de trolley impedía perder el contacto con la línea aérea, a diferencia del trolley de polea.

²² ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 840-18.

²³ *El Norte de Castilla*, Valladolid, 8 de diciembre de 1910.



(110) Truck Brill 21-E empleado en los coches del tranvía eléctrico de Valladolid.²⁴

El truck empleado tenía la gran ventaja de mantener el coche en un nivel bajo. La reducción de unos pocos centímetros en la altura de los escalones disminuía el riesgo de accidentes y proporcionaba un gran ahorro en el tiempo de carga y descarga de un coche que tuviera escalones más altos. Otra característica importante de este truck era el sistema de frenos. El sistema de frenos era simple, fácil de ajustar, respondía rápidamente al mecanismo operativo y aseguraba una presión uniforme de toda la superficie de las zapatas de freno sobre las ruedas.

Cada coche motor de este modelo tenía dos motores del modelo G.E. 60 de la empresa “General Electric Company”, con una potencia de 28 CV y una tensión de 550 V, cada uno, pudiendo trabajar solos o acoplados. Estos iban acoplados a los ejes de las ruedas con un engranaje reductor de relación 1 a 4,78.²⁵ Además, estos motores permitían el frenado reostático, desconectando el inducido de la red y aprovechando el comportamiento del motor como generador.



(111) Coche-motor número 12 con dos jardineras para el transporte de viajeros por la calle Santiago.²⁶

²⁴ *The Brill 21-E Truck.*

(En línea en la página web <www.cotma.net.au>).

²⁵ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 840-18.

²⁶ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CC 030.

El regulador del coche motor estaba constituido por cuatro puntos para la marcha en serie, cuatro para la marcha en paralelo y seis para el freno eléctrico. Dentro de la población, se debería marchar en serie, con el objetivo de no sobrepasar los 9 kilómetros por hora. Fuera de la población y siempre que fuera posible incrementar la velocidad, se podría marchar en paralelo.

Como elementos de protección, estos coches disponían de un pararrayos en caja hermética, con soplado magnético, de una bobina de autoinducción, y de un cortacircuitos principal con soplado magnético.

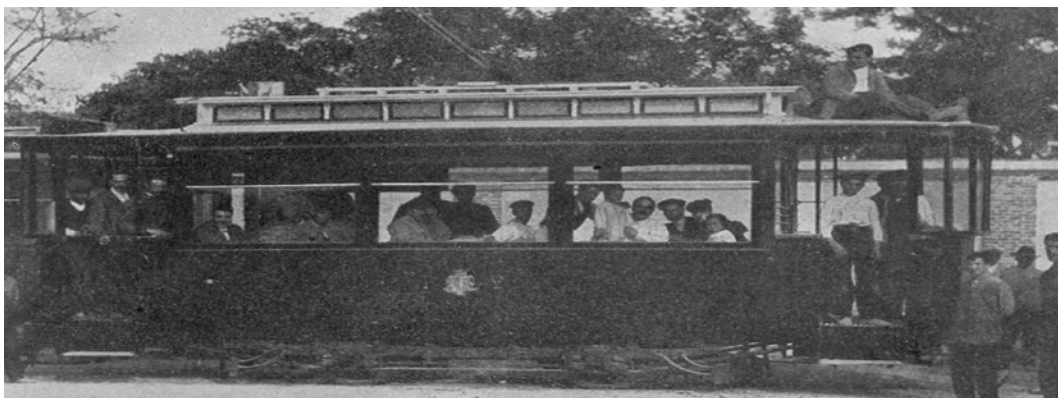
El soplado magnético era empleado para la extinción de un posible arco eléctrico. Este método de extinción consiste en producir, por la acción de un campo magnético excitado por la corriente a cortar, un alargamiento del arco para su posterior extinción. Por su parte, la bobina de autoinducción deja pasar las corrientes generadas por bajas frecuencias e impide el paso de corrientes de altas frecuencias, las cuales estarían generadas por sobrecargas de origen atmosférico.



(112) Interruptor automático empleado por General Electric Company.²⁷

También existían otros dispositivos de protección eléctrica, como un interruptor principal y otro automático regulable para la corriente máxima.

Los coches empleaban también la energía eléctrica para el propio alumbrado. Disponían de un equipo eléctrico de alumbrado para diez lámparas en el interior y para el alumbrado de la vía con dos faroles. También existían dos enchufes para el alumbrado de los coches remolques.²⁸



(113) Modelo de remolque de tranvía eléctrico empleado para el transporte de viajeros en Valladolid.²⁹

²⁷ *Ferrotanvías, controlers, resistencias y breakers.*

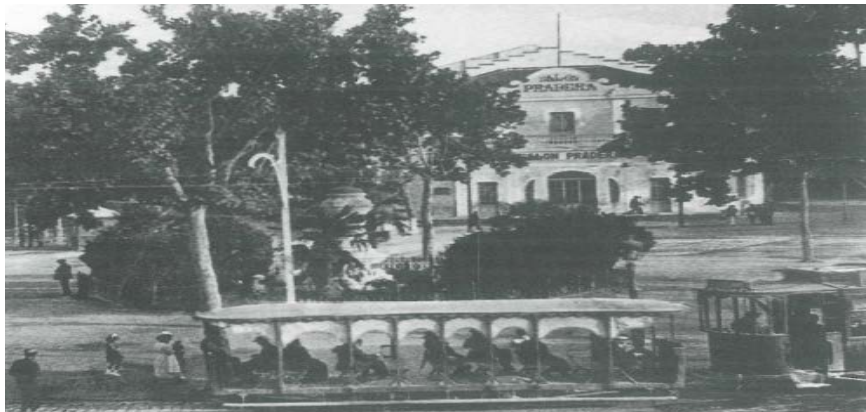
(En línea en la página web <caminosdeferro.blogspot.com.es>).

²⁸ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 840-18.

²⁹ "Tranvías de Valladolid", en *El financiero hispano-americano. Extraordinario Valladolid*, Valladolid, 1911: 99.

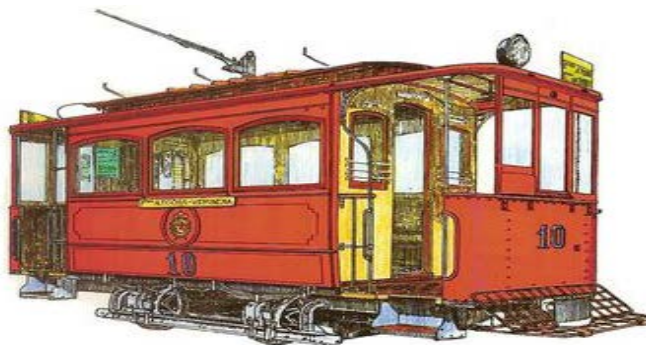
En cuanto a los remolques empleados en este periodo de tracción eléctrica para el transporte de viajeros, se adquirieron un total de veintiocho, entre los que se encontraban seis coches remolques cerrados, de 16 asientos interiores, dos coches remolques cerrados de 22 asientos interiores, ocho coches remolques jardineras de 36 asientos, seis coches remolques jardineras de 32 asientos y seis coches remolques jardineras de 28 asientos.³⁰

Los remolques para viajeros, llamados jardineras, tenían los laterales abiertos. Estaban realizadas en Valladolid, en los talleres de la propia empresa concesionaria. Los asientos tenían el respaldo reversible para adaptarse al sentido de la marcha. Se empleaban para el refuerzo de las líneas en servicios especiales en fiestas, corridas de toros, llegada de los trenes a las estaciones...



(114) Tranvía con jardinera pasando por el Salón Pradera y de la estatua de Zorrilla.³¹

Por otro lado, se adquirieron cuatro vagones de bordes altos para el transporte de mercancías, dos vagones plataformas reformados, un vagón cuba para regar y un tranvía “Schuckert”, el cual podemos ver a continuación.



(115) Modelo de tranvía “Schuckert” empleado a principios del siglo XX.³²

³⁰ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 840-18.

³¹ ORTEGA BARRIEGO, J. M.: *El templo de la música. Crónica del Valladolid de entre siglos*, Valladolid, Ayuntamiento de Valladolid, 2007: 43.

³² *Tranvías de Madrid*.

(En línea en la página web <www.edicioneslalibreria.es>).

El modelo de tranvía “Schuckert”, también era llamado “Cangrejo” por su color rojo intenso. Este modelo tenía una capacidad de quince viajeros sentados en el interior, siete viajeros en la plataforma exterior delantera y diez viajeros en la plataforma exterior trasera. Tenían la cabina de mandos en los dos extremos, lo que permitía realizar la vuelta sin tener que hacer maniobras, únicamente girar el trolley.

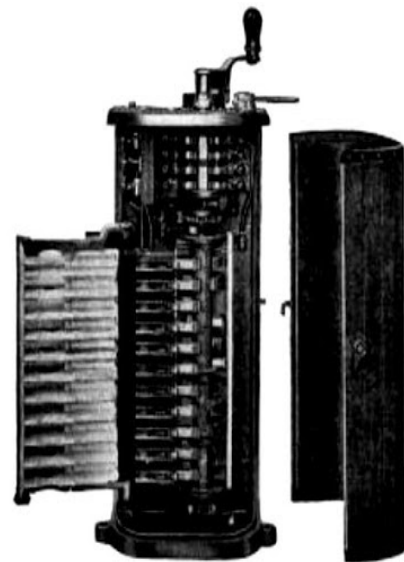
En el “Reglamento para el servicio de conductores de los Tranvías de Valladolid”, se presentaban algunas medidas para ahorrar, en la medida de lo posible, energía eléctrica a lo largo del servicio tranviario.

La primera medida para el ahorro era aprovechar la fuerza de inercia del coche motor. Para ello, se presentaban tres supuestos en los que deberían tener el regulador en la posición 0.

“En las bajadas o pendientes marchando sin corriente; y solamente abrir el regulador si fuera necesario para arrancar después de una parada, quitando la corriente en seguida que haya adquirido el coche una marcha suficiente.

Una vez dado el paralelo quitar la corriente, y hacer que ande solo el coche hasta que, por perder sensiblemente de velocidad, requiera volverlo a poner otra vez.

Prevenirse con tiempo de las agujas, curvas, paradas o de algún obstáculo, es decir, quitar la corriente bastante antes de llegar a una aguja, curva, etcétera, al objeto de llegar a ella con la velocidad moderada conveniente y pasar sin necesidad de haber frenado”³⁴.



(116) Modelo de combinador empleado por General Electric Company.³³

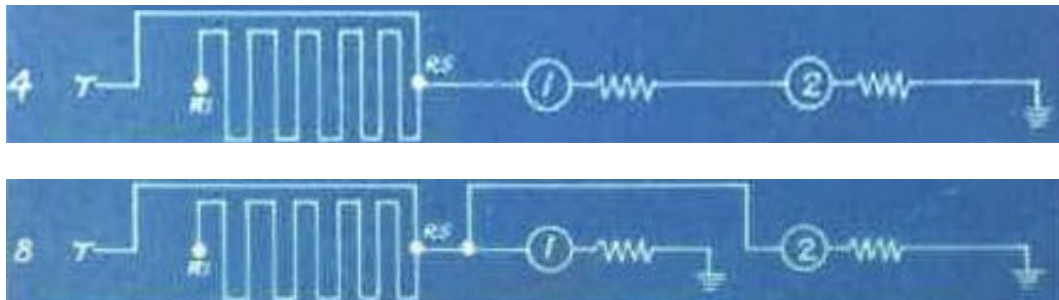
La otra medida para el ahorro de electricidad consistía en tomar las medidas para aprovechar al máximo la corriente eléctrica consumida, para lo que se presentaban otras cuatro recomendaciones.

“No deteniéndose en los tres primeros puntos de las marchas en serie y paralelo más que el tiempo necesario para hacer una arrancada suave. En estos puntos parte de la corriente calienta las resistencias y otra parte mueve el motor, mientras que en los puntos 4º y 8º toda la corriente se emplea en mover el motor, y por lo tanto son los verdaderos puntos de marcha.

³³ *Ferrotanvías, controlers, resistencias y breakers.*

(En línea en la página web <caminosdeferro.blogspot.com.es>).

³⁴ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 840-23.



(117) Esquema de las conexiones del banco de resistencias en las posiciones de marcha en serie (posición 4) y en paralelo (posición 8).³⁵

Quitar los frenos completamente al mismo tiempo que se da el primer punto de marcha.

No frenar por ningún concepto teniendo el regulador abierto. En estos dos últimos casos, al marchar con algo de freno, parte de la corriente que se gasta se pierde en el roce de las ruedas con los zapatos de los frenos.

Si al poner el coche en marcha patinase, bien por estar la vía ligeramente mojada o por llevar el motor remolques o vagones y encontrarse en curva o en pendiente el conductor después de enarenar la vía no pondrá más que el primer punto de marcha, frenando con el mecánico ligeramente para resistir con la presión de los zapatos a la velocidad que quieren tomar las ruedas; es decir, que se evita o disminuye el patinado, disminuyendo la velocidad y por ello es porque se ordena no dar más que el punto uno y aun así si patinase con esto, frenar algo. También es muy conveniente en estos casos quitar y poner el punto uno de marcha”³⁶.

³⁵ Ferrotranvías, controlers, resistencias y breakers.

(En línea en la página web <caminosdeferro.blogspot.com.es>).

³⁶ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 840-23.

LAS LÍNEAS EXISTENTES Y LA EXPANSIÓN.

Las líneas que se encontraban en explotación en el momento de la autorización del cambio de tracción son las que aparecen a continuación, junto con su longitud y su itinerario.³⁷

Línea de la Estación del Norte a la Audiencia (2.464 metros).

“Desde el patio de la Estación, Avenida de la Estación, Plaza de Semprum, Avenida de Alfonso XIII, Plaza de Zorrilla, Calle de Santiago, Plaza Mayor, Calle de Jabón, Fuente Dorada, Calle de la Libertad, Plaza de la Libertad, Calle de las Angustias, Plaza de San Pablo, Cadenas de San Gregorio, Calle de Gondomar, Calle de Chancillería”.



(118) Tranvía eléctrico circulando por la Avenida de Alfonso XIII.³⁸

Línea de Circunvalación (1.500 metros).

“Paseo de Zorrilla, Carretera de Salamanca, Carretera de Adanero a Gijón, Paseo del Príncipe, Paseo de Filipinos, Plaza de Semprúm”.

Línea de la Audiencia al Cementerio (1.860 metros).

“Calle de Chancillería, Calle de la Madre de Dios, Paseo del Cementerio”.

³⁷ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 971-1.

³⁸ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: PR 044.

Línea de la Plaza de Toros a la Estación de Rioseco (3.298 metros).

“Arranca esta línea en la Carretera de Valladolid a Rueda, frente a la Plaza de Toros, y continua por: Paseo de Zorrilla, Plaza de Zorrilla, Calle de Miguel Íscar, Plaza del Campillo, Calle del Duque de la Victoria, Calle de Quiñones, Calle de la Lencería, Plaza Mayor, Calle de la Manzana, Calle de la Rinconada, Calle de San Benito, Calle de San Ignacio, Calle de Fabioneli, Plaza de Santa Brígida, Calle Imperial, Plaza de los Ciegos, Calle de los Bodegones, Plaza de San Nicolás, Puente Mayor, Plaza de San Bartolomé”.



(119) Tranvía eléctrico circulando por la Calle del Duque de la Victoria.³⁹

Además de las líneas citadas anteriormente, existían otras dos en tramitación por el Ministerio de Fomento y que estarían en explotación próximamente.⁴⁰

Línea de la Estación de Rioseco al Canal de Castilla (609 metros).

“Esta línea no tiene otro recorrido que el de la Carretera de Adanero a Gijón”.

Línea Transversal (2.045 metros).

“Arranca de la Plaza Mayor y continúa por: Plaza de Fuente Dorada, Calle de Cánovas del Castillo, Plaza de Cánovas del Castillo, Calle de Núñez de Arce, Plaza del Museo, Calle de la Merced, Calle de D. Sancho, Plaza de la Cruz Verde, Calle de Ruiz Zorrilla, Calle de la Estación, Plaza de Semprúm”.

³⁹ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: PR 049.

⁴⁰ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 971-1.

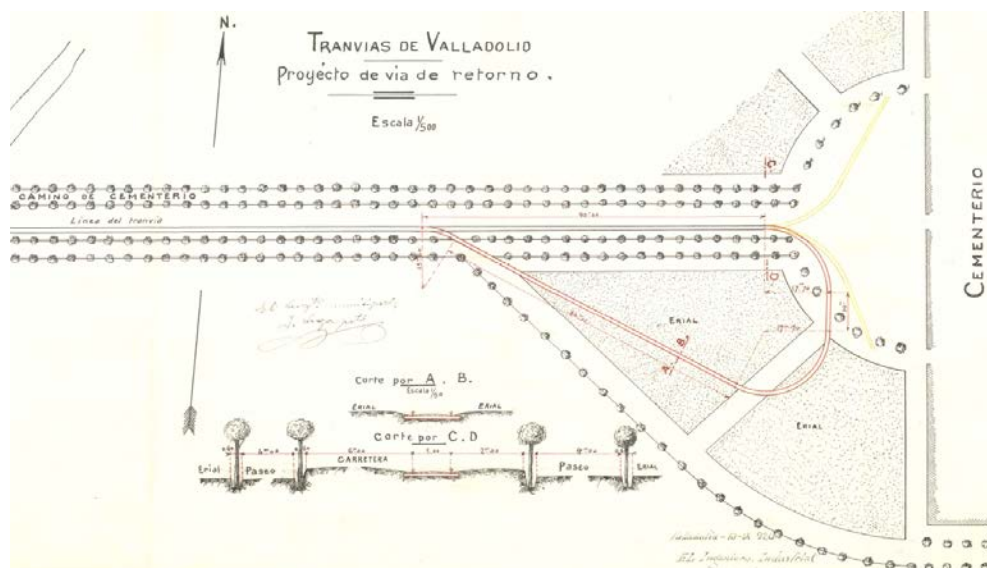
Para adaptarse a la nueva tracción, las primitivas cocheras de la época animal fueron reemplazadas por nuevas instalaciones situadas junto a los jardines de Campo Grande.

También se realizaron una serie de mejoras en la red tranviaria. Una de las primeras mejoras que se llevaron a cabo fue la variación del trazado del tranvía en el Paseo de Zorrilla instalándolo en la carretera de Adanero a Gijón. Esta modificación tenía como objetivo eliminar las situaciones de peligrosidad que tenían lugar en el citado trayecto. El 23 de julio de 1910, esta modificación fue autorizada por el Ministerio de Fomento. Las obras comenzaron en agosto y fueron inauguradas con el tranvía eléctrico en septiembre del mismo año.

El 23 de septiembre de 1920, Francisco J. de Foronda, como director de la “Sociedad Anónima Tranvías de Valladolid”, solicitaba la autorización para construir una curva al final de la línea que discurría desde la Plaza Mayor hasta el Cementerio.

Esta modificación tenía como objetivo reducir la pérdida de tiempo en las ocasiones de mayor afluencia, sobre todo en los casos en los que se hacía necesario enganchar remolques.

A la entrada del cementerio, existían dos derivaciones que se prolongaban hasta ambos lados de la entrada del recinto. Con esta modificación se suprimirían dichas derivaciones y se instalaría una vía de retorno, como se muestra en el plano siguiente.



(120) Proyecto de vía de retorno en la llegada al Cementerio de la línea Plaza Mayor-Cementerio.⁴¹

⁴¹ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 971-3.

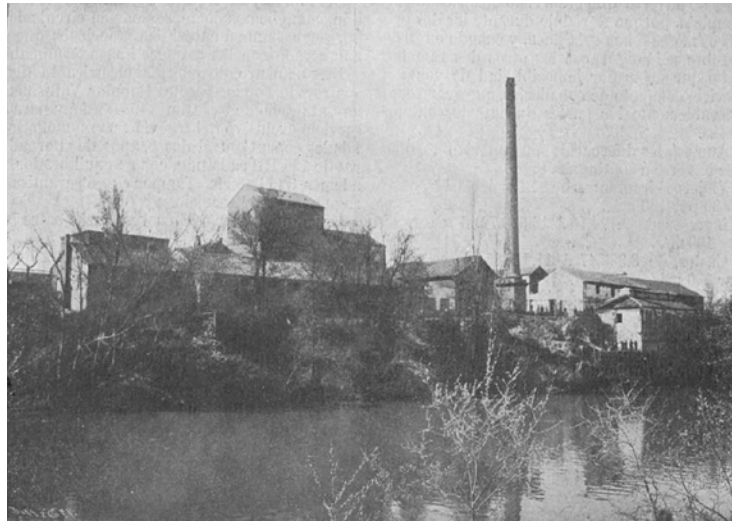
Finalmente, el 22 de octubre de 1920, la Comisión de Obras acordó, después del análisis realizado por el Arquitecto Municipal, la autorización de la construcción de la vía de retorno en la Plazuela del Cementerio.

La Real Orden, de 28 de febrero de 1910, también establecía las pautas para el transporte de mercancías y de pertenencias de los viajeros.

El servicio de transporte de mercancías estaría asegurado hasta los 5.000 kilogramos. A partir de dicha cantidad, el concesionario no tendría la obligación de realizar el transporte. Entre las mercancías, no podrían encontrarse materias explosivas e inflamables. Además, no se tendría obligación de transportar animales ni objetos peligrosos y se tendrían que tomar medidas especiales, en el caso de que se realizaran dichos transportes.

Por otra parte, los viajeros podrían llevar los bultos de mano que no perjudicaran al resto de los viajeros, a juicio de los conductores.

Relacionado con este transporte de mercancías, se estableció un ramal hacia La Rubia, que partía desde el final de la línea del tranvía. A través de este ramal, se cumplía el contrato establecido con la fábrica Alcohola Castellana para el transporte de mercancías. La línea de La Rubia se inauguró el 15 de julio de 1911, 1.500 metros desde la Plaza de Toros hasta la Rubia, y puso fin a la construcción de la red tranviaria en la ciudad de Valladolid, llegando a una extensión de 12,279 kilómetros.

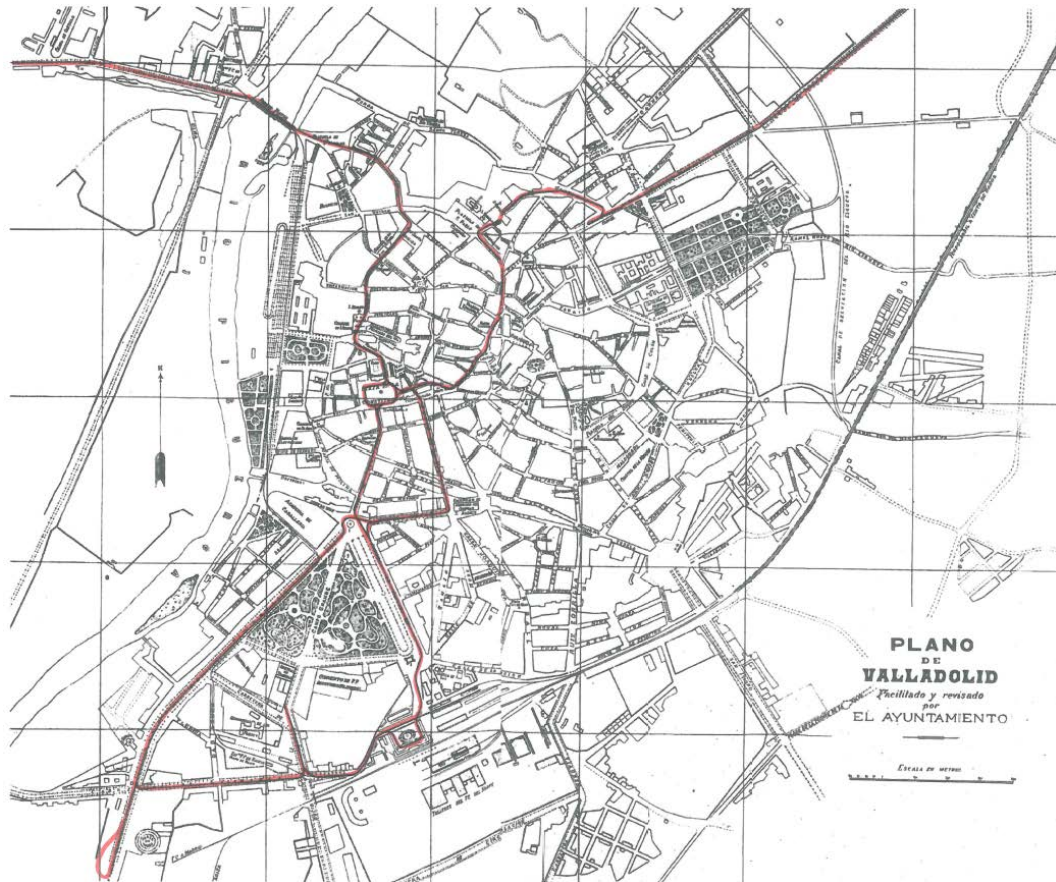


(121) Fábrica de la Alcohola Castellana en el barrio de La Rubia.⁴²

⁴² "Alcohola Castellana", en *El financiero hispano-americano. Extraordinario Valladolid*, Valladolid, 1911: 102.

(En línea en la página web <bibliotecadigital.jcyl.es>).

A continuación, podemos ver el estado de la red durante la explotación de los tranvías eléctricos.



(122) Plano del sistema tranviario de Valladolid durante la tracción eléctrica.⁴³

Con el éxito del servicio tranviario y su impulso, debido a la electrificación, se proyectaron varias expansiones para la red tranviaria. Algunas aparecen a continuación, aunque muchas no llegaron a materializarse.

Doble vía a La Rubia y prolongación a El Pinar de Antequera.

La instalación de la doble vía en la línea que discurría desde la Plaza de Toros hasta La Rubia tenía como ventaja aumentar el servicio en ocasiones de mayor afluencia de viajeros, como era el caso de los días de toros.

Con respecto a la prolongación del servicio hasta El Pinar de Antequera, en julio de 1910 se encargó la Comisión compuesta por Prieto, Casas y Vidal para la llegada del tranvía al Pinar de Antequera. El recorrido de esta línea se extendería durante 4 kilómetros, desde la Plazoleta de La Rubia hasta la parte baja del Pinar, pasando por las principales riberas de los alrededores.

⁴³ Valladolid a comienzos del siglo XX. Se ha destacado el trazado anterior a la electrificación. (En línea en la página web <www.valladolidweb.es>).

res de Valladolid. Sin embargo, en 1911, Prieto informaba de la ausencia de gestiones. Fracasado el intento de gestionar la llegada de los tranvías eléctricos al Pinar en 1911, comenzó a utilizarse el tren.⁴⁴

Ramal a la Facultad de Medicina.

Este ramal tenía de un gran interés para la Facultad de Medicina y había sido reclamado por esta en varias ocasiones.

En 1912, se estudió realizar este ramal que llegase a la entrada de la Facultad de Medicina, derivando de la línea de la Audiencia en la Iglesia de San Pedro, con un recorrido de 500 metros.⁴⁵

La ventaja de este ramal residía en mejorar el servicio de la línea de la Audiencia, cuyo tramo desde Calderón a la Audiencia era deficiente por su excesiva extensión.

Línea del Cementerio.

La modificación proyectada en esta línea afectaría a una extensión de 1.500 metros, desde el Puente del Esgueva. En este tramo, se proyectaba suprimir el carril Vignole por el tipo Broca.

Otro aspecto de mejora consistía en reorganizar el servicio en esta línea, ya que existía un exceso de servicio que sería necesario en otras líneas con mayor demanda.

Línea Transversal y de Extensiones.

Esta línea se extendería desde la Fuente Dorada hasta las Puertas de Tudela, por las calles de Orate, Nuñez de Arce y la Plaza del Museo. La línea se cerraría por la Calle de la Estación hasta la Plaza de Semprún, pasando por los barrios de San Juan y San Andrés.⁴⁶

El problema de esta línea era que, en su proyecto, ya era deficiente. La población de los barrios por los que pasaba no eran usuarios potenciales del tranvía, ya que eran obreros de la Estación. Esta línea únicamente había sido demandada por los médicos, para mejorar su desplazamiento por toda la ciudad con este medio de transporte.

⁴⁴ BERZAL DE LA ROSA, E. e I. HERNÁNDEZ: *El oxígeno es vida: el Círculo Campestre del Pinar de Antequera, 1907-2007*, Valladolid, Ayuntamiento de Valladolid, 2007.

⁴⁵ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 840-18.

⁴⁶ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 840-18.

LAS TARIFAS.

Las primeras tarifas que se acordaron en la concesión de la tracción eléctrica son las que se muestran a continuación.⁴⁷

Concepto	Precio (Pesetas)		
	De peaje	De transporte	Total
VIAJEROS. Por cabeza y kilómetro	0,065	0,035	0,100
MERCANCIAS. Por kilómetro recorrido por paquete o bulto hasta un kilo	0,050	0,100	0,150
MERCANCIAS. Bulto o bultos pesando en conjunto hasta 20 kg.	0,100	0,150	0,250
MERCANCIAS. Bulto o bultos pesando en conjunto más de 20 kg. cada 10 kg.	0,050	0,050	0,100
PEQUEÑA VELOCIDAD. Mercancías de todas las clases y condiciones por tonelada y kilómetro....	0,350	0,150	0,500

Sin embargo, estos valores marcaban el máximo precio que podría establecer la empresa concesionario y las tarifas siempre fueron inferiores a estos.

En el año 1921, una década después de la entrada en vigor de la tracción eléctrica, las tarifas existentes apenas habían variado desde el comienzo. Como novedad, podemos ver a continuación la existencia de un bono anual para las distintas líneas existentes.⁴⁸

Trayecto	Tarifa (Pesetas)
Línea de Plaza Mayor-Arco de Ladrillo. De Plaza Mayor al Arco de Ladrillo o viceversa.	0,10
Línea de Plaza Mayor-Audiencia-Cementerio. De Plaza Mayor, al Cementerio o viceversa. De Plaza Mayor, a la Audiencia o viceversa. De Audiencia, al Cementerio o viceversa.	0,20 0,10 0,10
Línea de Plaza Mayor-La Rubia. De Plaza Mayor, a La Rubia o viceversa. De Plaza Mayor, al desvío de enfrente de las escuelas del Paseo de Zorrilla o viceversa. Del desvío de enfrente a las escuelas del Paseo de Zorrilla, a la Rubia o viceversa	0,15 0,10 0,10
Línea de Plaza Mayor-Canal de Castilla. De Plaza Mayor, al Canal de Castilla o viceversa. De Plaza Mayor, a la Estación de Rioseco o viceversa. De Estación de Rioseco, al Canal de Castilla o viceversa.	0,15 0,10 0,10

⁴⁷ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 840-18.

⁴⁸ Ibídem.

Servicio especiales	Tarifa (Pesetas)
De salidas de teatros, similares, después de las doce de la noche.....	0,50
De Toros, Romerías, Fiestas, etc	0,25
Al Cementerio, motor solo	15,00
Al Cementerio, motor y remolque	20,00
Abonos	Pesetas
Para todas las líneas	100,00
Línea de Arco de Ladrillo-Audiencia-Cementerio	75,00
Línea de Plaza Mayor-La Rubia.....	70,00
Línea de Plaza Mayor-Canal de Castilla.....	70,00

Con estas tarifas, existían una serie de advertencias. A continuación, se muestran dos ejemplos de ellas:

“Los niños menores de seis años, a excepción de los de pecho, pagarán medio billete, vayan o no sentados y aunque les lleven en brazos.

Los soldados y clases de tropa pagarán en todos los servicios la mitad del precio de tarifa”⁴⁹.



(123) Postal con un tranvía eléctrico pasando por la Iglesia y Cuarteles de San Benito.⁵⁰

⁴⁹ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 840-18.

⁵⁰ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: PR 006.

LA DIRECCIÓN Y EL PERSONAL.

La Sociedad Anónima Tranvías de Valladolid tenía una plantilla bastante amplia, formada por las personas destinadas a los trabajos de oficina, en los talleres, los encargados de llevar a cabo el servicio tranviario y los de mantenimiento de la red.

En esta primera tabla, aparece el personal de oficina, con su respectiva asignación.⁵¹

Conceptos	Asignación
1 Director	4.000 pts. anuales y participación
1 Contable.....	1.200 pts. anuales
1 Escribiente	3,75 pts. diarias
1 Ordenanza.....	3,75 pts. diarias, casa y participación
1 Guarda almacén / Jefe de salidas.....	3,50 pts. diarias, casa y participación
1 Sereno.....	3,75 pts. diarias
1 Portero	3,50 pts. diarias

En la segunda tabla, aparece el personal de talleres de la sociedad, también con sus asignaciones diarias.⁵²

Conceptos	Asignación
1 Jefe.....	7,00 pts. diarias, casa y participación
1 Electricista	5,25 pts. diarias
1 Carpintero	4,75 pts. diarias
1 Forjador.....	4,50 pts. diarias
1 Ajustador.....	3,75 pts. diarias
1 Ayudante	3,50 pts. diarias
1 Tornero.....	3,50 pts. diarias
1 Aprendiz	1,50 pts. diarias
1 Pintor.....	3,65 pts. diarias

⁵¹ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 840-18.

⁵² *Ibídem.*

En la tercera tabla, aparecen los encargados de llevar a cabo el servicio de los tranvías.⁵³

Conceptos	Asignación
1 Jefe	5,50 pts. diarias y participación
3 Inspectores	4,50 pts. diarias y participación
10 Cobradores	4,50 pts. diarias
10 Conductores	4,50 pts. diarias
8 Relevistas fijos conductores	3,50 pts. diarias
8 Relevistas fijos cobradores	3,50 pts. diarias
7 Festeros	4,50 pts. con 8 horas de servicio
Supernumerarios	0,60 cts. la hora
2 Lavacoches	3,50 pts. diarias

En la cuarta y última tabla, aparece la plantilla encargada de realizar las obras de mantenimiento.⁵⁴

Conceptos	Asignación
1 Jefe capataz.....	3,75 pts. diarias
4 Limpia vías	3,50 pts. diarias
2 Limpia agujas	3,50 pts. diarias
2 Guarda cruces	3,25 y 2,25 pts. diarias
1 Carrero	4,00 pts. diarias
3 Peones	3,50 pts. diarias

⁵³ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 840-18.

⁵⁴ *Ibíd.*

EL BALANCE DE RESULTADOS.

Para analizar los resultados de la tracción eléctrica, el 24 de febrero de 1911, se celebró una Junta General de Accionistas de la Sociedad Anónima Tranvías de Valladolid. En esta reunión, se puso de manifiesto el impulso que había significado la electrificación en el servicio tranviario de la ciudad de Valladolid. El tráfico había aumentado de 81.490 a 143.447 viajeros en este corte periodo de tiempo.⁵⁵

El 8 de abril de 1913, se celebró otra Junta General de Accionistas para exponer el aumento de ingresos, los cuales alcanzaban las 208.963 pesetas⁵⁶. Sin embargo, el beneficio obtenido por la empresa concesionaria había disminuido respecto al año anterior, debido al aumento de gastos surgidos por la mejora del servicio tranviario. También se realizó el reparto de beneficios entre los accionistas, otorgando 12,5 pesetas por acción, superando las 10 pesetas del año anterior.



(124) Tranvía llegando a la Plaza Mayor, donde se pueden ver los cruces de la red tranviaria.⁵⁷

⁵⁵ *El Norte de Castilla*, Valladolid, 25 de febrero de 1911.

⁵⁶ *El Norte de Castilla*, Valladolid, 9 de abril de 1913.

⁵⁷ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: PR 053.

A continuación, mostramos los datos de los viajeros, los ingresos y los gastos producidos durante la etapa de tranvías eléctricos, desde 1910 hasta 1933.^{58 59}

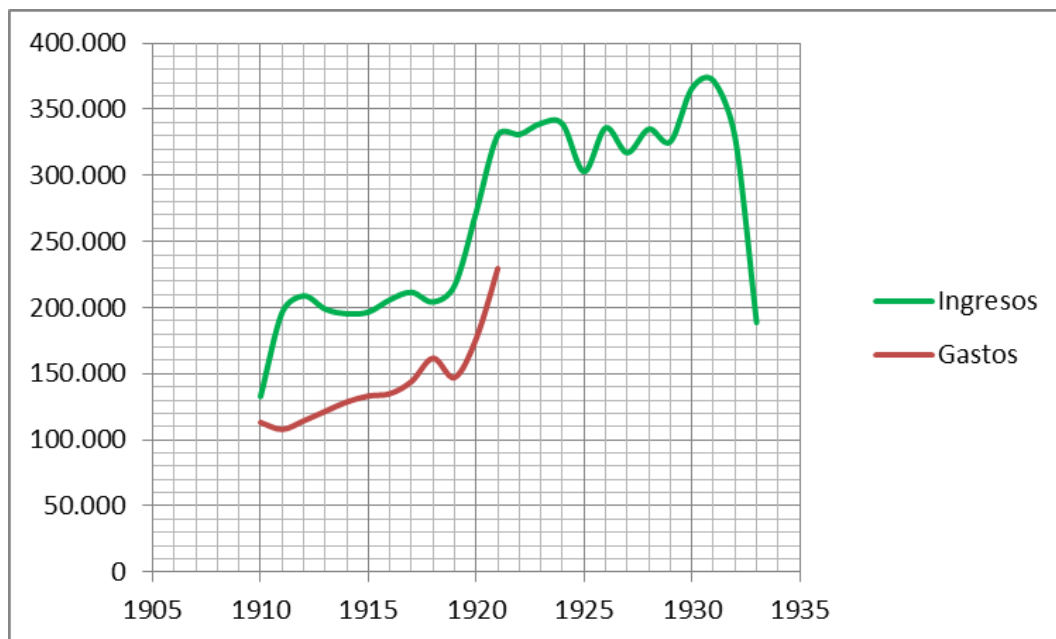
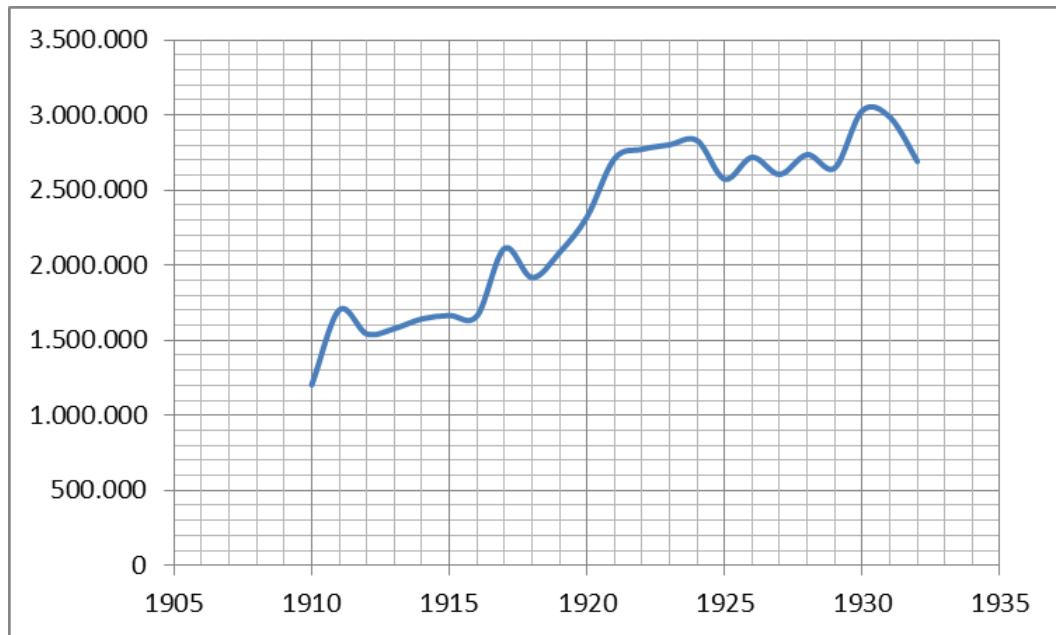
Año	Viajeros	Ingresos	Gastos
1910	1.203.408	132.787	113.217
1911	1.701.995	196.309	107.956
1912	1.542.987	208.963	114.397
1913	1.578.280	198.940	121.595
1914	1.643.409	195.360	128.710
1915	1.666.001	196.630	133.205
1916	1.662.090	206.012	134.944
1917	2.112.293	211.603	144.166
1918	1.918.306	204.258	161.765
1919	2.084.963	216.764	147.227
1920	2.322.840	272.196	176.619
1921	2.710.896	330.393	229.591
1922	2.772.747	330.939	-----
1923	2.802.668	339.369	-----
1924	2.830.613	338.910	-----
1925	2.573.897	302.954	-----
1926	2.719.331	335.949	-----
1927	2.605.593	317.196	-----
1928	2.737.283	335.067	-----
1929	2.648.118	325.548	-----
1930	3.029.096	365.812	-----
1931	2.987.042	371.654	-----
1932	2.690.978	328.884	-----
1933	-----	188.800	-----

Como vemos, el número de viajeros siempre fue en aumento durante esta etapa, hasta la decadencia de este medio de transporte en la década de 1930. Los ingresos evolucionaron de la misma manera que los viajeros, mientras que los gastos se incrementaron debido a la necesidad de mejora y expansión del servicio tranviario.

⁵⁸ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 840-18.

⁵⁹ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 840-20.

El aumento de viajeros del tranvía en la ciudad de Valladolid, junto con la evolución de los gastos y los ingresos, anteriormente descritos, podemos observarlos gráficamente en los dos siguientes gráficos.⁶⁰



A partir de 1932, con la competencia de los autobuses, el servicio tranviario de Valladolid sufrió un retroceso hasta su desaparición en 1933, como veremos más adelante.

⁶⁰ Elaboración propia a partir de los datos recogidos en ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 840-18 / CH 840-20.

**LA CRISIS DEL SISTEMA
TRANVIARIO EN VALLADOLID.**

LA COMPETENCIA DEL AUTOBÚS.

La historia de los autobuses en la ciudad de Valladolid empieza en 1920, año en que la Sociedad Anónima Importación y Ventas construyó un garaje para comenzar la explotación de autobuses.¹

Ya en 1927, Cipriano Díez obtuvo una licencia para la explotación de autobuses e instaló la primera línea de autobuses urbanos, la cual discurría desde la Plaza Mayor hasta Delicias.³ A continuación, se instalaron otras cinco líneas más, denominadas Fuente Dorada-San Isidro, Fuente Dorada-Las Delicias, Fuente Dorada-Plaza de Toros, Plaza Mayor-Canal de Castilla y Plaza del Ochavo-Cementerio.⁴



(125) Garaje creado por la S.A. Importación y Ventas.²

Sin embargo, los anteriores autobuses no prestaban un adecuado servicio a la población, ya que no se mantenían ni las frecuencias ni los recorridos preestablecidos. Esto no mejoró hasta la llegada de la Sociedad Anónima de Transportes Automóviles (SATA) al servicio de autobuses.

El 18 de julio de 1932, la Sociedad Anónima de Transportes Automóviles, representada por el Consejero Delegado, Manuel Llorente, presentaba la memoria para establecer unas líneas regulares de autobuses en la ciudad de Valladolid, aceptando las condiciones presentadas por el Ayuntamiento el 6 de febrero.⁵

La Sociedad Anónima de Transportes Automóviles proyectaba un total de tres líneas regulares en el interior de la ciudad.

La primera línea, denominada “Canal-Plaza Mayor-Delicias”, ponía en comunicación el barrio de la Victoria, el cual tenía bastante actividad indus-

¹ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: 731-34.

² *Anuario-Guía de Valladolid y su provincia*, Valladolid, 1927: 253. (En línea en la página web <bibliotecadigital.jcyl.es>).

³ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: 616-60.

⁴ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: 990-23.

⁵ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: 2329-4.

trial y comercial, con el centro de la ciudad. En su recorrido hacia Delicias, pasaría por lugares bastante frecuentados por los vallisoletanos, como eran Teléfonos, Banco de España, Mercado del Campillo y los talleres generales de la Compañía del Norte, entre otros.

La segunda línea, denominada “Rubia-Barrio Esperanza-Fuente Dorada-Santa Clara-Cementerio”, comunicaba los barrios de La Rubia y de La Esperanza con el centro de la ciudad. De este modo, se mejoraba la comunicación de las industrias, como la fábrica de Azúcar San Victoria y los Almacenes de granos coloniales. También se mejoraba la comunicación con la Estación de Madrid, Zaragoza, Alicante y con la del Norte. El servicio al Cementerio se establecería por la tarde, momento en el cual se producían los entierros, siendo el resto del día el barrio de San Clara el final de la línea.

Finalmente, la tercera línea, denominada “Pilarica-Plaza Mayor-Zorrilla-La Rubia”, establecía comunicación entre el centro de la ciudad y las fábricas de cerveza, el Cuartel de la Merced, la Facultad de Medicina, el Hospital General y el Teatro Calderón. También comunicaba la Plaza Mayor con el Hospital Militar, la Plaza de Toros y el campo de fútbol.

El establecimiento de las líneas regulares afectó, severamente, al servicio tranviario en la ciudad de Valladolid. Existían líneas de ambos medios de transporte que realizaban el mismo servicio, lo que ocasionaba una pérdida de viajeros a ambos. A continuación, se muestra un resumen de las recaudaciones obtenidas por ambas sociedades en las líneas coincidentes.⁶

Año	Tranvías	Autobuses	Total (Pesetas)	Aumentos (s/1931)
1931. Tranvías solamente.	371.000	-----	371.000	-----
1932. Tranvías y autobuses a partir de julio.	317.400	118.600	436.000	35 %
1933. Tranvías y autobuses el 31 de octubre.	188.800	254.700	443.500	
Total anual estimado	226.500	305.600	532.100	43,4 %

Como vemos, la instauración de los autobuses supuso un incremento de viajeros totales, aumentando notablemente las recaudaciones totales. Sin embargo, como hemos comentado anteriormente, la competencia existente entre los dos medios de transporte no beneficiaba a ninguno.

⁶ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: 840-20.



(126) Uno de los primeros autobuses en la ciudad de Valladolid.⁷

El 29 de abril de 1993, se celebró la Junta de Accionistas de la Sociedad Anónima Tranvías de Valladolid con el fin de presentar el balance y cuenta de pérdidas y ganancias correspondientes al año 1932.

En este ejercicio de 1932 existían unas pérdidas debidas a la implantación del servicio de autobuses en las líneas por donde circulaban los tranvías. Esto era motivado por los insuficientes viajeros de la ciudad de Valladolid, que no proporcionaban los beneficios adecuados para ambas concesiones. Con el fin de solucionar la competencia existente, la Sociedad Anónima Tranvías de Valladolid sugería unas soluciones, bien por convenio de arrendamiento o a base de cesión.



(127) Cartel publicitario de la Exposición Universal de 1929 en Barcelona.⁸

⁷ *Superviviente vallisoletano*.
(En línea en la página web <www.pasionvioleta.com>).

⁸ ALEMANY, J. y J. MESTRE.: *Los transportes en el área de Barcelona*, Barcelona, L'Avenç, 1987.

EL OCASO DE LOS TRANVÍAS EN VALLADOLID.

Como hemos mencionado anteriormente, el principio de la decadencia de los tranvías como medio de transporte preferido entre los vallisoletanos puede establecerse en la otorgación del servicio de autobuses a la Sociedad Anónima de Transportes Automóviles.

Con el objetivo de firmar un convenio para la normalización de los servicios de tranvías y autobuses, la Sociedad Anónima Tranvías de Valladolid y la Sociedad Anónima Transportes Automóviles, representadas por Augusto Fernández y Manuel Llorente, respectivamente, firmaron un documento para la creación de una nueva Sociedad que gestionara ambos medios de transporte. El 10 de enero de 1933, este documento fue enviado al Ayuntamiento para su aprobación.⁹ El Ayuntamiento resolvió la solicitud otorgando la autorización para llevar a cabo la fusión el 18 de febrero de 1933.



(128) Cartel publicitario de la Exposición Universal de 1929 en Barcelona.¹⁰

Durante estas fechas, el 5 de abril de 1933, se procedió a verificar el estado del material móvil y fijo que prestaban servicio para el transporte tranviario en Valladolid.¹¹

En cuanto a la línea aérea, se hizo hincapié en el estado muy deficiente en que se encontraba, especialmente lo relacionado con la suspensión y la nivelación.

En lo relacionado con los coches motores, se verificaba el mal estado general, relacionado con la falta de mantenimiento. Estos problemas estaban motivados por las dificultades económicas en las que se encontraba la sociedad, ya que, como se destacaba en el informe realizado, el número de coches era suficiente para llevar a cabo las reparaciones sin afectar al servicio; sobre

⁹ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: 24341-5.

¹⁰ ALEMANY, J. y J. MESTRE.: *Los transportes en el área de Barcelona, Barcelona, L'Avenç, 1987.*

¹¹ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: 990-25.

todo después de la adquisición de dos coches motores (números 17 y 18), procedentes de Cartagena.

En la siguiente tabla, aparecen los aspectos que se analizaron de los 18 coches motores, entre los que figuraban la caja exterior e interior, el rodaje, los engranes y los frenos.¹²

Nº del coche	Caja		Rodaje	Engranes	Frenos	
	Exterior	Interior				
1	Muy mal	Mal	Regular	Regular	Bien	Mal
2	Deficiente	Deficiente	Bien	Regular	Bien	Regular
3	Muy mal	Muy mal	Regular	Mal	Bien	Mal
4	Muy mal	Mal	Bien	Mal	Bien	Mal
5	Regular	Deficiente	Bien	Regular	Bien	Regular
6	Mal	Deficiente	Bien	Bien	Bien	Regular
7	Mal	Mal	Regular	Regular	Bien	Mal
8	Muy mal	Mal	Regular	Regular	(Para reparar)	
9	Muy mal	Muy mal	Regular	Aceptable	Bien	Mal
10	Regular	Regular	Aceptable	Aceptable	Bien	Aceptable
11	Mal	Mal	Regular	Mal	Bien	Mal
12	Regular	Regular	Aceptable	Bien	Bien	Aceptable
13	(En gran reparación en el taller)					
14	Aceptable	Aceptable	Bien	Bien	Bien	Bien
15	Regular	Regular	Bien	Bien	Bien	Bien
16	Deficiente	Deficiente	Aceptable	Aceptable	Bien	Regular
17	Bien (frente averiado por choque)	Bien	Bien	Regular	Bien	Regular
18	Bien	Bien	Bien	Bien	(En reparación por bobinado del inducido)	

El informe se concluía con que, aunque se reparase con frecuencia y en las debidas condiciones el material motor, mientras no se repara correctamente la vía, terminando con el estado muy deficiente de las agujas y los cruzamientos, no se resolverían los problemas existentes.

Después de todo esto, el 10 de mayo de 1933, la Sociedad Anónima Tranvías de Valladolid informaba de las dificultades económicas por las que estaba pasando el servicio tranviario. Debido a esto, exponían que la mejor solución al respecto era la municipalización del servicio tranviario de Valladolid. Sin embargo, la comisión especial de autobuses, que tuvo lugar el 16 de mayo, aconsejaba al Ayuntamiento a no aceptar dicha proposición, debido a los perjuicios que supondría la situación muy deficiente del servicio, lo que significaría un gran desembolso por parte del Ayuntamiento para revertir dicha situación.

¹² ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: 990-25.

Finalmente, la fusión de las sociedades de tranvías y autobuses se realizó conforme a un convenio presentado el 1 de junio de 1933. La principal novedad de este convenio era la no creación de una nueva sociedad, sino que la sociedad de los autobuses absorbería la sociedad de tranvías. Dicha convenio, con una serie de modificaciones realizadas por las sociedades concesionarias, se publicó en el Boletín Municipal el 20 de junio de 1933.

La historia del servicio tranviario en la ciudad llegó a su fin el 6 de noviembre de 1933.¹³ El Ayuntamiento no aceptó la municipalización del servicio tranviario, que hubiera sido el único remedio a la desaparición de este medio de transporte. De este modo, la ciudad de Valladolid perdía un servicio fundamental para sus habitantes, el cual intentaría ser cubierto por los novedosos autobuses.

Dos años más tarde, el “Norte de Castilla” presentaba lo que, en su opinión, había sido la historia del tranvía en la ciudad de Valladolid, como aparece a continuación.

“Es evidente que el negocio de tranvías en Valladolid, desde la época de su creación con los famosos tranvías de mulas del señor Barral, fue siempre ruinoso. Se ha dicho muchas veces, en una y otra época, que el servicio era malo, que el trazado era malo, que el trazado no respondía en todos sus puntos a las necesidades de la ciudad, que el sistema de cruces dilatava indefinidamente los viajes, que los coches eran incómodos... pero es preciso determinar si estos hechos se producían así por defecto de una organización o, más bien, no podían ser de otro modo por la falta de asistencia del público. Los tranvías eléctricos primitivos eran magníficos y terminaron siendo unos carcamales, y con los autobuses ocurre lo mismo...”¹⁴.

El punto final de los tranvías se produjo el 7 de junio de 1940, cuando el Ministerio de Obras Públicas declaró caduca la concesión de los tranvías de Valladolid. Esta caducidad fue firmada por el Director General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera y fue publicada en el Boletín Oficial del Estado el 9 de julio de 1940.

¹³ *El Norte de Castilla*, Valladolid, 7 de noviembre de 1933.

¹⁴ *El Norte de Castilla*, Valladolid, 28 de diciembre de 1935.

EL TRANVÍA EN LA ACTUALIDAD.

LA EXISTENCIA DEL TRANVÍA ACTUALMENTE.

Con la llegada del vehículo particular, los medios de transporte colectivos quedaron en un segundo plano. El único medio de transporte colectivo que aguantó en todas las ciudades fue el autobús.

Sin embargo, algunas ciudades optaron por mantener al tranvía como el medio de transporte principal, teniendo en cuenta sus numerosas ventajas, entre las que se encuentran la fiabilidad, la rapidez, la accesibilidad, la comodidad, la capacidad, la seguridad y el respeto al medio ambiente.

A nivel Europeo, 284 ciudades disponen de tranvías como medio de transporte. El total de redes tranviarias es de 327, con un total 1.912 líneas. Esto supone una extensión de 11.616,8 kilómetros de líneas tranviarias. En cuanto al material móvil, el número de vehículos total asciende a 34.316 vehículos.¹

Alemania es el país europeo con mayor extensión tranviaria. Este país fue uno de los que mantuvieron el tranvía y no sufrieron un desmantelamiento de este medio de transporte a lo largo del siglo XX. En la actualidad, posee de 67 redes con 376 líneas de tranvías modernos, teniendo un 27% de la red europea.²



(129) Tranvía alemán en la actualidad.³

Existen otros países que poseen redes con un siglo de antigüedad, las cuales no han sufrido un proceso de modernización. Entre estos países se encuentran los de Europa Oriental (Ucrania, Bielorrusia y Rusia Occidental) y los Países Bálticos (Letonia, Lituania y Estonia), que suman un total de 3.277,4 kilómetros de red tranviaria, lo que supone un 28% del total europeo.⁴

¹ ALCALDE FERNÁNDEZ, O.: *La nueva era del tranvía como modo de transporte: ¿necesidad o moda?*, Barcelona, Universidad Politécnica de Cataluña, 2012.

² *Ibídem.*

³ *Tranvía en Alemania.*

(En línea en la página web <www.infoalemania.com>).

⁴ ALCALDE FERNÁNDEZ, O.: *La nueva era del tranvía como modo de transporte: ¿necesidad o moda?*, Barcelona, Universidad Politécnica de Cataluña, 2012.

En este grupo de países con tranvías antiguos, también podemos incluir a los Países Balcánicos (Croacia, Bosnia y Herzegovina, Serbia, Rumania, Bulgaria, Grecia y Turquía). Todos estos países suponen el 6% de la red tranviaria europea.

En la siguiente tabla, podemos apreciar los países europeos con red tranviaria, junto con las redes, las líneas y su extensión y los vehículos que dispone cada país.⁵

País	Ciudades	Redes	Líneas	Kilómetros	Vehículos
Alemania	57	67	376	3.136,1	5.838
Austria	5	9	47	324,9	1.199
Bélgica	6	6	42	316,6	786
Bielorrusia	4	4	21	89,7	364
Bosnia H.	1	1	7	14	72
Bulgaria	1	2	16	105	328
Croacia	2	2	17	70	448
Escocia	1	1	1	18	27
Eslovaquia	3	3	29	74,3	361
España	18	21	32	256,2	275
Estonia	1	1	4	15	103
Finlandia	1	1	12	49,5	137
Francia	20	23	43	424,4	860
Grecia	1	1	3	27	35
Hungría	4	4	31	188,6	699
Inglaterra	8	8	15	148,9	189
Irlanda	1	1	2	24	40
Isla de Man	1	1	1	2,8	21
Italia	13	16	51	434,4	1.165
Letonia	3	3	15	83	324
Noruega	3	3	8	58,6	92
Países Bajos	6	9	44	365,2	746
Polonia	14	16	187	939,3	3.752

⁵ ALCALDE FERNÁNDEZ, O.: *La nueva era del tranvía como modo de transporte: ¿necesidad o moda?*, Barcelona, Universidad Politécnica de Cataluña, 2012.

País	Ciudades	Redes	Líneas	Kilómetros	Vehículos
Portugal	4	5	17	117,2	214
República Checa	7	8	74	357,2	1.883
Rumanía	15	15	96	416,4	1.659
Rusia Occidental	48	51	463	2.056,7	8.211
Serbia	1	1	12	50	227
Suecia	3	5	18	128	328
Suiza	7	10	38	238,2	812
Turquía	1	4	6	54,6	245
Ucrania	24	25	184	1.033	2.876
TOTAL	284	327	1.912	11.616,8	34.316

A continuación, analizamos la red tranviaria presente en España. Existen un total de quince ciudades con tranvía en la actualidad, además de las ciudades que tienen proyecto para instalar este medio de transporte.

La ciudad de Valencia fue la primera en desarrollar un servicio tranviario moderno en el año 1994, reconvirtiendo, en parte, las antiguas líneas de ferrocarril. Valencia ya había tenido una red extensa de este medio de transporte durante el siglo pasado.



(130) Tranvía de la ciudad de Valencia.⁶

Madrid dispone de tres redes tranviarias, aunque ninguna discurre por el centro de la ciudad, por lo que se pueden equiparar a un servicio de cercanías. La primera línea comunica los barrios de Sanchinarro y Las Tablas y la segunda línea establece comunicación con los municipios de Boadilla del Monte y Pozuelo de Alarcón. La tercera línea, la más importante de las tres, es el tranvía de Parla.



(131) Tranvía de la ciudad de Valencia.⁷

⁶ *El tranvía de Valencia.*

(En línea en la página web <treneando.com>).

⁷ *Parla.*

(En línea en la página web <www.urbanrail.net>).

Por su parte, Barcelona dispone de dos redes de tranvías desde el año 2004. Una de ellas es la red Trambaix, que enlaza Barcelona, su parte sudoeste, con Sant Feliu y Cornellà. La otra es la red Trambesòs que une la capital, desde el noreste, con Badalona y Sant Adrià.



(132) Tranvía de Badalona y Sant Adrià.⁸

Sevilla y Málaga son dos ejemplos de redes tranviarias que circulan por el interior de la ciudad, llegando hasta el mismo centro de esta. También existen pequeñas redes tranviarias en ciudades como Santa Cruz de Tenerife o Vélez-Málaga. En otras ciudades con tradición tranviaria, como es Zaragoza, la red se encuentra en fase de expansión.



(133) Tranvía de la ciudad de Sevilla.⁹

⁸ *Tranvía de Barcelona.*

(En línea en la página web <www.conocerbarcelona.com>).

⁹ *Tranvía metro centro.*

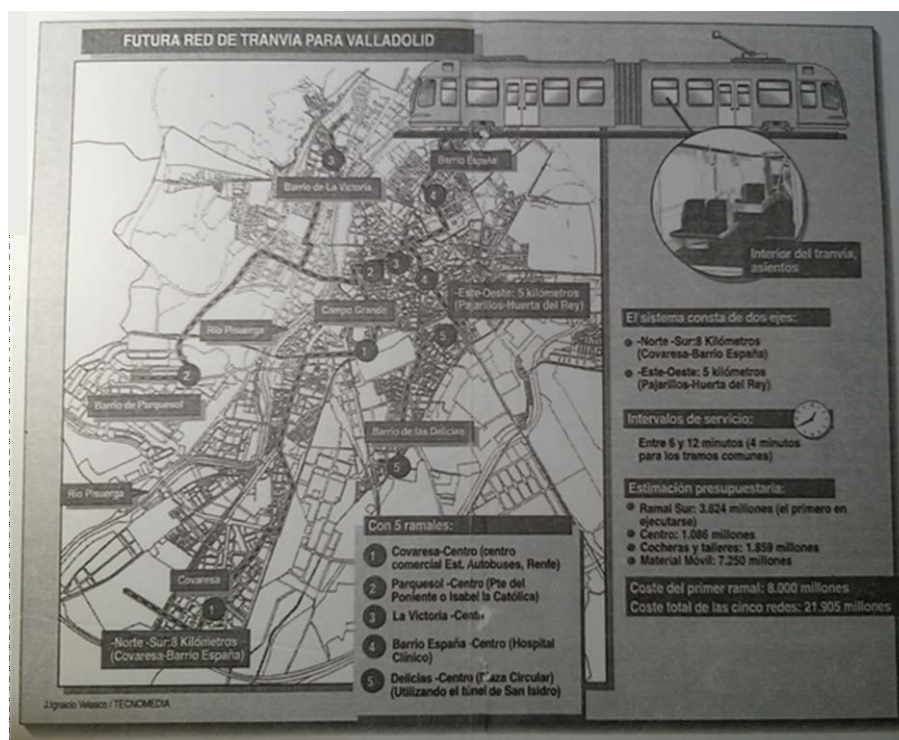
(En línea en la página web <www.caf.es>).

¿UN TRANVÍA VALLISOLETANO EN LA ACTUALIDAD?

La última ocasión en que se propuso la vuelta del tranvía, con un proyecto elaborado, a la ciudad de Valladolid fue en 1997, aunque no tuvo opciones de materializarse en ningún momento. En este año, la candidata del PSOE hizo una propuesta al Ayuntamiento de Valladolid para rescatar el medio de transporte tranviario como medio de transporte para el siglo XXI.¹⁰

La red tranviaria proyectada constaría de 46 kilómetros de longitud, con 173 vehículos y podrían realizarse unos 72,5 millones de viajes al año. Según el proyecto, el sistema combinado de tranvía y autobús incrementaría 215 veces los viajes. Con todo esto, se conseguiría reducir el número de vehículos particulares en 14.000.

El sistema proyectado estaría formado por dos ejes a lo largo de la ciudad de Valladolid, uno norte-sur y otro este-oeste. El primer eje, norte-sur, partiría desde el barrio España y llegaría hasta Covaresa. Por su parte, el segundo eje, este-oeste, se extendería desde los Pajarillos hasta la Huerta del Rey.



(134) Plano de las líneas tranviarias proyectadas en 1997.¹¹

¹⁰ ABC, Madrid, 28 de diciembre de 1997.

¹¹ Ibídem.

El número de ramales previstos para llevar a cabo ascendía a cinco. El primero sería Covaresa-Centro, que conectaría el paseo de Zorrilla, la estación de buses y la de trenes. Un segundo ramal discurriría desde Parquesol hasta el centro de la ciudad, pasando por Huerta del Rey y Poniente. El tercer ramal conectaría con el centro de la ciudad el barrio de la Victoria y el cuarto ramal haría lo propio con el barrio de España. Finalmente, el quinto ramal se proyectaba para conectar las Delicias con el centro, por la plaza Circular.

El material móvil adquirido tendría una capacidad de 175 plazas por vehículo, los cuales alcanzarían una velocidad entre los 17,5 y los 20 kilómetros por hora. Las infraestructuras necesarias para prestar el servicio, tanto las cocheras y los talleres, ocuparía una extensión de 58.600 metros cuadrados.

Para llevar a cabo el proyecto, se establecía un presupuesto total de 21.905 millones de pesetas (alrededor de 132 millones de euros). Del presupuesto total, se destinarían 1.859 millones de pesetas (aproximadamente 11 millones de euros) para la construcción de las cocheras y los talleres y 7.250 millones de pesetas (aproximadamente 44 millones de euros) para la adquisición del material móvil.



Estado actual Paseo Zorrilla ▲



Propuesta tranvía central Paseo Zorrilla ▲

(135) Simulación del tranvía circulando por el paseo Zorrilla.¹²

¹² *Tranvía en Valladolid.*

(En línea en la página web <institutourbanistica.com>).

CONCLUSIONES.

Con la elaboración de este Trabajo Fin de Grado titulado “La configuración del sistema tranviario en Valladolid”, hemos tratado de desgranar la evolución de un medio de transporte público como es el tranvía. La historia del tranvía en la ciudad de Valladolid se prolongó durante un periodo cercano a medio siglo.

Gracias a la información obtenida en varias fuentes, hemos podido valorar el impacto de este servicio tranviario en la ciudad de Valladolid, abarcando su historia empresarial, social y tecnológica, además de su contribución a la modernización de la ciudad. Todos los proyectos tranviarios presentados a lo largo de este trabajo tenían este objetivo de convertir a Valladolid en una gran ciudad, aunque no todos llegaron a buen puerto, como hemos podido comprobar.

La implantación del tranvía de tracción animal fue decisiva a la hora de modelar el paisaje urbano de Valladolid y aproximar los barrios más periféricos a la vida del centro de la ciudad. Aunque en sus inicios no fue un sistema de transporte barato y masivo, enseguida las tarifas se adaptaron a la mayoría de la población, convirtiéndose en un medio de transporte de masas.

También supuso un impulso al comercio, debido al transporte de mercancías que realizan los tranvías. Esto favoreció al desarrollo del sector comercial de la ciudad, acercando los productos agrícolas procedentes de los alrededores.

Sin embargo, no toda la historia tranviaria se caracteriza por la evolución continua del servicio. Hasta la llegada del capital belga, concedores de este medio de transporte debido a las numerosas concesiones que disfrutaban en toda Europa, no se llevó a cabo una verdadera expansión de la red.

El mayor desarrollo se obtuvo con la llegada al negocio de los tranvías de personas vinculadas con la vida social y económica de Valladolid y la formación de la Sociedad Anónima Tranvías de Valladolid. Ellos volvieron a convertir al tranvía en un medio de transporte moderno gracias al proceso de electrificación. Las relaciones establecidas entre la empresa concesionaria con el Ayuntamiento favorecieron la obtención de diversas concesiones, que permitieron extender rápidamente la red tranviaria.

Con el cambio de tracción realizado, no se consiguieron los resultados esperados, debido en parte a la competencia creciente de otro medio de transporte, como era el autobús, y a los deficientes resultados económicos que aportaba para la empresa concesionaria. Al no llevarse las medidas oportunas para organizar estos dos medios de transporte, el tranvía tuvo que des-

aparecer de la ciudad de Valladolid, privando a su población de un medio de transporte cómodo, limpio y seguro.

El último intento para volver a instalar una red de tranvías en la ciudad de Valladolid data del año 1997, cuando la oposición propuso al alcalde de la ciudad implantar un servicio de tranvías eléctricos como medio de transporte público alternativo a los existentes. Con ello, se pretendía reducir el excesivo número de vehículos particulares que circulaban por Valladolid y hacer de esta una ciudad más limpia y saludable para sus habitantes. Finalmente, este proyecto no se materializó debido a la gran inversión inicial que se debía realizar.



(136) Cabina interior de un tranvía circulando por el Paseo de Recoletos.¹

¹ ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: OLS 0120.

FUENTES DOCUMENTALES.

BIBLIOGRAFÍA.

ALBERICH GONZÁLEZ, J.: “Los tranvías de vapor en España. Una historia (casi) desconocida”, VI Congreso de Historia Ferroviaria, 2012, <<http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Vitoria2012/pdf/2003.pdf>> (consultado en mayo de 2015).

ALCALDE FERNÁNDEZ, O.: *La nueva era del tranvía como modo de transporte: ¿necesidad o moda?*, Barcelona, Universidad Politécnica de Cataluña, 2012, <<http://upcommons.upc.edu/pfc/handle/2099.1/16227>> (consultado en mayo de 2015).

ALEMANY, J. y J. MESTRE: *Los transportes en el área de Barcelona*, Barcelona, L'Avenç, 1987.

AMIGO ROMÁN, P.: *La industria eléctrica en Valladolid (1887-1930): características fundamentales*, Valladolid, Junta de Castilla y León, 1991.

BAHAMONDE, A. y J. A. MARTÍNEZ: *Historia de España. Siglo XX. 1875-1939*, Madrid, Cátedra, 2000.

BERZAL DE LA ROSA, E. e I. HERNÁNDEZ: *El oxígeno es vida: el Círculo Campesino del Pinar de Antequera, 1907-2007*, Valladolid, Ayuntamiento de Valladolid, 2007.

BLANCO MATA, J.: *La línea de transporte eléctrico que enlazó “El Porvenir” en Zamora con “Veinte de Febrero” en Valladolid*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 2013.

CALDERÓN CALDERÓN, B.: *Valladolid en el siglo XIX. Transformaciones espaciales en el inicio del proceso urbano contemporáneo*, Valladolid, Ayuntamiento de Valladolid, 1991.

CASTAÑER CASTILLO, C.: “Estudio de los tranvías de España en la actualidad”, *Escuela Universitaria de Ingeniería Técnica Industrial de Zaragoza*, 2010, <<http://zaguan.unizar.es/record/5135/files/TAZ-PFC-2010-206.pdf>> (consultado en mayo de 2015).

DOMÍNGUEZ MÉNDEZ, R.: “La culminación de la ciudad burguesa decimonónica. El caso de Valladolid”, *Publicación digital de Historia y Ciencias Sociales*, 392, 2013, <<http://www.claseshistoria.com/revista/2013/articulos/dominguez-ciudad-valladolid.pdf>> (consultado en mayo de 2015).

ESPINET I BURUNAT, F. y J. M. TRESSERRAS I GAJU: *La genèsi de la societat de masses a Catalunya, 1888-1939*, Barcelona, Universidad Autónoma de Barcelona, 1999.

GARCÍA FERNÁNDEZ, J.: *Crecimiento y estructura urbana de Valladolid*, Barcelona, José Batlló, 1974.

HERNÁNDEZ MARCO, J. L.: “La derrota provisional de los ferrocarriles urbanos frente al automóvil: la eliminación del tranvía y el triunfo del autobús en España a mediados del siglo XX”, *IV Congreso de Historia Ferroviaria, 2006*, <<http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Malaga2006/pdf/V07.pdf>> (consultado en mayo de 2015).

HERNÁNDEZ MARCO, J. L.: “Las primeras reacciones de las compañías ferroviarias españolas al inicio de la competencia automovilística antes de la Guerra Civil”, *Revista de Historia Económica*, 2, 2002.

HERRANZ LONCÁN, A.: “La dotación de infraestructuras en España (1844-1935)”, *Estudios de Historia Económica*, 45, 2004.

HERRANZ LONCÁN, A.: “La reducción de los costes de transporte en España (1800-1936)”, *Cuadernos económicos de ICE*, 70, 2005.

LÓPEZ GÓMEZ, A.: *Los transportes urbanos de Madrid*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1983.

MARTÍNEZ LÓPEZ, A.: *El transporte urbano y su modernización en España 1848-2012*, Zaragoza, Universidad de Zaragoza, 2013.

NUÑEZ ROMERO-BALMAS, G.: *Fuentes belgas sobre la electrificación de los tranvías españoles. El Recueil Financier de Bruselas*, Universidad de Granada, 1991, <<http://e-archivo.uc3m.es/bitstream/handle/10016/1872/RHE-1991-IX-3-Nunez.Romero-Balmas.pdf?sequence=1>> (consultado en junio de 2015).

OLAIZOLA ELORDI, J. J.: *La compañía del tranvía de San Sebastián (1887-2012): 125 años de transporte público en la capital de Guipúzcoa*, San Sebastián, Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2011.

ORTEGA BARRIEGO, J. M.: *El templete de la música. Crónica del Valladolid de entre siglos*, Valladolid, Ayuntamiento de Valladolid, 2007.

PÉREZ SÁNCHEZ, G. A.: “Los Talleres Principales de Reparación de la Compañía del Norte en Valladolid: un estudio de Historia Social (1861-1931)”, *Universidad de Valladolid*, 1992, <<http://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/66339.pdf>> (consultado en mayo de 2015).

PINTADO QUINTANA, P.: *Los tranvías de Valladolid*, Barcelona, Monografías del Ferrocarril, 37, 2015.

REPRESA FERNÁNDEZ, M. F. y J. HELGUERA QUIJADA: “La evolución del primer espacio industrial de Valladolid: la dársena y el derrame del Canal de Castilla (1836-1975)”, *Anales de estudios económicos y empresariales*, 7, 1992.

TARTAJO GARRIDO, J. A.: “El ocaso de los tranvías españoles”, IV Congreso de Historia Ferroviaria, 2006, <<http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Malaga2006/pdf/V08.pdf>> (consultado en mayo de 2015).

URIOL SALCEDO, J.: *Historia de los caminos de España. Vol. II. Siglos XIX y XX*, Madrid, Colegio de Ingenieros de caminos, canales y puertos, 1992.

PÁGINAS WEB.

Compañía del Ferrocarril Económico de Valladolid a Medina de Rioseco.
(En línea en la página web <www.ferropedia.es>).

Design of a new high lateral resistance sleeper and performance comparison with conventional sleepers in a curved railway track by means of finite element models.
(En línea en la página web <www.scielo.br>).

El Canal de Castilla.
(En línea en la página web <www.canaldecastilla.org>).

El edificio de la Electra Popular Vallisoletana.
(En línea en la página web <vallisoletvm.blogspot.com.es>).

EPV, “La Electra”, un sueño transicionista.
(En línea en la página web <www.vallahistoria.es>).

Ferrocarriles de Castilla – Secundarios
(En línea en la página web <<http://www.spanishrailway.com>>).

Ferrotranvías, controlers, resistencias y breakers.
(En línea en la página web <caminosdeferro.blogspot.com.es>).

Historia del transporte en Madrid.
(En línea en la página web <clubdeamigos.crtm.es>).

La España del siglo XIX.
(En línea en la página web <educalab.es>).

Los primeros tranvías y los ripperts.
(En línea en la página web <cosasdelosmadriles.blogspot.com.es>).

Red ferroviaria española.
(En línea en la página web <es.wikipedia.org>).

Ripert.
(En línea en la página web <electrovia.blogspot.com.es>).

Síntesis de España en el siglo XIX. Economía y sociedad. El pasado del tiempo.
(En línea en la página web <analesdeltiempo.blogspot.com.es>).

Tranvía.

(En línea en la página web <es.wikipedia.org>).

Tranvías pioneros en América Latina.

(En línea en la página web <www.tramz.com>).

DOCUMENTACIÓN DE ARCHIVO.

ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID: “Expediente por el que Ramón Rosso González Regueral, como Director de los Tranvías de Valladolid, pide licencia para construir un edificio destinado a servicios en solar en Portillo del Príncipe”, signatura CH 279-16.

ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID: “Expediente relativo al informe de la Corporación solicitado por el Gobierno Civil, sobre el proyecto de una línea de tranvía de Valladolid a Peñafiel”, signatura CH 351-76.

ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID: “Anteproyecto del Tranvía Eléctrico de Valladolid a Tordesillas, presentado por Emilio Vicente, ingeniero industrial, por la autorización para ocupar la vía pública”, signatura CH 358-21.

ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID: “Expediente instruido a instancia de Remigio Cordero, que, en representación de Enrique Martín Cordero, solicita concesión para instalar un servicio de tranvía desde la Estación del Ferrocarril del Norte hasta el muelle del Canal de Castilla”, signatura CH 399-103.

ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID: “Expediente instruido a instancia de Carlos Anglada, solicitando concesión de establecimiento de un tranvía en la ciudad”, signatura CH 400-56.

ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID: “Expediente instruido a instancia de Jacinto Peña, solicitando concesión para instalar tranvía de tracción animal”, signatura CH 403-154.

ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID: “Concesión de licencia a José Pérez Escudero para abrir una puerta carretera en el Corralón de San Pablo, para dar entrada a los carruajes del tranvía en las cocheras construidas en el interior”, signatura CH 413-118.

ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID: “Concesión del servicio de autobuses interurbanos a Cipriano Díez Platero”, signatura 616-60.

ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID: “Expediente relativo al nuevo concurso para adjudicar el servicio de transporte colectivo urbano”, signatura 681-6.

ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID: “Proyecto de construcción de un garaje en calle Gamazo, 22 c/v calle Colmenares, 5 para la Sociedad Anónima de Importación y Ventas”, signatura 731-34.

ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID: “Estatutos de la Sociedad Anónima Tranvías de Valladolid. Reformados”, signatura 840-17.

ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID: “Memoria sobre los tranvías de Valladolid”, signatura 840-18.

ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID: “Inventario de las existencias del almacén que posee la sociedad de transportes Tranvías de Valladolid”, signatura 840-19.

ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID: “Informe comparativo de las recaudaciones de tranvías y autobuses de Valladolid en los años 1931, 1932 y 1933 en las líneas coincidentes”, signatura 840-20.

ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID: “Informe sobre el personal encargado de la inspección de tranvías”, signatura 840-21.

ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID: “Reglamento para el servicio de conductores y cobradores. Tranvías de Valladolid”, signatura 840-23.

ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID: “Concesión y construcción de Tranvías interiores de Valladolid de tracción animal. 1880-1896”, signatura 970-1.

ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID: “Construcción de la estación de tranvías de Valladolid, en terrenos cedidos en usufructo por el Ayuntamiento. 1880”, signatura 970-2.

ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID: “Compañía de Tranvías de Valladolid SA. Cambios en los recorridos de las líneas y arreglo de las vías”, signatura 970-3.

ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID: “Alfredo Delhaye Dyck, director de los tranvías interiores de Valladolid. Modificación del trazado de la línea en la plaza Mayor y Fuente Dorada”, signatura 970-4.

ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID: “Relevo de la Compañía de Tranvías de Valladolid, de la obligación de conservar y reparar el pavimento de la población por donde pasan las líneas del tranvía. Reforma de la tracción de los tranvías, de animal a eléctrica”, signatura 970-5.

ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID: “Tranvías de Valladolid S.A.”, signatura 971-1.

ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID: “Tranvías de Valladolid SA. Construcción de una curva al final de la línea plaza Mayor al Cementerio; vía de retorno, 1920”, signatura 971-3.

ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID: “Expediente relativo al recurso de alzada interpuesto por el concesionario de la Empresa de Autobuses de esta ciudad contra el acuerdo de la Comisión Permanente sobre imposición de una multa a la misma”, signatura 990-23.

ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID: “Expediente por el cual y a la vista del informe sobre el estado en que se encuentra el material motor y móvil de la Compañía de Tranvías de Valladolid, se ordena a la empresa repare o retire lo que no esté en condiciones”, signatura 990-25.

ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID: “Proposición para el establecimiento de líneas regulares de autobuses urbanos en Valladolid por la Sociedad Anónima de Transportes”, signatura 2329-4.

ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID: “Convenio celebrado por la Sociedad Anónima Tranvías de Valladolid y la Sociedad Anónima Transportes Automóviles en relación con los servicios de tranvías y autobuses”, signatura 2329-5.

ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID: “Autobuses urbanos Carrión”, signatura 5538-3.

ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID: “Concesión tranvías de Valladolid SA”, signatura 24341-5.

PUBLICACIONES PERIÓDICAS.

- LA TORRE, E. de: *Anuario de Ferrocarriles Españoles n° V*, Madrid, Tela Editorial, 1897.
- LA TORRE, E. de: *Anuario de Ferrocarriles Españoles n° VI*, Madrid, Tela Editorial, 1898.
- LA TORRE, E. de: *Anuario de Ferrocarriles Españoles n° VII*, Madrid, Tela Editorial, 1899.
- LA TORRE, E. de: *Anuario de Ferrocarriles Españoles n° IX*, Madrid, Tela Editorial, 1901.
- LA TORRE, E. de: *Anuario de Ferrocarriles Españoles n° X*, Madrid, Tela Editorial, 1902.
- LA TORRE, E. de: *Anuario de Ferrocarriles Españoles n° XI*, Madrid, Tela Editorial, 1903.
- LA TORRE, E. de: *Anuario de Ferrocarriles Españoles n° XII*, Madrid, Tela Editorial, 1904.
- LA TORRE, E. de: *Anuario de Ferrocarriles Españoles n° XIII*, Madrid, Tela Editorial, 1905.
- LA TORRE, E. de: *Anuario de Ferrocarriles Españoles n° XIV*, Madrid, Tela Editorial, 1906.
- LA TORRE, E. de: *Anuario de Ferrocarriles Españoles n° XV*, Madrid, Tela Editorial, 1907.
- LA TORRE, E. de: *Anuario de Ferrocarriles Españoles n° XVI*, Madrid, Tela Editorial, 1908.
- LA TORRE, E. de: *Anuario de Ferrocarriles Españoles n° XVII*, Madrid, Tela Editorial, 1909.
- LA TORRE, E. de: *Anuario de Ferrocarriles Españoles n° XIX*, Madrid, Tela Editorial, 1911.
- LA TORRE, E. de: *Anuario de Ferrocarriles Españoles n° XX*, Madrid, Tela Editorial, 1912.
- LA TORRE, E. de: *Anuario de Ferrocarriles Españoles n° XXI*, Madrid, Tela Editorial, 1913.
- LA TORRE, E. de: *Anuario de Ferrocarriles Españoles n° XXII*, Madrid, Tela Editorial, 1914.
- LA TORRE, E. de: *Anuario de Ferrocarriles Españoles n° XXIII*, Madrid, Tela Editorial, 1915.
- LA TORRE, E. de: *Anuario de Ferrocarriles Españoles n° XXIV*, Madrid, Tela Editorial, 1916.

LA TORRE, E. de: *Anuario de Ferrocarriles Españoles n° XXV*, Madrid, Tela Editorial, 1917.

LA TORRE, E. de: *Anuario de Ferrocarriles Españoles n° XXVI*, Madrid, Tela Editorial, 1918.

LA TORRE, E. de: *Anuario de Ferrocarriles Españoles n° XXVII*, Madrid, Tela Editorial, 1919.

LA TORRE, E. de: *Anuario de Ferrocarriles Españoles n° XXIX*, Madrid, Tela Editorial, 1921.

LA TORRE, E. de: *Anuario de Ferrocarriles Españoles n° XXX*, Madrid, Tela Editorial, 1922.

LA TORRE, E. de: *Anuario de Ferrocarriles Españoles n° XXXII*, Madrid, Tela Editorial, 1924.

LA TORRE, E. de: *Anuario de Ferrocarriles Españoles n° XXXIII*, Madrid, Tela Editorial, 1925.

LA TORRE, E. de: *Anuario de Ferrocarriles Españoles n° XXXV*, Madrid, Tela Editorial, 1927.

ABC, Madrid, 28 de diciembre de 1997.

Anuario Estadístico 1950, Madrid, Instituto Nacional de Estadística, 1950.

Anuario Estadístico 1951, Madrid, Instituto Nacional de Estadística, 1951.

Anuario Estadístico 1962, Madrid, Instituto Nacional de Estadística, 1962.

Anuario Estadístico 1965, Madrid, Instituto Nacional de Estadística, 1965.

Anuario Estadístico 1973, Madrid, Instituto Nacional de Estadística, 1973.

Anuario Estadístico 1981, Madrid, Instituto Nacional de Estadística, 1981.

Anuario-Guía de Valladolid y su provincia, Valladolid, 1927.

El financiero Hispano-americano. Extraordinario Valladolid, Valladolid, 1911.

El financiero Hispano-americano. Extraordinario Valladolid, Valladolid, 1911.

El Norte de Castilla, Valladolid, 14 de octubre de 1879.

El Norte de Castilla, Valladolid, 23 de diciembre de 1881.

El Norte de Castilla, Valladolid, 12 de enero de 1901.

El Norte de Castilla, Valladolid, 20 de febrero de 1909.

El Norte de Castilla, Valladolid, 26 de enero de 1910.

El Norte de Castilla, Valladolid, 11 de junio de 1910.
El Norte de Castilla, Valladolid, 7 de septiembre de 1910.
El Norte de Castilla, Valladolid, 8 de septiembre de 1910.
El Norte de Castilla, Valladolid, 9 de septiembre de 1910.
El Norte de Castilla, Valladolid, 10 de septiembre de 1910.
El Norte de Castilla, Valladolid, 5 de octubre de 1931.
El Norte de Castilla, Valladolid, 7 de noviembre de 1933.
El Norte de Castilla, Valladolid, 28 de diciembre de 1935.
El Norte de Castilla, Valladolid, 18 de mayo de 2009.
El Norte de Castilla, Valladolid, 15 de junio de 2009.
El Norte de Castilla, Valladolid, 29 de junio de 2009.
El Norte de Castilla, Valladolid, 6 de julio de 2009.

Boletín Oficial del Estado, Madrid, 1933.

Gaceta de los caminos de hierro, Madrid, 8 de diciembre de 1904.
Gaceta de los caminos de hierro, Madrid, 16 de enero de 1906.
Gaceta de los caminos de hierro, Madrid, 24 de enero de 1907.
Gaceta de los caminos de hierro, Madrid, 24 de diciembre de 1907.
Gaceta de los caminos de hierro, Madrid, 8 de diciembre de 1910.
Gaceta de los caminos de hierro, Madrid, 16 de diciembre de 1910.

Gaceta de Madrid, Madrid, 15 de mayo de 1882.
Gaceta de Madrid, Madrid, 7 de marzo de 1910.
Gaceta de Madrid, Madrid, 26 de noviembre de 1910.
Gaceta de Madrid, Madrid, 3 de diciembre de 1910.

Revista de Obras Públicas, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 21, 1896.
Revista de Obras Públicas, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1128, 1897.
Revista de Obras Públicas, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1755, 1909.

Revista ilustrada, vías férreas, Madrid, 1 de abril de 1893.

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES.

- Ilustración (1)** / ORTEGA BARRIEGO, J. M.: *El templete de la música. Crónica del Valladolid de entre siglos*, Valladolid, Ayuntamiento de Valladolid, 2007: 47.
- Ilustración (2)** / ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CC-030.
- Ilustración (3)** / *Síntesis de España en el siglo XIX. Economía y sociedad. El pasado del tiempo*.
(En línea en la página web <analesdeltiempo.blogspot.com.es>).
- Ilustración (4)** / ESPINET I BURUNAT, F. y J. M. TRESSERRAS I GAJU: *La genèsi de la societat de masses a Catalunya, 1888-1939*, Barcelona, Universidad Autónoma de Barcelona, 1999.
- Ilustración (5)** / *Peñas negras*.
(En línea en la página web <www.ingurumena.ejgv.euskadi.eus>).
- Ilustración (6)** / *El ayer de Sevilla*.
(En línea en la página web <elforocofrade.es>).
- Ilustración (7)** / *Red ferroviaria española*.
(En línea en la página web <es.wikipedia.org>).
- Ilustración (8)** / ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: V-018.
- Ilustración (9)** / “Los talleres de la Compañía del Norte”, en *El financiero hispano-americano. Extraordinario Valladolid*, Valladolid, 1911: 21.
(En línea en la página web <bibliotecadigital.jcyl.es>).
- Ilustración (10)** / “Valladolid”, en *El financiero hispano-americano. Extraordinario Valladolid*, Valladolid, 1911: 73.
(En línea en la página web <bibliotecadigital.jcyl.es>).
- Ilustración (11)** / *Postales antiguas de transportes*.
(En línea en la página web <fotosantiguasdemallorca.blogspot.com.es>).
- Ilustración (12)** / *Mercado automotriz global: recomposición y tendencias*.
(En línea en la página web <www.posgradoeinvestigacion.uadec.mx>).
- Ilustración (13)** / *Carreteras de España a finales del siglo XIX*.
(En línea en la página web <www.zonu.com>).
- Ilustración (14)** / *Confederación hidrográfica del Duero*.
(En línea en la página web <www.chduero.es>).
- Ilustración (15)** / *Siglo y medio del ferrocarril en Valladolid*.
(En línea en la página web <vallisoletvm.blogspot.com.es>).
- Ilustración (16)** / *El primer ferrocarril eléctrico en España*.
(En línea en la página web <historiastren.blogspot.com.es>).
- Ilustración (17)** / *Historia del transporte en Madrid*.
(En línea en la página web <clubdeamigos.crtm.es>).
- Ilustración (18)** / *Swansea-Mumbles Railway, Wales*.
(En línea en la página web <worldsteamsite.wordpress.com>).
- Ilustración (19)** / *Los tranvías de Lima*.
(En línea en la página web <www.monografias.com>).

- Ilustración (20)** / *Alphonse Loubat*.
(En línea en la página web <railsiferradures.blogspot.com.es>).
- Ilustración (21)** / *Los tranvías de París*.
(En línea en la página web <railsiferradures.blogspot.com.es>).
- Ilustración (22)** / *Líneas y raíles de tranvías*.
(En línea en la página web <www.galeon.com>).
- Ilustración (23)** / *Tranvías de Barcelona*.
(En línea en la página web <barcelonaaldetalle.blogspot.com.es>).
- Ilustración (24)** / *Tranvías pioneros en América Latina*.
(En línea en la página web <www.tramz.com>).
- Ilustración (25)** / *Ripert, el tranvía que perdió sus raíles*.
(En línea en la página web <railsiferradures.blogspot.com.es>).
- Ilustración (26)** / *Los tranvías de vapor en España*.
(En línea en la página web <tranviasdevapor.blogspot.com.es>).
- Ilustración (27)** / *Los tranvías de vapor en España. Una historia casi desconocida*.
(En línea en la página web <www.docutren.com>).
- Ilustración (28)** / *Cable car (railway)*.
(En línea en la página web <en.wikipedia.org>).
- Ilustración (29)** / *El tranvía de San Francisco*.
(En línea en la página web <viajes.elpais.com.uy>).
- Ilustración (30)** / *Ibidem*.
- Ilustración (31)** / *1879: First electric railway*.
(En línea en la página web <www.siemens.com>).
- Ilustración (32)** / *Frank J. Sprague*.
(En línea en la página web <en.wikipedia.org>).
- Ilustración (33)** / *90 años en la carretera*.
(En línea en la página web <www.elperiodico.com>).
- Ilustración (34)** / *La historia del autobús*.
(En línea en la página web <www.mercedes-benz.es>).
- Ilustración (35)** / *Los trolebuses de Castellón*.
(En línea en la página web <historiastren.blogspot.com.es>).
- Ilustración (36)** / *Los rieles que hicieron ciudad: Tranvías de La Habana*.
(En línea en la página web <tranviasdelahabana.blogspot.com.es>).
- Ilustración (37)** / *El Madrid del siglo XIX*.
(En línea en la página web <www.pronunciamientos.rizoazul.com>).
- Ilustración (38)** / *Tranvías de Zaragoza*.
(En línea en la página web <www.azaft.org>).
- Ilustración (39)** / *Los tranvías de vapor en España*.
(En línea en la página web <tranviasdevapor.blogspot.com.es>).
- Ilustración (40)** / *El tranvía de Bilbao a Durango y Arratia*.
(En línea en la página web <historiastren.blogspot.com.es>).
- Ilustración (41)** / *Una Guerra Civil que nunca ha terminado*.
(En línea en la página web <eltranvia48.blogspot.com.es>).
- Ilustración (42)** / *Breve historia de los tranvías de Santander*.
(En línea en la página web <historiastren.blogspot.com.es>).

- Ilustración (43)** / *Tranvías y autobuses urbanos.*
(En línea en la página web <historiadeluismi.wordpress.com>).
- Ilustración (44)** / *Triple esclusa del Canal de Castilla.*
(En línea en la página web <joyasdecastillayleon.elnortedecastilla.es>).
- Ilustración (45)** / *Canal de Castilla. La ruta olvidada.*
(En línea en la página web <revistaplacet.es>).
- Ilustración (46)** / *Arriería Maragata: Empresa de Diligencias del Poniente de España.*
(En línea en la página web <astorgaredaccion.com>).
- Ilustración (47)** / “Línea de Valladolid-Ariza”, en *El financiero hispano-americano. Extraordinario Valladolid*, Valladolid, 1911: 27.
(En línea en la página web <bibliotecadigital.jcyl.es>).
- Ilustración (48)** / *Caminos de Hierro del Norte de España.*
(En línea en la página web <www.spanishrailway.com>).
- Ilustración (49)** / “Los talleres de la Compañía del Norte”, en *El financiero hispano-americano. Extraordinario Valladolid*, Valladolid, 1911: 23.
(En línea en la página web <bibliotecadigital.jcyl.es>).
- Ilustración (50)** / ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 399-103.
- Ilustración (51)** / Ibídem.
- Ilustración (52)** / Ibídem.
- Ilustración (53)** / Ibídem.
- Ilustración (54)** / Ibídem.
- Ilustración (55)** / ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 400-56.
- Ilustración (56)** / ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 970-1.
- Ilustración (57)** / Ibídem.
- Ilustración (58)** / Ibídem.
- Ilustración (59)** / Ibídem.
- Ilustración (60)** / Ibídem.
- Ilustración (61)** / Ibídem.
- Ilustración (62)** / Ibídem.
- Ilustración (63)** / Ibídem.
- Ilustración (64)** / Ibídem.
- Ilustración (65)** / Ibídem.
- Ilustración (66)** / Ibídem.
- Ilustración (67)** / Ibídem.
- Ilustración (68)** / ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 840-17.
- Ilustración (69)** / Ibídem.
- Ilustración (70)** / *Design of a new high lateral resistance sleeper and performance comparison with conventional sleepers in a curved railway track by means of finite element models.*
(En línea en la página web <www.scielo.br>).
- Ilustración (71)** / ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 970-1.
- Ilustración (72)** / Ibídem.
- Ilustración (73)** / ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: PR 043.

- Ilustración (74)** / ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: G 012.
- Ilustración (75)** / ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 970-1.
- Ilustración (76)** / *Ibídem.*
- Ilustración (77)** / *Ibídem.*
- Ilustración (78)** / *Ibídem.*
- Ilustración (79)** / ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: PR 084.
- Ilustración (80)** / ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 403-154.
- Ilustración (81)** / ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 970-3.
- Ilustración (82)** / *Ibídem.*
- Ilustración (83)** / *Compagnie Nationale Financiere - Belgium 1901.*
(En línea en la página web <scripophily.net>).
- Ilustración (84)** / ORTEGA BARRIEGO, J. M.: *El templete de la música. Crónica del Valladolid de entre siglos*, Valladolid, Ayuntamiento de Valladolid, 2007: 49.
- Ilustración (85)** / ORTEGA BARRIEGO, J. M.: *El templete de la música. Crónica del Valladolid de entre siglos*, Valladolid, Ayuntamiento de Valladolid, 2007: 47.
- Ilustración (86)** / ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: UA 0104.
- Ilustración (87)** / ORTEGA BARRIEGO, J. M.: *El templete de la música. Crónica del Valladolid de entre siglos*, Valladolid, Ayuntamiento de Valladolid, 2007: 45.
- Ilustración (88)** / ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 279-16.
- Ilustración (89)** / *Ibídem.*
- Ilustración (90)** / "Valladolid", en *El financiero hispano-americano. Extraordinario Valladolid*, Valladolid, 1911: 82.
(En línea en la página web <bibliotecadigital.jcyl.es>).
- Ilustración (91)** / ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 279-16.
- Ilustración (92)** / *Billetes del Tranvía de Valladolid.*
(En línea en la página web <www.todocoleccion.net>).
- Ilustración (93)** / *Postal de Valladolid. Siglo XIX. Plaza de Toros.*
(En línea en la página web <www.todocoleccion.net>).
- Ilustración (94)** / *Valladolid a comienzos del siglo XX.*
Se ha destacado el sistema tranviario en el año 1901.
(En línea en la página web <www.valladolidweb.es>).
- Ilustración (95)** / ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 970-4.
- Ilustración (96)** / *Valladolid a comienzos del siglo XX.*
Se ha destacado el trazado proyectado en el año 1909.
(En línea en la página web <www.valladolidweb.es>).
- Ilustración (97)** / *Fotos antiguas de Valladolid.*
(En línea en la página web <www.facebook.com>).
- Ilustración (98)** / *Ibídem.*
- Ilustración (99)** / *Valladolid a comienzos del siglo XX.*
Se ha destacado el trazado anterior a la electrificación.
(En línea en la página web <www.valladolidweb.es>).
- Ilustración (100)** / *Ferrocarriles de Castilla – Secundarios.*
(En línea en la página web <www.spanishrailway.com>).
- Ilustración (101)** / ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 358-21.

- Ilustración (102)** / “Electra Popular Vallisoletana”, en *El financiero hispano-americano. Extraordinario Valladolid*, Valladolid, 1911: 93.
(En línea en la página web <bibliotecadigital.jcyl.es>).
- Ilustración (103)** / *La tumba de Basilio Paraíso*.
(En línea en la página web <inde.blogia.com>).
- Ilustración (104)** / *Santiago Alba*.
(En línea en la página web <canales.elnortedecastilla.es>).
- Ilustración (105)** / “Electra Popular Vallisoletana”, en *El financiero hispano-americano. Extraordinario Valladolid*, Valladolid, 1911: 95.
(En línea en la página web <bibliotecadigital.jcyl.es>).
- Ilustración (106)** / ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CC 035.
- Ilustración (107)** / *El Norte de Castilla*, Valladolid, 28 de diciembre de 1935.
- Ilustración (108)** / *Ferrocarriles, controladores, resistencias y breakers*.
(En línea en la página web <caminosdeferro.blogspot.com.es>).
- Ilustración (109)** / *Soldadura aluminotérmica*.
(En línea en la página web <flickrhivemind.net>).
- Ilustración (110)** / *The Brill 21-E Truck*.
(En línea en la página web <www.cotma.net.au>).
- Ilustración (111)** / ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CC 030.
- Ilustración (112)** / *Ferrocarriles, controladores, resistencias y breakers*.
(En línea en la página web <caminosdeferro.blogspot.com.es>).
- Ilustración (113)** / “Tranvías de Valladolid”, en *El financiero hispano-americano. Extraordinario Valladolid*, Valladolid, 1911: 99.
(En línea en la página web <bibliotecadigital.jcyl.es>).
- Ilustración (114)** / ORTEGA BARRIEGO, J. M.: *El templete de la música. Crónica del Valladolid de entre siglos*, Valladolid, Ayuntamiento de Valladolid, 2007: 43.
- Ilustración (115)** / *Tranvías de Madrid*.
(En línea en la página web <www.edicioneslalibreria.es>).
- Ilustración (116)** / *Ferrocarriles, controladores, resistencias y breakers*.
(En línea en la página web <caminosdeferro.blogspot.com.es>).
- Ilustración (117)** / *Ibíd.*
- Ilustración (118)** / ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: PR 044.
- Ilustración (119)** / ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: PR 049.
- Ilustración (120)** / ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: CH 971-3.
- Ilustración (121)** / “Alcoholera Castellana”, en *El financiero hispano-americano. Extraordinario Valladolid*, Valladolid, 1911: 102.
(En línea en la página web <bibliotecadigital.jcyl.es>).
- Ilustración (122)** / *Valladolid a comienzos del siglo XX*.
Se ha destacado el trazado de la línea después de la electrificación.
(En línea en la página web <www.valladolidweb.es>).
- Ilustración (123)** / ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: PR 006.
- Ilustración (124)** / ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: PR 053.
- Ilustración (125)** / *Anuario-Guía de Valladolid y su provincia*, Valladolid, 1927: 253.
(En línea en la página web <bibliotecadigital.jcyl.es>).
- Ilustración (126)** / *Superviviente vallisoletano*.
(En línea en la página web <www.pasionvioleta.com>).

Ilustración (127) / ALEMANY, J. y J. MESTRE.: *Los transportes en el área de Barcelona, Barcelona, L'Avenç, 1987.*

Ilustración (128) / *Ibídem.*

Ilustración (129) / *Tranvía en Alemania.*

(En línea en la página web <www.infoalemania.com>).

Ilustración (130) / *El tranvía de Valencia.*

(En línea en la página web <treneando.com>).

Ilustración (131) / *Parla.*

(En línea en la página web <www.urbanrail.net>).

Ilustración (132) / *Tranvía de Barcelona.*

(En línea en la página web <www.conocerbarcelona.com>).

Ilustración (133) / *Tranvía metro centro.*

(En línea en la página web <www.caf.es>).

Ilustración (134) / *ABC, Madrid, 28 de diciembre de 1997.*

Ilustración (135) / *Tranvía en Valladolid.*

(En línea en la página web <institutourbanistica.com>).

Ilustración (136) / ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID. Signatura: OLS 0120.

APÉNDICE DOCUMENTAL.

ANEXOS.

- ANEXO 1.** Norte de Castilla, 23 de diciembre de 1881.
El 22 de diciembre, como se publicaba al día siguiente en el Norte de Castilla, tuvo lugar la inauguración de los tranvías de tracción animal.
- ANEXO 2.** Gaceta de Madrid, 15 de mayo de 1882.
En esta fecha, se publicaban los Estatutos de la Sociedad Tranvías Interiores de Valladolid.
- ANEXO 3.** Norte de Castilla, 26 de enero de 1910.
En esta fecha, se dio comienzo a las obras para llevar a cabo el cambio de tracción de animal a eléctrica.
- ANEXO 4.** Gaceta de Madrid, 7 de marzo de 1910.
En esta fecha, se publica la Real Orden que autorizaba el cambio de tracción animal a eléctrica.
- ANEXO 5.** Norte de Castilla, 11 de junio de 1910.
En esta fecha, se publica la información relativa a las nuevas líneas, los abonos, las cocheras y los tranvías, durante el proceso de cambio de tracción.
- ANEXO 6.** Norte de Castilla, 8 de septiembre de 1910.
El 7 de septiembre, como se publicaba al día siguiente en el Norte de Castilla, tuvo lugar la inauguración de los tranvías de tracción eléctrica.
- ANEXO 7.** Boletín Oficial del Estado, 9 de julio de 1940.
En esta fecha, se publicaban en el Boletín Oficial del Estado la Orden del 7 de junio de 1940 por la que se declaraba caduca la concesión de los tranvías de Valladolid.

PLANOS.

- PLANO 1.** Plano de la línea de tranvía proyectada por Remigio Cordero en el año 1871.
Archivo Municipal de Valladolid. Signatura: CH 399-103.
- PLANO 2.** Plano proyectado por la Sociedad Valero Morales y Compañía en el año 1879.
Archivo Municipal de Valladolid. Signatura: CH 970-1.
- PLANO 3.** Plano de la vía y del raíl proyectado por la Sociedad Valero Morales y Compañía en el año 1879.
Archivo Municipal de Valladolid. Signatura: CH 970-1.

- PLANO 4.** Planos de los coches para pasajeros y mercancías proyectados por la Sociedad Valero Morales y Compañía en el año 1879.
Archivo Municipal de Valladolid. Signatura: CH 970-1.
- PLANO 5.** Plano del recorrido tranviario proyectado por Eduardo Barral en el año 1881.
Archivo Municipal de Valladolid. Signatura: CH 840-17.
- PLANO 6.** Plano de la máquina de vapor Merriweather proyectada en el año 1881.
Archivo Municipal de Valladolid. Signatura: CH 970-1.
- PLANO 7.** Plano presentado por Eduardo Barral para la ampliación de la red tranviaria en el año 1882.
Archivo Municipal de Valladolid. Signatura: CH 970-1.
- PLANO 8.** Plano proyectado del recorrido urbano del tranvía eléctrico a Tor-desillas en el año 1899.
Archivo Municipal de Valladolid. Signatura: 358-21.
- PLANO 9.** Plano de la modificación entre la Plaza Mayor y Fuente Dorada en el año 1910.
Archivo Municipal de Valladolid. Signatura: CH 1067-102.
- PLANO 10.** Plano del bucle de retorno proyectado al final de la línea al Cementerio en el año 1920.
Archivo Municipal de Valladolid. Signatura: CH 971-3.

ANEXO 1.
INAUGURACIÓN DE LOS TRANVÍAS
DE TRACCIÓN ANIMAL.

de los trabajos pendientes, hasta el punto de que los proyectos son aprobados sin discusión.

La minoría conservadora de la alta Cámara se manifiesta dispuesta á no retardar por su parte la aprobación del presupuesto de ingresos; cuya comisión general en su reunión de hoy ha dado dictámen favorable á varios de los proyectos que le componen.

El Presidente del Consejo, en la visita que esta mañana hizo al Monarca, le dió cuenta del resultado de la reunión que tuvo anoche la comisión del Congreso que ha de dar dictámen en el proyecto de organización del ejército, que como tengo anunciado, no ofrece ya dificultades, gracias á los buenos y eficaces oficios del Duque de la Torre y del Sr. Sagasta (D. Práxedes Mateo).

Los Sres. D. Manuel Silvela y Don Fernando Calderon Collantes esta mañana han tenido una larga conferencia con el Sr. D. Antonio Cánovas del Castillo relacionada, según se asegura, con la cuestión de Joló, de que tanto se ha ocupado la prensa á propósito de la interpelación del Sr. Cañamaque.

La *Correspondencia de España* dice anoche que hasta fines de Enero, en la política no ocurrirá novedad importante, como si quisiera dar á entender que después del regreso del Rey de su viaje á Portugal, será cuando se plante la tan cacareada reforma del Gabinete, para dar satisfacción á los descontentos, que no renuncian á sus aspiraciones. Recordará V. que hace tiempo, desmintiendo los rumores de inmediata crisis, dije á V. que nada hablará hasta el primer aniversario de los actuales gobernantes; cosa que hoy confirma dicho diario.

Dícese entre personas dignas de crédito por más de un concepto, que si la denunciada modificación no fuera más que un cambio de personas, en este caso las minorías democráticas que han venido dispensando su benevolencia á la situación, prescindirán de ella desde luego y emprenderán una ruda campaña tan luego como las Cortes reanuden sus tareas, y con las promesas del Sr. Sagasta en la mano, acusarán á éste de prevaricador en los debates que contrajo para con el país, cuando se encontraba en la oposición, haciendo resaltar la inconsecuencia política en que dicen ha incurrido.

La desconfianza que abrigan nuestros gobernantes sobre los planes que se atribuyen á los conservadores de procurarse una derrota, aprovechando la falta de representantes adictos, que se habían aumentado, se ha calmado ante las francas manifestaciones que se han cambiado entre algunos de los primeros y los prohombres del partido conservador ayer á última hora, y la marcha que esta mañana han emprendido varios Diputados de esta procedencia, para su respectivo domicilio; así que la concurrencia á las sesiones va disminuyendo de una manera extraordinaria. Otros muchos Diputados salen por los trenes de esta noche, de manera que si mañana hubiese quien pidiera al abrirse la sesión que se contasen los Diputados, no podría haberla por falta de número; pues ni por los pasillos ni por el salón de Conferencias se vé apenas una veintena de ellos.

Por el Senado se ha dicho esta tarde que el Presidente del mismo, señor Don José Gutiérrez de la Concha, de acuerdo con el Gobierno tiene el propósito de que esta Cámara en el día de pasado mañana se declare en sesión permanente hasta dejar aprobados los presupuestos de ingresos á fin de que las vacaciones den comienzo enseguida. Que aunque es verdad que hay varios Senadores de procedencia conservadora, que quieren discusión detenida, se cree que tendrán que desistir de su propósito, en atención de que algunos de sus compañeros y amigos políticos se inclinan á no dar lugar á dilaciones que dada la resolución de la mayoría, ningún beneficio habrían de proporcionar al país con el minucioso examen que pudieran provocar. Sin embargo de estas consideraciones, se asegura que el Sr. Elduyén pronunciará un discurso de ruda oposición al Gobierno siguiendo el ejemplo que ha dado en el Congreso el Sr. Cos-Gayon; para que no se diga que la minoría conservadora ha dejado de cumplir con su deber en la discusión de los proyectos de más importancia y trascendencia para la nación.

A las activas gestiones del Sr. Alonso Pesquera se atribuye la resolución que parece tener el gobierno de no permitir la ejecución de la línea férrea proyectada de Valladolid á Calatayud, porque su trazado marchaba sobre la carretera que une dichos dos puntos, inutilizaba esta y además se exigía subvención; mientras que el proyecto de Valladolid á Ariza sigue en sus 150 primeros kilómetros, exactamente la misma dirección que la anterior y sin tocar á la carretera en exhibir subvención alguna de fondos del Estado.

El Corresponsal.

Parte religiosa.

Santos de hoy.—Santos Servalo pobre paralítico, Nicolás Factor, Vintila anacoreta y Santa Victoria vg. y mr.

Castillas.

El *Liberal*, conforme con nuestras noticias, dice que muy en breve traerá la *Gaceta* los decretos de Hacienda, referentes al personal de las Direcciones y Administración provincial.

Añade que el Jefe económico de Madrid queda allí de delegado; que el de Sevilla pasa á Cádiz, el de Valencia á Barcelona, el de Barcelona á Valencia y que todos los demás delegados son nuevos y en gran parte actuales funcionarios de las Direcciones.

En esto de que todos los demás sean nuevos, es muy posible que la *Gaceta* rectifique algo las noticias del diario madrileño.

Esta noche se canta en el teatro de Lope la ópera *Traviata*, debutando en ella la primera tiple absoluta señora Herrero Sanmartí, de la que tenemos muy favorables antecedentes.

Acaba de publicarse en Madrid un libro que ha de ser muy útil á las personas aficionadas á los estudios sociales y sumamente útil á los alumnos de la carrera de Derecho. Es un *Curso de Economía política* escrito por los señores D. Fermín Castaño González y D. José María de Olózaga, con arreglo á las explicaciones del ilustrado catedrático de dicha asignatura en la Universidad central, Don Melchor Salvá, en el cual se estudian con ilustrado criterio y se resuelven con acierto las importantes cuestiones que hoy dividen las escuelas económicas y los difíciles problemas que de consuno controvierten los sabios, los industriales, los obreros y los políticos. Partidarios imparciales de principios fundamentales, los señores Castaño y Olózaga no prestan sumisión ciega á ninguna escuela, sino que tan independientes como lógicos escogen de cada cual lo bueno; rectifican lo erróneo y han formado un verdadero cuerpo de doctrina científica muy digno de consideración para los dedicados á semejantes importantes estudios. Por eso recomendamos á los alumnos de Derecho adquieran la obra á que nos referimos puesto que facilita de un modo asombroso el difícil estudio de la importante asignatura que tiene por objeto.

He aquí una receta para curar instantáneamente el dolor de muelas:

A una dracma de colodión se le echan dos dracmas de ácido carbónico, una dracma de clorofórmio y un escrúpulo de laudano, y se produce un precipitado espeso; una pequeña cantidad de este algodón puesta en la muela cariada, quita instantáneamente el dolor por agudo que sea.

De su eficacia del específico responderá quizá la revista de donde tomamos su fórmula.

El acto de bendecir los coches del tranvía por el Sr. Provisor de la Diócesis estuvo estremadamente concurrido.

Desde ayer á las tres se encuentra abierto al público el servicio del tranvía.

El trayecto de San Pablo á cerca de la Estación del Ferro-carril del Norte lo hacen los coches del tranvía en menos de 15 minutos.

El Congreso Nacional Mercantil ha adoptado las siguientes condiciones: Que es indispensable reorganizar la enseñanza de comercio sobre bases más amplias de las que tiene en la actualidad, dándole vida

propia y dividiéndola convenientemente en elemental y superior.

Que los certificados de aptitud que se confieran en las escuelas mercantiles sean condición para adoptar, previas oposiciones á los empleos de la administración pública que tengan carácter esencialmente mercantil.

Que dichos certificados habilitarán también para que en previa oposición puedan optar los que los obtengan á los empleos ó cargos de la administración civil y económica en concurrencia con los que se expidan por las Universidades.

Que los asuntos mercantiles, entre personas legalmente calificadas de comerciantes, deben someterse á la decisión de un jurado, compuesto también de comerciantes que los resuelva en única instancia, según la verdad y la buena fe guardada.

Que, en consecuencia, no sería conveniente el restablecimiento de los tribunales de comercio en la forma que tenían cuando se suprimieron por decreto de 6 de Diciembre de 1868.

Que es necesario el restablecimiento inmediato de la base 5.ª de los aranceles de 1859, sin perjuicio de las rebajas que pueden hacerse en estos aranceles por medio de tratados de comercio, según lo exijan las necesidades de nuestra exportación y nuestras relaciones mercantiles con los demás países.

Que convendría también provocar en breve plazo la celebración de tratados especiales con las potencias extranjeras en beneficio de la propiedad literaria, patentes de invención y marcas de fábrica.

Que deben hacerse modificaciones importantes en las actuales ordenanzas de aduanas sobre las bases siguientes:

1.ª Supresión de la parte que se concede á los empleados del ramo en las multas y recargos.

2.ª Intervención más amplia para los representantes del comercio en los expedientes administrativos por faltas y delitos en la materia.

3.ª Modificación del artículo 237 de dichas ordenanzas en el sentido de que contra la resolución del Ministro de Hacienda se conceda el recurso en la vía contencioso-administrativa, siempre que la cuantía de la multa sea de alguna importancia.

4.ª Restablecimiento de todas las medidas consignadas en las leyes de 1869 y ordenanzas de 1870 sobre abolición del registro consular, reduciendo de la zona fiscal, supresión de precintos, marchamos, guías y certificados, y simplificación de las declaraciones y aloros.

El Congreso declara que las tarifas de ferrocarriles deben fijarse en adelante, no arbitrariamente, sino teniendo en cuenta los gastos de construcción, recorrido, explotación y movimiento.

Que aunque no existan uniformidad ni identidad en los precios por los transportes por las líneas férreas, debe reclamar el gobierno á las empresas la unificación de las clasificaciones de las mercancías.

Que en el régimen de nuestras líneas férreas deben tenerse presentes las siguientes bases:

1.ª Exacto cumplimiento por parte de las empresas de las disposiciones relativas á la rebaja gradual de las tarifas.

2.ª Supresión de todos los gravámenes que con carácter más ó menos transitorio se hallan establecidos con los nombres de impuesto de guerra, impuesto sobre viajeros, sobre arrastre de mercancías, etc.

3.ª Aplicación inmediata y definitiva á toda la contabilidad de las empresas de la unidad monetaria establecida por decreto ley de 19 de Octubre de 1878.

Que obedeciendo á la tendencia de fundar el sistema rentístico de los pueblos modernos en las contribuciones directas, convendría rebajar en lo posible las tarifas del impuesto de consumos, sobre todo en beneficio de las clases menesterosas; y

Que debe suprimirse el impuesto conocido con el nombre de renta del sello y timbre del Estado en lo que se relaciona con los libros, facturas y demás documentos de comercio, y en todo caso que se obtenga dicho ingreso por medio de un aumento proporcional y moderado en las cuotas correspondientes de la contribución industrial."

Ayer á mediodía tuvo lugar la inauguración, solemne del tranvía interior de esta Ciudad.

El Sr. Provisor eclesiástico bendijo los coches y después estos emprendieron la marcha hasta el final de la línea cerca de la estación del ferro-carril del Norte.

A su regreso, detuviéronse los invitados en la calle de las Platerías y se dirigieron al Salón Rómulo donde estaba preparado un espléndido lunch costeado por el concesionario del tranvía, Sr. Barral y Vidal, y servido por el café Suizo.

Dada al estómago la parte que para él estaba preparada, inició los brindis el Alcalde primero Sr. Carrasco, el que manifestó que el Ayuntamiento, firme y resuelto apoyo de las ideas del progreso, estaba resuelto á coadyuvar á todas las empresas que condujeran al beneficio de la población y al desenvolvimiento del progreso, y que en este concepto, había prestado á la del tranvía cuantas facilidades eran compatibles para que llegase al término de un propó-

sito de utilidad incuestionable para la población, como la misma Municipalidad tenía la decisión inequívocamente de acometer obras útiles para la enseñanza secundaria, facultativa y primaria; para el mejor tránsito por calles y caminos vecinales, para que Valladolid tuviera un palacio municipal digno de la importancia de la población, etc., etc.

Siguió el Presidente de la Diputación provincial, Sr. Lopez San Martín, patentizando que esta Diputación provincial no ha de ser obstáculo y si impulso en la medida de sus fuerzas, para lo que exigen las necesidades y levantadas aspiraciones de los tiempos modernos; hablaron después los señores D. Ramon Pardo y D. Mariano Solís, abundando en las mismas ideas; siguió el Sr. D. Victoriano Alcobilla, teniente de la parroquia de San Martín y á nombre del Clero, el que en su brindis evidenció que los adelantos modernos son beneficiosos en cuanto se someten al punto axiomatico de que es principio de la Sabiduría es el temor de Dios, y habló luego el Sr. Barrasa, Director de *La Crónica Mercantil*, presentando á la prensa, en su verdadero carácter de impulsor de los proyectos que conducen al bien estar moral y material de los pueblos.

Luego habló el Sr. Herrainz, redactor y representante de EL NORTE DE CASTILLA, haciendo grandes rasgos la apología del siglo XIX, que sintetiza uno de los periodos críticos de desenvolvimiento en la vida de la humanidad, que los tiene lo mismo que el individuo; y probando que este siglo, ensalzado por unos hasta la exageración, deprimido por otros hasta el exceso, tiene la gloria y la gloria de abarcar uno de aquellos periodos de desarrollo extremo y tangible; que él ha visto sustituirse los pesados é incómodos medios de locomoción por los rápidos, y confortables de las vías férreas; que él ve caminar el pensamiento con la velocidad del rayo; que él contempla el asombroso vuelo del arte y de la ciencia, y que él hasta escribirá en sus crónicas como la vía férrea y el vapor recorren el interior de las poblaciones.

La prensa añadió—descubierta ha tiempo, no ha adquirido la plenitud de su desarrollo hasta la época actual y la prensa tiene el deber, que cumplirá, de cooperar para el más cabal y fructífero cumplimiento de los adelantos de este siglo; y cuando el tranvía interior, que es una inequívoca manifestación de progreso, ha de luchar con el excepticismo de unos y la oposición egoísta de otros, aquella prensa le otorgará su apoyo, sin perjuicio de señalarle defectos que debe corregir, innovaciones que ha de implantar, ó abusos que proceda subsanar.

Brindaron después, abundando en las mismas ideas, los señores Martí Director de la Escuela de Bellas Artes; Gavilan, del Instituto; Martín, representante de *La Libertad*; Polo de *El Progreso*, el de *La Opinión*; Barral y Vidal, propietario del tranvía, ofreciendo armonizar los intereses de la Empresa con el beneficio de la población; el ingeniero del tranvía Monsieur Dufrane manifestando que España tiene capitales é ingenio, pero que necesita desenvolvimiento del espíritu para llevar adelante las conquistas de los tiempos modernos; el Sr. Carabias á nombre del Comercio y que recordando la tradición del acueducto de Segovia, llamó al concesionario Mr. Barral el *Diablo moderno*; y otros varios señores, cuyos nombres no recordamos, también brindaron en el propio sentido.

Como hubiera extrañado á los concurrentes á la inauguración el hecho de que la línea del tranvía no pasara del extremo meridional del paseo de Recoletos, el Director de *La Crónica Mercantil*, excitó á todos los presentes á que cada cual en la medida de sus facultades procurara lograr que el tranvía llegara hasta las puertas de la estación del ferro carril del Norte.

Entonces el Sr. Herrainz, redactor de EL NORTE DE CASTILLA, manifestó que á Valladolid, interesa en alto grado que el tranvía pueda recibir viajeros y equipajes á la puerta misma de la citada estación; que si la empresa de los ferro-carriles del Norte á ello se oponía, obedecería á móviles egoístas y utilitarios, y que como sobre éstos están los intereses de la Ciudad, de la Provincia y del público en general, la prensa debería procurar y procurarla

que entorpecimientos mezzquinos se echasen á un lado; que aquella prensa estaba continuamente recibiendo quejas de las deficiencias del servicio del ferro-carril septentrional, de las que no se hacía eco porque presente que las vías férreas, en medio de los defectos y abusos de su servicio, prestan un beneficio general é incuestionable; pero que sí, por exclusivistas miras, se hace alarde de obstinación en oponerse á lo que el servicio de esta ciudad reclama, ello y las desatenciones en que la empresa á que se alude pudiera incurrir, colocarían al periodismo vallisoletano en actitud enérgica y obligaría á la empresa á ceder en su espíritu absorbente é inconsiderado, poniendo á la vista del público descuidos, abusos é inconsideraciones que ni aun las colectividades más prepotentes pueden permitirse con impunidad.

Todos, absolutamente todos los representantes de la prensa local estuvieron conformes con las apreciaciones de nuestro compañero de redacción, lo que evidencia que si la Empresa del Ferro-carril del Norte persevera en su actitud utilitaria y un tanto inconsiderada, podrá encontrarse con oposición respetable, en cuanto se haga eco de las aspiraciones de nuestros compatriotas, por lo común sacrificadas á las ambiciones de accionistas extranjeros.

Resumen: la empresa del tranvía interior de esta ciudad cuenta con el apoyo resuelto del Ayuntamiento, de la Diputación provincial, del Comercio, de la Industria y de todas las fuerzas vivas de esta provincia y de su capital.

Todos los periódicos locales piden ayer la limpieza de las calles, que están como latrinas; pero los transeúntes temen que los clamores se pierdan en el desierto, sin embargo, ayer vimos limpiar algunas aceras.

Hágase lo mismo con todas.

Ayer se verificaron con grande pompa y con una concurrencia numerosa en la Iglesia de Santiago, los funerales de la Sra. Doña Carmen Barredo, esposa de nuestro querido amigo el rico comerciante D. Hermenegildo Gutiérrez, á quien damos el mas sincero pésame por la irreparable pérdida que acaba de sufrir.

En el pueblo de Villabrázima ha fallecido el Sr. D. Ramon Maria Delgado propietario tan conocido y apreciado en el país, y por cuya muerte enviamos la expresion de nuestro sentimiento á su apreciable y atribulada familia.

Parece que en la entrevista celebrada por los contratistas del Mercado del Val con el Sr. Alcalde primero, aquellos aceptaron la prueba de carga propuesta para dicho mercado en el informe del arquitecto señor Miranda.

En su consecuencia, la prueba no se hará esperar mucho tiempo.

Ayer falleció después de una larga y penosa enfermedad el Sr. D. Andrés Barcenilla, padre de nuestro querido amigo el Catedrático y 2.º Teniente Alcalde de este nombre.

Enviamos á dicho señor y demás familia la sincera expresion de nuestro sentimiento.

Repetidamente y desde larga fecha hemos lamentado el que con cualquier motivo, sobre todo con ocasión de las operaciones de la quinta, se suspendan las clases en las escuelas de niños de los Mostenses, como si la delicada y trascendental obra que en ellas se realiza permitiera ser perturbada y no exigiera por diversos y respetabilísimos motivos, el mayor respeto; que hasta las disposiciones vigentes establecen, ordenando que por nada ni por nadie se suspendan sin fundamento las tareas de la primera enseñanza.

Por esto mereció asentimiento y paraben el que la Municipalidad, en sesión de 2 del actual y á propuesta de la Comisión correspondiente, acordara, como acordó, que en lo sucesivo y á fin de no interrumpir las lecciones en ninguna escuela de los Mostenses tuviesen lugar en la iglesia que le es contigua las operaciones de quintas.

Mas como parece que la rectificación del alistamiento se va á verificar en el local que en dichos Mostenses ocupa la escuela pública elemental de niños, nos extraña y sentimos no se

ANEXO 2.
ESTATUTOS DE LA SOCIEDAD
TRANVÍAS INTERIORES DE VALLADOLID.

dichos individuos, procedan á la captura de los mismos y conduccion á la cárcel de este partido judicial.

Dado en la ciudad de Málaga á 6 de Setiembre de 1881.—Francisco Martinez.—Luis Nater.

Lo inserto se halla conforme con su original, á que me remito.

Y cumpliendo con lo mandado extiendo y firmo el presente en Málaga á 22 de Marzo de 1882.—Luis Nater.

D. Francisco Martinez Hernandez, Juez de primera instancia del distrito de Santo Domingo de esta ciudad.

Por la presente requisitoria y término de 15 dias se cita, llama y emplaza á Diego Sanchez Millan, de esta vecindad, sin que consten otros antecedentes, para que dentro de dicho término se presente en las cárceles de este partido á responder de los cargos que le resultan en causa que contra el mismo instruyo sobre lesiones por disparo de arma de fuego.

Encargo á las Autoridades civiles, militares y del orden judicial que sepan el actual paradero de dicho individuo, procedan á su detencion y conduccion á las cárceles de este partido, consignándolo á mi disposicion.

Dada en Málaga á 23 de Marzo de 1882.—Francisco Martin.—Por mandado de S. S., Luis Nater.

MONFORTE.

D. José García de Castro, Juez del partido de Monforte.

Por la presente requisitoria y término de 15 dias cito, llamo y emplazo á José Domingo Mendez, casado, labrador, mayor de edad, vecino del Barrio de Alfandiga, término de Pantón, de este partido judicial, como comprendido en el núm. 1.º del artículo 373 de la Compilacion criminal, ignorándose su paradero actual, para que dentro de dicho plazo se presente en esta sala de audiencia, sita en la calle del Cardenal, á ser indagado y responder á los cargos que le resultan en causa que le instruyo por hurto de un palo á su convecino D. José María Rodriguez Arias (valor 4 pesetas), y para practicarle las demás diligencias sucesivas; apercibido que de no hacerlo se le declarará rebelde y le pararán los perjuicios á que hubiere lugar en derecho con arreglo á dicha ley.

Monforte 1.º de Abril de 1882.—José García de Castro.—Por orden de S. S., José R. Costa.

MOTRIL.

D. Manuel García de Viedma y Funes, Juez de primera instancia de esta ciudad y su partido.

Por la presente requisitoria se cita, llama y emplaza á María del Carmen Salinas, conocida por la hermana de la Pepa, hija de Juan Salinas, alias Quincalla, vecina de Llistor, de estado casada, de 24 á 25 años, alta, delgada, morena, ojos grandes melados, nariz afilada, boca pequeña, pelo negro, cuyas demás circunstancias se ignoran, para que en el término de 15 dias, contados desde la publicacion de la presente en el Boletín oficial de esta provincia, la de Almería y GACETA DE MADRID, se presente en la cárcel pública de este partido á responder de los cargos que le resultan en causa que contra la misma se sigue sobre estafa; apercibida que si no lo verifica será declarada rebelde y le parará el perjuicio que haya lugar.

Al propio tiempo exhorto y requiero á todas las Autoridades, así civiles como militares y demás Agentes de la policia judicial, procedan á la busca y captura de la susodicha, y caso de ser habida la remitan á este Juzgado con las seguridades convenientes; pues en ello se interesa la recta Administracion de justicia.

Dada en Motril á 27 de Marzo de 1882.—Manuel G. de Viedma.—Por su mandado, Evaristo Cabrera.

OVIEDO.

D. Julian Cernuda y Cernuda, Juez de primera instancia de esta ciudad de Oviedo y su partido.

Por el presente edicto ha go saber que en este Juzgado se sigue causa criminal de oficio por lesiones que en término de Balsera, Concejo de las Reguevas, fueron inferidas hace 10 años á Vicente Gonzalez y Martinez, que falleció en 22 de Abril de 1874, en la cual he acordado su reconocimiento á Ramon Gonzalez y Martinez, hermano de aquél y de ignorado paradero.

Y con el fin de que llegue á noticia del mismo para que en el término de nueve dias, á contar desde desde la insercion de este en la GACETA DE MADRID, comparezca á mostrarse parte en dicha causa ó hacer las reclamaciones que creyese conveniente, expido el presente en Oviedo á 8 de Abril de 1882.—Julian Cernuda.—Por mandado de S. S. Ramon Rodriguez.

PRAVIA.

D. Rosendo Martin, Juez de primera instancia del partido de Pravia.

Hago saber que D. Manuel Busto, vecino de esta villa, acudió á este Juzgado en eserito de 27 de Enero último, manifestando que habia desempeñado el Registro de la propiedad de este partido hasta el dia 4, en que fue jubilado por S. M., procediendo devolverle la fianza en papel que tenia en garantía, despues que se anuncie en la GACETA y Boletín oficial cada seis meses, durante tres años, para que ve llegue á noticia de todos los que tengan alguna reclamacion contra el Busto, como tal Registrador, lo que fué estimado en: providencia de esta fecha.

Y á fin de que llegue á conocimiento de los que tengan algun derecho contra el Registrador se les avisa á medio del presente, que se insertará en los periódicos oficiales.

Pravia 15 de Febrero de 1882.—Rosendo Martin.—Por mandado de S. S., José Conde.

PUERTO DE SANTA MARÍA.

D. Jose Rodriguez Zapata, Comendador de la Real y distinguida Orden americana de Isabel la Católica, Juez de primera instancia de este partido.

Por la presente requisitoria se interesa la comparecencia en este Juzgado de Gregorio Martin Olmedo, natural de Alcalá del Rio, de este vecindario, soltero, albañil, de 32 años, para que en el término de 15 dias, á contar desde la publicacion del presente en la GACETA DE MADRID, comparezca en este Juzgado y por la presencia del infrascrito á practicar una diligencia de careo en causa contra José Mora Toscano por lesiones al Martin.

Puerto de Santa María 30 de Marzo de 1882.—José R. Zapata.—Por su mandado, Estéban Paullada y Moreno.

QUIROGA.

D. Angel Torres y Morgado, Juez de primera instancia de la villa y partido de Quiroga.

Hago público que en la causa criminal que me hallo instruyendo por robo de la iglesia parroquial de Santa María de Forbeo, distrito municipal de Rivas del Sil, de este partido, efectuado en la noche del dia 9 de Marzo último, de la cual se llevaron los ladrones las alhajas que á continuacion se expresan, he acordado publicar este hecho á medio del presente edicto en los Boletines oficiales de las provincias de Galicia y en la GACETA DE MADRID, exhortando, como lo verifico por el presente, á los Sres. Gobernadores civiles, Autoridades, agentes de Orden público, Guardia civil y demás individuos de la policia judicial á fin de que se sirvan practicar las oportunas diligencias á conseguir la captura de las personas en cuyo poder se encuentren las alhajas sustraídas, y su remesa con las mismas á disposicion de este Juzgado con las seguridades convenientes.

Dado en Quiroga á 1.º de Abril de 1882.—Angel Torres.—El Escribano, Matias Lopez Font.

Alhajas robadas.

Unas crismas de plata de los Santos Oleos, valoradas de 500 á 600 rs.

REDONDELA.

D. José García Gallego, Juez de primera instancia en la villa y partido de Redondela.

Por la presente requisitoria cito, llama y emplaza á D. Marcelino Couñago Miguez, natural y vecino de la parroquia de Santa María de Pazos de Borbén, Ayuntamiento del mismo nombre, soltero, de 32 años de edad, Secretario del Juzgado municipal de aquel término, de talla alta, cuerpo delgado; viste pantalon, chaqueta y chaleco paño negro á rayas, usando botines, barba y patilla redonda y bigote color rojo, pelo en parte canoso, cara algun tanto fina, ojos castaños, nariz regular, color bueno, á fin de que dentro del término de 10 dias, á contar desde el en que tenga lugar la insercion de este edicto en los Boletines oficiales de las cuatro provincias de Galicia y GACETA DE MADRID, comparezca en este Juzgado con el fin de prestar declaracion indagatoria y de que puedan entenderse con él las diligencias sucesivas en causa pendiente contra el mismo sobre infidelidad en la custodia de documentos; prevenido que de no hacerlo le parará el perjuicio que haya lugar.

Al propio tiempo exhorto á las Autoridades civiles y militares y agentes de policia judicial se sirvan proceder á la averiguacion del paradero del expresado D. Marcelino Couñago y á su captura, remitiéndolo con la conveniente seguridad á disposicion de este Juzgado que decretó la prision provisional del mismo.

Dada en Redondela á 31 de Marzo de 1882.—José García Gallego.—De orden de S. S., Juan Clímaco Secane.

ROA.

D. Alejandro Martin, Juez de primera instancia de esta villa de Roa y su partido.

Por la presente requisitoria se cita, llama y emplaza á Mariano Catalina Calleja, natural y vecino de Oyales, de este partido judicial, provincia de Burgos, hijo de Teodoro y Micaela, casado, su profesion carretero, y de 39 años de edad, para que en el término de 10 dias, á contar desde la insercion de esta en la GACETA DE MADRID, se presente en este Juzgado á los efectos de hacerle saber la sentencia firme recaída en la causa criminal que se le ha seguido en union de otros sobre disparos de arma de fuego y lesiones graves á Braulio Escudero y Zaccarias Olmedillo, y extinguir la pena de dos años, 11 meses y 14 dias de prision correccional que ha sido impuesta por cada uno de dichos dos delitos.

Per tanto, asimismo se encarga los Sres. Jueces, Guardia civil y demás que constituyen la policia judicial, procedan á la busca, captura y conduccion á este Juzgado del referido sujeto á los fines de que extinga en el establecimiento penal á que sea destinado la pena á que ha sido condenado.

Dada en Roa á 25 de Marzo de 1882.—Alejandro Martin.—Por su mandado, Eleuterio Arrontes.

SACEDON.

D. Antonio Martinez Lage y Lopez, Juez de primera instancia de esta villa de Sacedon y su partido.

Por el presente edicto cito, llamo y emplazo á Tomasa Funes y Gil, natural de Corella, provincia de Pamplona, de 26 años de edad, soltera, cuyo domicilio se ignora, y á la madre y sobrina de un tal Eusebio de Gracia, cuyos nombres, apellidos y domicilio tambien se ignoran, para que en el término de 10 dias, que empezarán á contarse desde el siguiente al en que aparezca inserto este edicto, comparezcan en este Juzgado á declarar en causa criminal que por hurto de un capote se le sigue á dicha Tomasa Funes; bajo apercibimiento que de no hacerlo les parará el perjuicio que haya lugar.

Dado en Sacedon á 5 de Abril de 1882.—Antonio Martinez Lage.—Por mandado de S. S., Tomás del Amo.

SAHAGUN.

D. Modesto Zamora Lafuente, Juez de primera instancia del partido de Sahagun.

Hago saber que el Licenciado D. Félix Miguel Alaiz, Registrador interino que fué de la propiedad de este partido, cesó en 28 de Julio de 1880 por haberse posesionado el propietario.

Lo que se anuncia al público á fin de que puedan deducirse en tiempo las reclamaciones que ocurran contra el mismo.

Dado en Sahagun á 28 de Marzo de 1882.—Modesto Zamora Lafuente.—Por su mandado, Antonio de Prado.

D. Modesto Zamora Lafuente, Juez de primera instancia del partido de Sahagun.

Hago saber que D. Mariano Miguel y Corral, Registrador que fué de la propiedad de este partido, falleció en 15 de Marzo de 1880.

Lo que se anuncia al público á fin de que puedan deducirse en tiempo las reclamaciones que ocurran contra los herederos del mismo.

Dado en Sahagun á 28 de Marzo de 1882.—Modesto Zamora Lafuente.—Por su mandado, Antonio de Prado.

D. Modesto Zamora Lafuente, Juez de primera instancia del partido de Sahagun.

Hago saber que D. Antonio Llamas Ponte, Registrador que fué de la propiedad de este partido, cesó en 30 de Diciembre de 1880 por promocion al de Solsona.

Lo que se anuncia al público á fin de que puedan deducirse en tiempo las reclamaciones que se ocurran contra el mismo.

Dado en Sahagun á 28 de Marzo de 1882.—Modesto Zamora Lafuente.—Por su mandado, Antonio de Prado.

SAN SEBASTIAN.

D. Antonio Pinazo y Ayllon, Juez de primera instancia del partido de esta ciudad de San Sebastian.

Por el presente edicto cito, llamo y emplazo á Antonio Fernandez y Garcia, natural de Cangas de Tineo, soltero, de 33 años de edad, tratante en pieles, hijo de Antonio Fernandez y de Sinfarosa Garcia, bautizado en la parroquia de San Pedro de dicho Tineo, en la provincia de Oviedo, para que en el término de 10 dias se presente en este Juzgado á prestar declaracion y responder á los cargos que contra él resultan en la causa que se instruye por supuesto nombre y apellido; pues así lo tengo mandado en providencia del dia de ayer.

Dado en San Sebastian á 24 de Marzo de 1882.—Antonio Pinazo.—Por su mandado, Felipe Marin.

NOTICIAS OFICIALES.

Tranvías interiores de Valladolid.

SOCIEDAD ANÓNIMA.

A los efectos del art. 80 de la ley de 19 de Octubre de 1869, se anuncia al público que la Junta de gobierno de esta Compañia en sesion de 20 de Marzo último acordó emitir 5.000 obligaciones al portador, de 400 pesetas nominales una, con el interés anual del 6 por 100, pagadero en esta ciudad, todo con arreglo al art. 5.º de los estatutos, á tenor del cual el primer cupon de obligaciones se pagará en 1.º de Julio próximo, y el capital de las mismas se amortizará por sorteo en un período de 40 años, que empezará á contarse en 2 de Enero de 1890, siguiendo la escala proporcional que establezca el cuadro puesto al dorso de los títulos, y pudiendo la Compañia anticipar, pero no retardar, los plazos de la amortizacion.

Barcelona 3 de Abril de 1882.—El Director-gerente, E. Barral y Vidal.—Por acuerdo de la Junta de gobierno, el Secretario, J. Cucurella.

D. Francisco de Sales Maspons y Labros, Doctor en Derecho civil y canónico, Licenciado en Administracion, Abogado y Notario de los ilustres Colegios de esta ciudad, con residencia en la misma.

Certifico que por parte de D. Eduardo Barral y Vidal, vecino de esta ciudad, con cédula expedida en la misma, de número 4.569 y fecha 11 de Noviembre del año próximo pasado, Director-gerente de la Sociedad anónima Tranvías interiores de Valladolid, se me ha requerido para que le libere testimonio de la escritura que copiada es como sigue:

D. Francisco de Sales Maspons y Labros, Notario del ilustre Colegio territorial de Barcelona, con residencia en la misma ciudad.

Certifico que ante mí se han otorgado las escrituras que siguen:

Número 280.—En la ciudad de Barcelona, á los 20 de Marzo de 1882, D. Alejo Soujol y Manitte, del comercio, casado; Don Enrique Llopi y Serra, del comercio, casado; D. Carlos Soujol y Manitte, del comercio, casado; D. Bruno Cuadros y Vidal, fabricante, casado; D. Lorenzo Nualart y Serrillo, propietario, casado; D. Juan Figueras y Betlloch, propietario y fabricante, viudo; D. Rafael Soler y Moret, fabricante, casado, y D. Eduardo Barral y Vidal, del comercio, casado, todos mayores de edad y vecinos de esta ciudad, excepto los Sres. Figueras y Soler, que lo son de Sabadell, con cédulas personales respectivamente de números 154, 4.662, 6, 1.889, 5.813, 1.943, 1.942 y 4.569, y fechas 10 de Octubre próximo pasado, 19 de Noviembre, 9 de Agosto, 8 de Octubre, del dia de hoy, 29 de Diciembre, de esta misma fecha y 11 de Noviembre del año próximo pasado, asegurando y apareciendo tener la respectiva aptitud legal necesaria para este acto, han comparecido ante mí D. Francisco de Sales Maspons y Labros, Notario del ilustre Colegio territorial de Barcelona, con residencia en la misma, y de los testigos al final nombrados, y han dicho:

Que forman Sociedad anónima, bajo los estatutos siguientes:

ESTATUTOS

de la Sociedad anónima

Tranvías interiores de Valladolid.

Denominacion, objeto, duracion y domicilio.

Artículo 1.º Con arreglo al Código de Comercio, la ley de 19 de Octubre de 1869 y los presentes estatutos, se constituye una

Sociedad anónima, bajo la denominación de *Tranvías interiores de Valladolid*, con domicilio en la ciudad de Barcelona.

Art. 2.º El objeto de la Sociedad es la explotación de las líneas de tranvías interiores de Valladolid.

Art. 3.º La Compañía quedará constituida tan pronto como se hayan suscrito por acta notarial la mitad más 50 acciones de las que forman el capital social.

Se disolverá en cualquiera de los casos siguientes:

- A. Por pérdida de la mitad del capital social.
- B. Por acuerdo de la junta general extraordinaria de accionistas.
- C. Por fusión con otra Compañía ó traspaso de todas las pertenencias sociales.
- D. Por espirar el plazo de la última concesión que posea.

Acciones y obligaciones.

Art. 4.º El capital social es de 800.000 pesetas, y estará representado por 8.000 acciones al portador, completamente pagadas, de á 100 pesetas nominales una.

Art. 5.º La Junta de gobierno el día mismo de su constitución emitirá 8.000 obligaciones, de á 100 pesetas una, las cuales gozarán del interés de 8 por 100 anual, pagadero por trimestres vencidos, y serán amortizadas en un período de 40 años, que empezará á contarse en 2.º de Enero de 1890. El primer cupón de obligaciones se pagará en 1.º de Julio de 1882.

La amortización se hará por sorteo y en acto público en el domicilio social el 2.º de Enero de cada año, siguiendo la escala proporcional que establezca el cuadro puesto al dorso de los títulos, y pagándose las obligaciones por todo su valor nominal á la presentación y entrega del título amortizado.

La Compañía podrá anticipar, pero no retardar los plazos de la amortización.

Art. 6.º D. Eduardo Barral aporta á la Compañía:

	Metros.	Metros
A. Línea en explotación dos mil cien metros, cuya suma está compuesta de línea principal, desvíos y ramal cocheras.....	2.400	
B. Doble vía á construir de la calle de Santiago á la de Consumos, ó sea hasta la entrada al terreno propiedad estación ferrocarril del Norte, quinientos cuarenta metros.....	540	
C. Desvíos frente á la iglesia de Santiago, cincuenta metros.....	50	
D. Pequeño ramal ó desvío en la plaza Mayor, cuarenta metros.....	40	
E. Desvíos calle Platería, cincuenta metros.....	50	
F. Desvíos calle Cantarranas, sesenta metros.....	60	
G. Pequeño ramal plaza teatro Calderon, setenta metros.....	70	
H. Vía desde entrada estación ferrocarril del Norte al andén de la misma, doscientos cincuenta metros.....	250	
I. Sección de San Pablo al Puente Mayor, comprendidos tres desvíos en territorio de jurisdicción municipal, mil metros.....	1.000	
J. Ramal de la plaza Mayor á las Molerias, comprendidos los desvíos, setecientos metros.....	700	
Serán, pues, dos mil setecientos sesenta metros.....	2.760	
Metros construídos y en explotación, dos mil cien metros.....	2.400	
Y á construir:		
Primero. Doble vía y desvíos á la línea ya construída, ochocientos diez metros.....	810	
Segundo. Vía para estación ferrocarril Norte, doscientos cincuenta metros.....	250	
Tercero. Sección de San Pablo al Puente Mayor, mil metros.....	1.000	
Cuarto. Ramal plaza Mayor á las Molerias, setecientos metros.....	700	
TOTAL, cuatro mil ochocientos sesenta metros.	4.860	

Material móvil.

L. Cuatro coches existentes, números 1 á 4, de 14 plazas interiores y siete en cada plataforma.

Coches á entregar.

Dos como los ya puestos en servicio y seis abiertos, ó sean jardineras á cinco banquetas, para 20 pasajeros, y 40 en las dos plataformas.

Un coche plataforma para el servicio de cuadras. Treinta y seis caballos, de los cuales 26 son existentes en cuadra, con sus arneses y mantas.

LL. Cocherías, cuadras y almacenes provisionales, instaladas hoy día y con todos los útiles para el servicio de agua, y pesebreras con los demás útiles para la limpieza y cuidado del ganado.

M. Efectos é instalación de la Administración de oficinas en Valladolid, según inventario que se formulará.

N. Los estudios en tramitación para la línea de la plaza de San Pablo al Cementerio.

Ñ. Los estudios en tramitación dichos del callejón de los Toños á la Fuente Dorada.

O. Los estudios en tramitación del Puente Mayor al Canal de C. Castilla.

P. Los estudios desde la calle Santiago por la antigua carretera de Madrid al Puente de Hierro.

Q. Todos los derechos que posee, á tenor de la concesión Morales, V. lero y compañía, según planos que obran en el expediente, cuya concesión fué traspasada por escritura pública.

R. Los derechos que pueda poseer á los demás ramales á construir en el caso de Valladolid.

S. El valor que fija el Sr. D. Eduardo Barral y Vidal se entiende sin deducción alguna por ramal ó línea de las designadas que dejas de construirse por voluntad de la Sociedad ó cualquier otra causa fortuita.

En pago de cuyas aportaciones el Sr. Barral percibirá, á saber: 450.000 pesetas en 4.500 acciones, de á 100 pesetas completamente pagadas, 425.000 pesetas en 4.250 obligaciones de á 100 pesetas una.

Art. 7.º El pasivo general de la Compañía, constituido por el importe de las acciones y el valor nominal de las obligaciones, quedará representado por la tranvía interior de Valladolid, con todas sus pertenencias, y las otras líneas que la Sociedad construya ó adquiriera en lo sucesivo dentro de dicha ciudad.

Art. 8.º Tanto los títulos de las acciones como los de las obligaciones serán al portador é indivisibles, y llevarán el sello de la Compañía, cortándose de libros talonarios, con numeración correlativa.

Gobierno de la Compañía.

Art. 9.º La Sociedad se regirá por la junta general de accionistas, la Junta de gobierno y el Director-gerente.

Art. 10. Las personas nombradas para cargos de la Compañía no contraen por razón de ellos ninguna responsabilidad personal ni solidaria relativa á los compromisos sociales; únicamente responden de su cometido con arreglo á los estatutos.

De la junta general.

Art. 11. La junta general quedará constituida legalmente siempre que los accionistas presentes y representados reunan la mitad más 100 acciones de las que estén en circulación, salvo el caso previsto en el art. 13.

Art. 12. Las reuniones de la junta general serán ordinarias ó extraordinarias. La junta se reunirá ordinariamente en el mes de Enero de cada año, y extraordinariamente siempre que lo acuerde la de gobierno ó lo reclame el Director-gerente, ó lo soliciten por escrito uno ó más accionistas que, mediante el depósito de sus títulos en la Caja de la Compañía, acrediten representar por lo menos una tercera parte de las acciones en circulación.

La convocatoria se hará siempre á nombre de la Junta de gobierno, y se publicará con 10 días de anticipación en algun periódico de Barcelona y de Valladolid, debiéndose expresar su objeto cuando fuere extraordinaria.

Art. 13. Si no concurren á la junta general el número de accionistas que requiere el artículo anterior, se hará nueva convocatoria, con cinco días por lo menos de anticipación, en iguales términos que la primera, expresando además que se tomará acuerdo sea cual fuere el número de accionistas presentes.

Los acuerdos que en estas juntas recayesen serán válidos, como si hubiesen sido tomados en las de primera convocatoria, aunque se refieran á la disolución de la Sociedad ó á la reforma de los estatutos.

Art. 14. Para tener voz y voto en la junta general, se requiere:

A. Depositar á lo menos 50 acciones en la Caja de la Compañía tres días antes del en que la junta deba celebrarse.

B. Concurrir á la junta general personalmente, ó por representación legal, ó por legítimo apoderado. El que concurre en representación de un menor, de un incapacitado ó de una persona jurídica, deberá acreditar previamente su personalidad á juicio de la Junta de gobierno. El que concurre como apoderado deberá presentar poderes bastantes, á juicio también de la Junta de gobierno, y ser accionista, depositando en nombre propio 100 acciones ó más.

Art. 15. Durante los tres días anteriores al en que la junta general deba celebrarse, los señores que tengan derecho de asistir á la misma podrán examinar en las oficinas de la Compañía el inventario-balance, así como la Memoria del último ejercicio, siendo la junta ordinaria, y en todo caso podrán enterarse de la orden del día, que formulará y firmará el Secretario con el V.º B.º del Presidente.

Art. 16. Quince minutos despues de la hora señalada en la convocatoria, el Presidente ordenará el recuento de las acciones representadas, y ascendiendo éstas al número necesario, según el art. 11, ó siendo cual fuere su número en las sesiones de segunda convocatoria, declarará constituida la junta general.

Art. 17. Cada 50 acciones representarán un voto, no tomándose en cuenta la fracción que resulte en el total de títulos depositados por cada accionista.

Una papeleta suscrita por el Director-gerente y el Secretario y expresiva del número de acciones depositadas servirá á cada accionista para justificar, tanto su derecho de asistencia á la junta general, como el número de votos que le correspondan.

Art. 18. Los acuerdos se tomarán por la mitad más uno de los votos que se emitan; pero las proposiciones de disolución de la Compañía y reforma de los estatutos deberán ser aprobadas por el voto de las tres cuartas partes del capital en circulación.

En las votaciones para la provision de cargos, si no resulta mayoría á favor de ninguno de los candidatos, se procederá á nueva votación entre los que hayan obtenido más votos; y si en esta nueva votación hubiese empate ó tampoco resultase mayoría, decidirá la suerte. En los demás casos el empate lo decidirá el Presidente.

Art. 19. Presidirá la junta general el que presida la Junta de gobierno. Desempeñará el cargo de Secretario el que lo sea de la Compañía.

Art. 20. Las atribuciones de la junta general son las siguientes:

- A. Examinar y calificar la Memoria y el inventario-balance anuales.
- B. Acordar el reparto de dividendos activos.
- C. Nombrar, remover ó reelegir á los miembros de la Junta de gobierno y al Director-gerente.
- D. Aumentar el capital social y de cualquier otro modo reformar los estatutos y acordar con arreglo á los mismos la disolución de la Compañía.
- E. Discutir y votar las proposiciones que á su deliberación sometiere la Junta de gobierno ó el Director-gerente, así como las de los otros accionistas que fuesen tomadas en consideración por la misma junta general.

Estas atribuciones se ejercerán sin otras limitaciones que las consignadas en los estatutos y las exigidas por las leyes.

Art. 21. Las decisiones de la junta general serán ejecutivas y obligatorias para todos los accionistas, incluso los disidentes y los ausentes.

Art. 22. La junta general deliberará sobre los asuntos consignados en la orden del día y sobre las proposiciones incidentales que surjan de la discusión y acepte con tal carácter el Presidente. Ninguna proposición será votada sin oír acerca de ella el dictámen de la Junta de gobierno.

El Presidente concederá la palabra á cuantos accionistas la pidan; pero consumidos tres turnos en pro y tres en contra, podrá, si lo estima oportuno, dar el asunto por suficientemente discutido.

Art. 23. Las actas en que consten los acuerdos de la junta general se extenderán en un libro especial con las formalidades debidas y serán firmadas por el Presidente y el Secretario.

De la Junta de gobierno.

Art. 24. Compondrán la Junta de gobierno un Presidente y dos Vocales, nombrados por la junta general de accionistas. El Director-gerente tendrá voz y voto en las sesiones á que concurre. Anualmente se renovará un miembro de la Junta, verificándose la renovación por sorteo en los tres primeros años, y en la sucesivo por antigüedad, la que se contará desde la fecha del último nombramiento en los casos de reelección.

Art. 25. Los miembros de la Junta de gobierno en garantía de su gestión depositarán en la Caja social 200 acciones cada uno, las cuales les serán devueltas al cesar en sus respectivos

cargos una vez haya sido aprobado por la junta general el inventario-balance del último ejercicio.

Art. 26. Se reunirá cada vez que al efecto la convoque el Presidente ó el miembro que haga sus veces, debiendo celebrar por lo menos una sesión al mes. Dos miembros presentes, con el Director-gerente, serán bastantes para deliberar y tomar acuerdo, y respecto á las votaciones regirá lo dispuesto para las juntas generales.

Art. 27. Las actas de la Junta de gobierno se extenderán en un libro especial, y serán firmadas por el Presidente y el Secretario; el Director-gerente las suscribirá también cuando hubiese asistido á la sesión.

Art. 28. A falta del Presidente de la Junta de gobierno será el Vocal de más edad entre los que residan en Barcelona.

Si por cualquier causa vacaren una ó más plazas de la Junta, ella misma las proveerá hasta la general inmediata.

Art. 29. Las atribuciones de la Junta de gobierno son las consignadas especialmente en otros artículos, y además las siguientes:

A. Cuidar del exacto cumplimiento de los pactos y estatutos de la Compañía.

B. Ejercer una alta inspección sobre las operaciones de la Gerencia.

C. Convocar la junta general y proponer á la misma la aprobación del balance y Memoria anuales, el reparto de beneficios, la reforma de los estatutos y todo lo demás que considere conveniente á los intereses de la Compañía.

D. Resolver la construcción de prolongaciones ó líneas interiores en Valladolid con tal que los desembolsos que deban hacerse puedan cubrirse con el importe líquido de los valores en cartera y la existencia en Caja sin desatender los gastos corrientes.

E. Acordar el reparto provisional de los beneficios en el mes de Julio sin perjuicio del derecho preferente de los obligacionistas.

F. Autorizar al Director-gerente para la realización de las operaciones de crédito, giro y préstamos que tal vez fueren necesarias para el objeto de la Sociedad.

G. Determinar la época, forma y tipo para la enajenación de los valores en cartera.

H. Nombrar, suspender y separar el Secretario de la Compañía y los empleados cuyo sueldo exceda de 2.000 pesetas anuales.

I. Fijar y alterar las tarifas, acordar los contratos de transporte, compras, ventas, permutas y arrendamientos de bienes inmuebles, sea cual fuere su valor, y de los muebles cuando su cuantía exceda de 15.000 pesetas, así como toda constitución, reconocimiento, extinción y traspaso de derechos reales, y en una palabra, contratar y transigir sobre los intereses de la Compañía en cuanto no se oponga atribución alguna de las que son propias de la junta general.

J. Ensayar y adoptar nuevos sistemas de tracción y formar los reglamentos para la organización de los servicios á propuesta del Director-gerente.

Art. 30. Un Comité de vigilancia, que residirá en Valladolid, tendrá á su cargo el vigilar la explotación, adoptar respecto de ella medidas urgentes é interinas, proponer á la Junta de gobierno las reformas que estime útiles y denunciar á la misma las faltas que se cometan. Además tendrá las facultades que en cada caso le delegue la Junta de gobierno, de acuerdo con la Gerencia, como el pago de cupones y dividendos de los valores domiciliados en Valladolid.

Constituido el Comité, nombrará un Presidente, cubrirá por sí las vacantes que ocurran durante el año, y se corresponderá directamente con la Junta de gobierno y con el Director-gerente. Hará las veces de Secretario el Administrador de la tranvía en Valladolid.

Los miembros del Comité serán precisamente vecinos de Valladolid, nombrados por la Junta de gobierno; se renovarán anualmente en la forma prevenida en el art. 24; constituirán un depósito de 100 acciones cada uno, y percibirán la parte de beneficios que les asigna el art. 38.

Art. 31. En remuneración de su administración, los miembros de la Junta de gobierno percibirán una parte de las ganancias líquidas que resulten del balance anual, con arreglo al artículo 38.

Del Director-gerente.

Art. 32. La administración general de la Compañía se confiere á un Director-gerente, nombrado por la junta general.

Art. 33. El Director-gerente en garantía de su gestión depositará en la Caja de la Compañía 400 acciones, que le serán devueltas al cesar en su cargo, despues de aprobado por la junta general el balance del último ejercicio.

Será nombrado por cinco años. A contar de 1.º de Enero de 1883, gozará de un sueldo anual de 3.000 pesetas, y además desde luego percibirá de los beneficios líquidos la parte que le asigna el art. 38.

Art. 34. Estarán á cargo del Director-gerente la firma social y la administración y dirección de los negocios de la Compañía. Sus atribuciones serán las siguientes:

A. Ultimar y suscribir toda clase de contratos, adquisiciones y enajenaciones propias de la explotación de tranvías, ó de la construcción de aquellas que la junta general ó la de gobierno acordaren adquirir. Para estos actos necesitará la autorización previa de la Junta de gobierno, cuando la cuantía de la cosa exceda de 15.000 pesetas, y en todos los casos cuando se trate de bienes inmuebles ó derechos reales.

B. Ejecutar los acuerdos de la junta general y los de la Junta de gobierno.

C. Llevar la correspondencia y la contabilidad, custodiar los fondos y depósitos voluntarios, y verificar toda suerte de pagos y cobros, con obligación de facilitar á la Junta cuantas noticias le pidiere sobre la marcha de los negocios sociales.

D. Proponer á la propia Junta el nombramiento, suspensión y separación de los empleados, cuyo sueldo exceda de 2.000 pesetas anuales, y nombrar, suspender y separar todos los demás.

E. Formar el balance y Memoria anuales, entregándolos á la Junta de gobierno ocho días antes del en que la general deba celebrarse.

F. Otorgar poderes para conciliar y pleitos, y nombrar delegados especiales para cualquier asunto de su competencia.

G. Y en general verificar, en nombre de la Compañía, todos aquellos actos que, siendo propios del objeto de la misma, no estén reservados expresamente á la junta general ó á la de gobierno.

Art. 35. En caso de ausencia ó enfermedad del Director-gerente, le suplirá en sus funciones el Presidente de la Junta de gobierno ó el Vocal que haga sus veces, y en caso de vacante definitiva la Junta de gobierno designará á uno de sus miembros para desempeñar la Gerencia hasta la inmediata junta general.

Art. 36. La Junta de gobierno nombrará un Secretario de la Compañía, quien extenderá las actas, autorizándolas con su firma, cuidará del archivo y auxiliará al Director-gerente en el desempeño de sus funciones.

Beneficios y pérdidas.

Art. 37. Se hará balance general de la Compañía cada año, comprendido desde el 1.º de Enero al 31 de Diciembre.

Art. 38. Los beneficios que resulten del balance, deducidas las cantidades necesarias para cubrir el interés de las obligaciones en circulación y el capital de las que se vayan amortizando, se aplicarán en la forma siguiente:

A. Quince por 100 de administración, que se distribuirá así: 4 por 100 a la Junta de gobierno, 5 por 100 al Director-gerente y 6 por 100 al Comité de Valladolid.

B. Se destinará a fondo de reserva una porción que no baje del 2, ni exceda del 5 por 100.

C. Lo que reste se repartirá entre los accionistas a título de dividendo activo.

Art. 39. La Junta de gobierno determinará la aplicación del fondo de reserva, cuya retención dejará de ser obligatoria cuando se eleve al 10 por 100 del capital social. Si llegado a este límite disminuyese, volverá a empezar la retención hasta quedar otra vez completado.

Art. 40. Si hubiere pérdidas se saldarán con el fondo de reserva, y si éste fuere insuficiente, por los medios que la junta general arbitre en cada caso.

Art. 41. Los dividendos activos de acciones, cupones de obligaciones y el importe de las amortizadas que no se presenten al cobro dentro de los cinco años de ser exigibles, se entenderán caducados ó prescritos a favor de la Compañía y se aplicarán a fondo de reserva.

Disposiciones generales.

Art. 42. La posesión de una ó más acciones, ó títulos provisionales de las mismas supone la conformidad absoluta con los estatutos ó reglamentos de la Sociedad y con los acuerdos de la junta general de accionistas.

Art. 43. Los herederos ó acreedores de un accionista no pueden por ningún motivo exigir que se retengan ni intervengan los bienes ó valores de la Sociedad, ni pedir su división ó venta judicial, ni en lo más mínimo mezclarse en su administración, debiendo atenerse para ejercitar sus derechos a los estatutos é inventarios sociales y á las resoluciones de las juntas generales de accionistas.

Art. 44. Llegado el caso de disolución de la Compañía, el Director-gerente con el Presidente de la Junta de gobierno y el del Comité de Valladolid, constituirán la comisión liquidadora y formalizarán, dentro del plazo que fije la junta general, el inventario-balance del haber común y la Memoria en que se propongan las bases de la liquidación. La junta general en su vista decidirá lo que estime oportuno.

Art. 45. Toda cuestión de cualquier clase que sea entre los accionistas y la Sociedad será dirimida en juicio de árbitros, según lo dispuesto en el tit. 15, sección 1.ª, de la ley de Enjuiciamiento civil, y para el caso de disidencia se entenderá que los accionistas renuncian á su propio fuero y domicilio, sometiéndose desde ahora á la jurisdicción de los Juzgados de primera instancia de Barcelona.

Art. 46. La junta general extraordinaria podrá reformar los presentes estatutos en todo lo que no afecte el objeto de la Sociedad, ni la responsabilidad de los accionistas, ni las garantías de las obligaciones.

Art. 47. La Junta de gobierno resolverá las dudas á que den lugar los presentes estatutos y los casos en ellos no previstos, dando cuenta á la inmediata junta general.

Quedan enterados los señores otorgantes de que esta escritura deberá presentarse dentro del término de 15 días, junto con el acta de constitución, al Registro de Comercio correspondiente para su inscripción en el mismo, á tenor de lo prevenido en el Código mercantil, y dentro del de 30 á la oficina de Liquidación de derechos reales, á fin de satisfacer los que le correspondan.

Así lo firman, siendo presentes por testigos D. Sebastian Colominas y Peradejordi y D. Enrique de Dalmases y Valls, ambos de esta vecindad, á quienes y á los señores otorgantes ha leído íntegramente esta escritura, por haberlo así elegido, advertidos del derecho que tienen de hacerlo por sí.

De todo lo que, y del conocimiento, profesión y vecindad de dichos otorgantes, doy fé.—Alejo Soujol.—Carlos Soujol.—Enrique Llopis Serra.—Lorenzo Nualart.—Juan Figueras.—Bruno Cuadros.—Rafael Soler.—E. Barral y Vidal.—Sebastian Colominas.—Enrique de Dalmases.—Sigüenza.—Francisco de S. Maspons y Labrós.

ACTA.

Número 281.—En la ciudad de Barcelona, á los 20 de Marzo de 1882, D. Alejo Soujol y Manitte, del comercio, casado; Don Enrique Llopis y Serra, del comercio, casado; D. Carlos Soujol y Manitte, del comercio, casado; D. Bruno Cuadros y Vidal, fabricante, casado; D. Lorenzo Nualart y Serrillo, propietario, casado; D. Juan Figueras y Betlloch, propietario y fabricante, viudo; D. Rafael Soler y Morer, fabricante, casado, y D. Eduardo Barral y Vidal, del comercio, casado, todos mayores de edad y vecinos de esta ciudad, excepto los Sres. Figueras y Soler, que lo son de Sabadell, con cédulas personales respectivamente de números 154, 4.663, 6, 1.889, 5.513, 1.943, 1.942 y 4.569, y fechas 10 Octubre del año último, 19 de Noviembre, 9 de Agosto, 8 de Octubre, del día de hoy, 29 de Diciembre, de esta misma fecha y 11 de Noviembre del año próximo pasado, asegurando y apareciendo hallarse en el pleno goce de sus respectivos derechos civiles, constituidos en presencia de mí D. Francisco de Sales Maspons y Labrós, Notario del ilustre Colegio territorial de Barcelona, con residencia en la misma ciudad, declaran que han suscrito 300 acciones cada uno, á excepcion del Sr. Barral, que ha suscrito 1.900, de la Sociedad que con esta fecha y bajo mi autorización han firmado, bajo la denominación de *Tranvías interiores de Valladolid*; y por lo tanto, habiéndose suscrito 4.000 acciones de las 5.000 que constituyen el capital de la Compañía, declaran constituida la predicha Sociedad anónima, nombrando por unanimidad Presidente de la Junta de gobierno de la misma á D. Alejo Soujol; Vocales, D. Enrique Llopis y Serra y D. Juan Figueras y Betlloch, y Director-gerente á D. Eduardo Barral y Vidal.

Quedan advertidos de lo prevenido por el art. 3.º de la ley de 19 de Octubre de 1869, sobre presentación de esta escritura con la de protocolización de estatutos á la oficina liquidadora y Registro de Comercio de esta ciudad y publicación en la GACETA DE MADRID y *Boletín oficial*, y remisión de testimonio al Ministerio de Fomento, y así lo firman, siendo presentes por testigos D. Sebastian Colominas y Peradejordi y D. Enrique de Dalmases y Valls, ambos de esta vecindad, á quienes y á los otorgantes he leído íntegra la presente, por elegirlo así, advertidos de su derecho.

De todo lo que y del conocimiento, profesión y vecindad de los mismos otorgantes doy fé.—Alejo Soujol.—Carlos Soujol.—Enrique Llopis Serra.—Lorenzo Nualart.—Juan Figueras.—Rafael Soler.—E. Barral y Vidal.—Bruno Cuadros.—Sebastian Colominas.—Enrique de Dalmases.—Sigüenza.—Francisco de S. Maspons y Labrós.

Concuerdan con sus respectivos originales que obran en mi protocolo corriente, bajo los números 280 y 281, de que doy fé.

Y requerido, libro la presente primera copia á utilidad de D. Eduardo Barral y Vidal en estos 10 pliegos, el primero del sello 1.º, núm. 10.962, y los otros del 12.º, números 1.328.863, 864, 865, 866, 867, 868, 869, 890 y 891, que signo y firmo en Barcelona día de su otorgación.—Sigüenza.—Francisco de S. Maspons y Labrós.

Conforme con su original, á que me remito. Y para que conste libro este testimonio en estos 10 pliegos del sello 4.º, números 161.781 hasta el 161.790, que signo y firmo en Barcelona á 26 Marzo de 1882.—Francisco de S. Maspons y Labrós.

Los infrascritos Notarios del ilustre Colegio de Barcelona, distrito notarial de la misma ciudad, legalizamos el signo, firma y rúbrica que preceden de nuestro con-Notario D. Francisco de Sales Maspons y Labrós.

Barcelona 4 de Abril de 1882.—Jaime Alegret.—Meliton de Llorellas. X—1462

Observatorio de Madrid.

Observaciones meteorológicas del día 14 de Mayo de 1882.

Table with columns: HORAS, ALTURA del barómetro reducida á 0º y en milímetros, TEMPERATURA y humedad del aire, TERMOMETRO, DIRECCION y clase del viento, ESTADO del cielo. Rows include data for 6, 9, 12, 3, 6, 9 de la mañana and night.

Despachos telegráficos recibidos en el Observatorio de Madrid sobre el estado atmosférico en varios puntos de la Península, á las nueve de la mañana, y en Francia é Italia á las siete, el día 14 de Mayo de 1882.

Table with columns: LOCALIDADES, Altura barométrica á 0º y al nivel del mar en milímetros, Temperatura en grados centesimales, Dirección del viento, Fuerza del viento, Estado del cielo, Estado de la mar. Lists various cities like S. Sebastian, Bilbao, Oviedo, etc.

NOTA. En Ciudad-Real, de las doce á las dos de la tarde, según el observador D. Ricardo Urrutia; en Linares, de las cuatro á las cinco, escribe D. Jesús M. Niño, y en Palencia, al propio tiempo casi, participa también D. Ricardo Becerro de Bengoa, llovió con acompañamiento de relámpagos y truenos, el día 13; muy poco en los dos primeros lugares, y en cantidad algo mayor y beneficiosa, de ocho milímetros, en el último.—La breve, pero recia tormenta que descargó en Madrid, desde la una y 50 minutos á las dos y cinco minutos de la madrugada del 14 parecía venir de la cordillera carpentera y provincias limítrofes de Ávila y Segovia, donde acaso vertiera mayor cantidad de agua que en los alrededores de Madrid.

Dirección general de Correos y Telégrafos.

Segun los partes recibidos, ayer llovió en Bilbao, Castellón, Gerona y Teruel.

Ayuntamiento constitucional de Madrid.

De los partes remitidos por la Administración principal de Mataderos públicos, Intervención del Mercado de granos y Visita de policía urbana, resulta ser los precios de los artículos de consumo en el día de ayer los siguientes:

- Carne de vaca, de 1.28 á 1.26 pesetas el kilogramo. Idem de cordero, de 1.23 á 1.26 pesetas el kilogramo. Tocino añejo, de 2.05 á 2.08 pesetas el kilogramo. Jamon, de 2.50 á 4 pesetas el kilogramo. Pan, de 0.44 á 0.56 pesetas el kilogramo. Garbanzos, de 0.70 á 1.60 pesetas el kilogramo. Judías, de 0.60 á 0.80 pesetas el kilogramo. Arroz, de 0.70 á 0.80 pesetas el kilogramo. Lentejas, de 0.60 á 0.70 pesetas el kilogramo. Carbon vegetal, de 0.15 á 0.20 pesetas el kilogramo. Idem mineral, de 0.08 á 0.40 pesetas el kilogramo. Cok, de 0.07 á 0.08 pesetas el kilogramo. Jabon, de 1 á 1.30 pesetas el kilogramo. Patatas, de 0.20 á 0.30 pesetas el kilogramo. Aceite, de 1.40 á 1.80 pesetas el litro, y á 13.50 el cáclitro. Vino, de 0.78 á 0.84 pesetas el litro, y de 7 á 8 el de cáclitro. Petróleo, de 0.75 á 0.80 pesetas el litro, y de 6.20 á 7.50 el decálitro.

Reses degolladas.—Vacas, 179.—Corderos, 1.968.—Terne-ras, 78.—Total, 2.225.

Su peso en kilogramos..... 60.367

Del parte remitido por la Administración principal de consumo y Arbitrios resultan ser los productos recaudados en esta capital en el día de ayer los siguientes:

Table with columns: PUNTOS DE RECAUDACION, Ptas., Cnts., PUNTOS DE RECAUDACION, Ptas., Cnts. Lists Toledo, Segovia, Norte, Bilbao, Aragon, Valencia, Mediodia, Ciudad-Real, Correos, Mataderos, Mostenses, Fábrica de gas, TOTAL.

Madrid 14 de Mayo de 1882.

PORTE NO OFICIAL.

INTERIOR.

MADRID.—En la votación verificada el día 12 en la Academia de Jurisprudencia para la renovación parcial de su Junta de Gobierno han resultado elegidos: Presidente, D. Francisco Romero Robledo. Vicepresidente, D. Antonio Maura Montaner. Revisor, D. Juan Hinojosa. Vocal, D. Ricardo Moresna. Tesorero, D. Guillermo B. Rolland. Secretarios, D. Juan Perez Caballero y D. Cristóbal Botella.

Por no haber logrado mayoría absoluta ninguno de los candidatos, habrá que proceder á segundas elecciones para proveer un cargo de Vocal y el de Bibliotecario.

A beneficio del Contador del teatro Lara D. Enrique García Conde, se verificará una función extraordinaria en este coliseo el miércoles próximo, poniéndose en escena por última vez en esta temporada el popular aporósito *De Cádiz al Puerto, Salon Esclava*, en que tanto se distingue el Sr. Zamacois, y la zarzuela *Los Carboneros*, que en obsequio al beneficiado desempeñarán las Sras. Valverde, García (Doña Adela), y los Sres. Zamacois, Arana y Rubio.

SANTOS DEL DIA.

SAN ISIDRO LABRADOR, PATRON DE MADRID.

Cuarenta Horas en la parroquia de San Andrés.

ESPECTÁCULOS.

TEATRO DE LA ZARZUELA.—A las cuatro.—*La Fervorosa*.

A las ocho y tres cuartos.—La misma.

TEATRO DE LA COMEDIA.—A las nueve.—*Compañía italiana*.—*Fernanda*.—Intermedios por el sexteto.

TEATRO DE APOLO.—A las nueve.—*Don Francisco de Quevedo*.—*Los parvulillos*.

TEATRO Y CIRCO DEL PRÍNCIPE ALFONSO.—A las nueve.—*Boccaccio*.

TEATRO LARA.—A las nueve.—*Robo en des poblado*.—*Nicolás!*—*Perros y gatos*.

TEATRO DE VARIEDADES.—A las nueve.—*La canción de la Lola*.—*Al Santo, al Santo!*—*Luces y sombras*.

TEATRO Y CIRCO DE PRICE.—A las cuatro y media de la tarde y á las nueve de la noche.—*De grandes funciones por los principales artistas de la Compañía*.

GRAN PANORAMA NACIONAL DE MADRID.—Paseo de la Castellana.—*Batalla de Tetuan*, por Castellani. Abierto al público todos los días, desde la salida á la puesta del sol. Entrada una peseta.

ANEXO 3.
COMIENZO DE LAS OBRAS PARA EL
CAMBIO DE TRACCIÓN A ELÉCTRICA.

FUNDADO EN 1854
El que más circula en la región castellana

blico, predominando el elemento de la colonia aragonesa.

Martin Fernández

Ateneo de Valladolid

CONFERENCIA DEL DOCTOR VILLA

El docto y reputado catedrático de Ginecología y Oftalmología de la Facultad de Medicina, de esta Universidad, dió anoche notable conferencia a propósito de la discusión entablada sobre el tema «Valor dogmático de la Antropología criminal».

Se ocupó el disertante en desarrollar con gran tino y erudición, una acertada exposición de hechos de la medicina mental sobre la epilepsia en relación con la responsabilidad que los enfermos de tal proceso patológico pudieran tener ante los tribunales de justicia y ante la sociedad entera.

Con gran facilidad de palabra y expresión sencilla y correcta, el doctor Villa, tras brillante exordio, comienza por describir los síntomas, caracteres y manifestaciones de la epilepsia en sus diversos grados. Acerca de este punto hace una acertada descripción de la enfermedad en cuestión, revelando sus profundos conocimientos en la materia y un estudio concienzudo del asunto.

Pasa después a describir aquellas formas en que la epilepsia aparece enmascarada o sea las equivalentes epilépticas y la epilepsia larvada; en las cuales formas, los enfermos no presentan alteraciones funcionales materiales, siendo éstas substituidas por trastornos psíquicos de diversa índole e intensidad, pero siempre repetidos constantemente y significando siempre perversiones de las costumbres y de los usos corrientes entre personas normales y aun perversiones en el sentido moral.

Al efecto, cita casos en que se demuestran estos extremos, tanto en el estado conocido con el nombre de pequeño mal de epilepsia larvada, como el designado con el nombre de gran mal de la misma enfermedad. Al llegar a este punto hace notar cómo algunas veces falta en estas clases de epilepsias un síntoma de gran importancia como es la pérdida de memoria respecto de los hechos realizados bajo la influencia de los ataques, probando esta circunstancia con algún ejemplo.

Esta continuación estudia las relaciones y diferencias de los enfermos de estos estados de epilepsias propiamente dichas y larvadas, con los locos morales y los criminales natos, cautivando la atención del auditorio con la enumeración de curiosos ejemplos aducidos para demostrar la enorme variedad de las aptitudes de los locos morales para la ejecución de los más diversos delitos.

Y entra el conferenciante en una parte del discurso de verdadera importancia, esto es, la exposición somera de la teoría de Lombroso con el cepto de signos, que según ésta, demuestra a tales enfermos por una multitud de estigmas o caracteres de degeneración.

De éstos los hay morales y materiales. Entre los morales hacer ver el doctor Villa que no todos, ni siempre, son constantes, como los que se refieren al poco nivel intelectual, pues autores ha habido que han considerado como epilépticos a Petrarca, Napoleón y otros hombres que han brillado en la historia y se han distinguido del resto de sus contemporáneos.

Respecto de los estigmas materiales, también hace atinadas observaciones, enumerando algunos y haciendo ver que ni son constantes ni carecen de ellos algunos sujetos normales o considerados como tales.

Para terminar, el doctor Villa aduce algunas consideraciones y deduce importantes resultados prácticos, como son el considerar como enfermos a muchos tenidos por criminales y el pedir para éstos sanatorios y tratamientos médicos adecuados, en lugar de presidios y castigos, pues con estos últimos nada puede conseguirse, y en cambio con aquellos podrían operarse algunas mejoras en la enfermedad de tales sujetos.

Nutrida salva de aplausos acogió la interesantísima conferencia del doctor Villa. La selecta concurrencia que llenaba el salón del Ateneo, saboteó con deleite el discurso, escuchando con gran atención la amena palabra del disertante, que recibió después numerosas y expresivas felicitaciones.

Para hoy, miércoles, a las seis y media de la tarde, seguirá la discusión sobre las conclusiones que al tema «Valor dogmático de la Antropología criminal» ha presentado don Aurelio Rodríguez Molina.

Tienen pedida la palabra los señores Talariz, Vázquez, Irujo, Sabater, Samaniego, Villa, Olea, Delgado y otros.

Palatinas

CONFERENCIA TELEGRÁFICA

El príncipe de Battenberg

MADRID 25

El príncipe Leopoldo de Battenberg, hermano de la reina Victoria, ha experimentado la alegría en su estado.

Pasó la noche con tranquilidad y sin fiebre.

Ha llegado de Londres el doctor a quien se avisó para visitarle.

Frecuentemente se telegrafía a la madre del paciente, la princesa Beatriz, dándole noticias de su estado. La augusta dama ha desistido de venir a España, en vista de la mejoría que ha experimentado su hijo.

Se contaba que no tardando muchos días, el príncipe podrá acompañar a la Corte a Sevilla, y allí en Gibraltar permanecerá algún tiempo para atender a su convalecencia, aprovechando el benigno clima.

Banquete en Lusitania

El infante don Fernando de Borbón ha obsequiado con un banquete a los oficiales del escuadrón del regimiento de Lusitania que ha regresado de Melilla, cuerpo al cual pertenece.

Asistió S. M. el rey, quien conversó con los oficiales, los cuales le relataron minuciosamente las operaciones en que el escuadrón tomó parte.

Don Agón hizo elogios de su bizarro comportamiento.

El infante don Carlos

En el expreso de Andalucía ha salido con dirección a Villamanrique el infante don Carlos, con su esposa é hijos.

Kuésposdes Ilustros

El día 23 del próximo Febrero son esperados en esta corte los archiduques Federico é Isabel, hermanos de la reina madre.

Permanecerán en Madrid varios días, marchando después a Sevilla.

Martin Fernández

Los bailes de Carnaval

EN EL TEATRO LOPE

La empresa que ha tomado a su cargo el teatro de Lope para la temporada de Carnaval, ha organizado tres grandes y magníficos bailes de máscaras.

Estos se celebrarán los días 6, 8 y 13, éste último de piñata, siendo amenizados por las brillantes bandas de Isabel II y de la Constitución, dirigidas por los maestros don Tomás Mateo y don Rafael Cantalapiedra.

El salón estará elegantemente adornado, é iluminado con profusión de bombillas eléctricas.

Los bailes comenzarán a las diez de la noche, para terminar a las cinco de la madrugada.

A juzgar por los preparativos que está haciendo ya la empresa, créese que cada baile ha de constituir un acontecimiento entre la juventud.

TEMPORAL EN EL MAR

El «Guipúzcoa» embarrancado

CONFERENCIA TELEGRÁFICA

Desde Bilbao.—Salvamento difícil.—Tentativa trágica.—Dos ahogados.—Situación crítica.—El temporal arrecia

MADRID 25

Anoche embarrancó frente a la playa de Algorta, el vapor «Guipúzcoa», de la matrícula de Bilbao.

Desde muy temprano acudieron al puerto las autoridades y un inmenso gentío.

En los primeros momentos fué imposible prestar ningún auxilio al buque.

Por la noche se lanzaron dos cables, pero no llegaron.

El vapor se halla embarrancado en la arena; está derecho y no corre por ahora inminente peligro.

Es muy difícil prestarle auxilios por la falta de material de salvamento y por el estado del mar.

Al descender la marea, seis de los tripulantes trataron de ganar la orilla en un bote, pero una ola inmensa volcó la embarcación.

Sus tripulantes sostuvieron una lucha desesperada para ganar la orilla é, mientras el público que presenciaba el drama daba gritos de espanto.

Dos de los tripulantes perecieron ahogados; tres llegaron a la orilla, extenuados por los esfuerzos que realizaron para salvarse; otro volvió al buque, nadando.

Los restantes tripulantes han desistido de desembarcar.

Desde anteaer carecen de agua.

En los primeros momentos se temió que el «Guipúzcoa» se estrelara contra las rocas, pues permaneció un gran rato a merced de las olas.

El buque se hallaba en Castro-Urdiales, tomando carga para marchar a Bayona, y fué sorprendido por el temporal, teniendo que refugiarse en Bilbao.

La travesía fué horrible y durante ella perdió el gobierno el buque.

Nadie se atrevía a salir en su auxilio.

Dos botecitos que se aventuraron a ello, fueron obligados a retroceder.

El «Guipúzcoa» pertenece a la compañía de Otero; despiaza 3 200 toneladas; los tripulantes veinte hombres y le manda el capitán don Carlos Eguía.

A pesar de que diluvia, un gentío inmenso invade el muelle presenciando las operaciones de salvamento.

Entre los tripulantes del «Guipúzcoa», se hallan diez mujeres y dos niños.

El buque se halla destruido interiormente.

El sitio donde está embarrancado es muy peligroso, temiéndose que un golpe de mar lance el buque contra las rocas próximas.

El temporal desencadenado es tan violento como no se ha conocido. Se oyen pavorosos truenos; los relámpagos son frecuentes, y han caído bastantes exhalaciones. Al mismo tiempo descarga furioso aguacero y sopla un fuerte huracán.

Roja gran ansiedad por ignorarse el paradero de varios barcos pesqueros.

TRAS ATLÁNTICO

EN PELIGRO

Dificultad de auxilliarlo.—Envío de remolcadores

Frente a la playa de Plencia ha aparecido el magnífico trasatlántico «Araon», perteneciente a la compañía de «Mensajerías Francesas».

Su situación es muy peligrosa; pide auxilio con las sirenas.

El buque se dirige a América.

El comandante de Marina ha pedido a todos los marineros que movilizaran remolcadores, contestándole negativamente ante el estado del mar y por tratarse de un buque grandísimo.

Salieron dos remolcadores del puerto, y se duda que puedan acercarse al trasatlántico.

MAS NAUFRAGIOS

Tripulación salvada.—Vapor porido

Dicen de Bermeo que se ha logrado salvar a diez hombres que tripulaban el vapor «María Carrasco», de la matrícula de Villagarcía.

El buque, que iba cargado de carbón, se perdió.

El salvamento lo realizó el vapor pesquero «Virgen del Carmen», después de luchar varias horas con las olas.

A los naufragos se les conduce a Bermeo.

El temporal aumenta. El Cantábrico se halla imponentísimo.

Barca a plique.—Dos ahogados

Telegrafían de Vigo que a tres hombres y una mujer, que tenían que marchar a Moaña para un asunto urgente, les aconsejaron los marineros que desistieran de salir en vista del estado del mar.

No atendieron el prudente consejo, y embarcaron.

Cerca de la playa Real, una enorme ola volcó la barca.

El patrón y la mujer se ahogaron. Los dos restantes ganaron la orilla, después de varias horas de lucha desesperada.

El temporal en las costas gallegas es también imponente.

UN INCENDIO

(DE NUESTRO CORRESPONSAL)

Casa destruida.—Caballerías muertas.—Trabajos de extinción

Peñañor 23

A las cuatro de esta mañana se declaró un violento incendio en la vivienda de Cristóbal Peláez González, casa propiedad de Benito Pintado.

El edificio fué destruido por las llamas, como igualmente la mayor parte de los muebles. Tres caballerías murieron a consecuencia del incendio.

Las pérdidas se calculan, en mil pesetas las de los muebles y enseres, y en dos mil las del edificio.

El fuego se cree que ha sido casual.

Después de seis horas de incansables trabajos, quedó extinguido el incendio, con el auxilio de las autoridades y de la mayor parte del vecindario.

No hubo que lamentar desgracias personales.—Corresponsal.

Del Extranjero

CONFERENCIA TELEGRÁFICA

La inclinación de la Torre Eiffel

MADRID 25

Entre los diversos detalles que siguen recibíendose de las inundaciones en Francia y particularmente de la crecida del Sena en París, uno de los más curiosos es el que se refiere a la inclinación de la Torre Eiffel, de que se habló en los primeros momentos, producida por filtración de las aguas.

La noticia, aunque por algunos fué desmentida, parece confirmada en los siguientes términos:

Uno de los pilares de la célebre torre sufrió efectivamente una pequeña desviación de dos centímetros; pero este accidente carece de toda importancia, porque cada pilar de aquella se halla provisto de un aparato hidráulico especial, para que al pronto quede restablecido el equilibrio, en caso necesario. Así, algunos manejos de bomba han sido suficientes para que en la enorme masa de hierro se hace restablecido la más absoluta normalidad. Sus chentitos son de una solidez que desafa las mayores inundaciones.

Detención de una vitrolera

Comunican de Ginebra que por mandato telegráfico de la embajada francesa en Berna, la policía ha detenido a una mujer, llamada Luisa Simón, de 32 años, que cometió en París un grave delito.

Emboscada tras los árboles de un paseo, esperó el caso de su exámame y le arrojó a la cara el contenido de una botella de vitriolo.

La víctima del atentado sufrió gravísimas quemaduras, perdiendo a consecuencia de ellas un ojo.

La vitrolera ha confesado los hechos y constituida en prisión espera su extradición a Francia.

Curioso fenómeno atmosférico.—Una ciudad a oscuras en pleno día

En Saint-Malo se produjo hace dos días un curioso fenómeno meteorológico. Eran las once de la mañana, cuando una nube espesa y oscura se cernió sobre la ciudad, dejándola durante más de media hora completamente en las tinieblas, como si fuera de noche. Fué preciso encender las luces en las casas, en las tiendas, en las oficinas y talleres.

El fenómeno fué seguido de una gran tormenta de nieve.

El día reparció, tranquilizando a la población, donde muchos pensaron en las predicciones que se hacen estos días relativas al paso de un cometa.

Revoluciones de un terrorista

Dicen de San Petersburgo que el terrorista Petroff, autor del asesinato del jefe de la policía de aquella capital y que ha sido ya condenado a muerte, hizo en el curso de su interrogatorio en el juicio, gravísimas declaraciones.

Manifestó que el antiguo jefe de la policía, Guerssimoff, le aconsejó una vez que cometiera un acto de terrorismo, que consideraba necesario por razones políticas.

Añadió que el agente de la policía rusa en París, Dibitch, fué quien le proveyó de los explosivos para cometer el crimen por que se le ha juzgado ahora.

El acusado pidió que los dos sujetos citados por él, compareciesen como testigos, pero la petición fué rechazada.

Martin Fernández

MEJORAS DE VALLADOLID

Los tranvías eléctricos

LAS OBRAS COMIENZAN

La transformación de nuestra vieja ciudad en capital a la moderna, con todas las mejoras, comodidades y adelantos que el progreso en todos sus aspectos ha creado, avanza, quizá no muy de prisa, pero constantemente.

Desde los días en que aquel ilustre é inolvidable Miguel I. car inció y acionó la empresa, hasta los actuales, Valladolid ha cambiado por modo completo: quien desde aquella época no hubiese visto nuestra ciudad, ya no la conocería.

Aún falta mucho que hacer, ciertamente: pero hay que reconocer que las grandes obras se suceden con rapidez.

Dentro de e te año tendremos ya, el saneamiento terminado y los tranvías eléctricos funcionando.

Un esfuerzo más, y—realizado el complemento del alcantarillado ó sea el campo de purificación, concluida la mejora del alumbrado público y reformada la pavimentación—Valladolid será, sin duda, una de las poblaciones españolas más sanas, más adelantadas, más cómodas y más bellas.

La nueva sociedad
Los tranvías eléctricos eran una necesidad imperiosa. La acción es de sangre, a un servido con la perfección posible, no corresponden a la importancia que nuestra capital ha alcanzado, ni pueden realizar el servicio que su extenso perímetro y gran movimiento requiere.

La sociedad belga que explotaba el negocio, pensó en la electrificación de los tranvías; pero para realizar esto se presentaron, y adquirieron la concesión, los dos importantes grupos financieros que representan en Zaragoza don Basilio Paraiso y en Valladolid don Santiago Alba.

Estos elementos, que ya contaban con larga y vasta experiencia de esta clase de negocios, se encargaron de los tram-va-les valisoletanos en Agosto último, fecha en que realizaron la compra a la sociedad belga, y desde entonces vienen explotando el servicio actual y preparando la transformación.

Durante los meses transcurridos, se han hecho los estudios, se han preparado las concesiones, se han levantado los proyectos de edificios y trazados, y se ha encargado el material fijo y móvil.

Y ayer, todo terminado, se firmó la escritura de constitución de la sociedad anónima «Tranvías de Valladolid», ante el notario don Rafael Serrano, por don Basilio Paraiso (que al efecto llegó ayer de Madrid, regresando inmediatamente), don Santos Vallejo, don Julio Guillén y don Francisco Zorrilla.

La sociedad se ha constituido con un capital de un millón de pesetas, dividido en acciones de quinientas; acciones de que no se ha hecho suscripción, porque los dos grupos financieros antes citados, han cubierto por entero el capital.

El Consejo de administración queda formado así:

Presidente, don Basilio Paraiso.

Vocales: don José García y don Roberto Soteras, banqueros de Zaragoza, y don Santiago Alba, don Santos Vallejo, don Julio Guillén y don Francisco Zorrilla, de Valladolid.

Las nuevas líneas
Del proyecto de nuevas líneas se encargó al notable ingeniero don Isidro Rodríguez, cuya competencia en industrias eléctricas es extraordinaria y que es autor de los proyectos de las centrales y líneas de la «Electra Popular» realizadas bajo su dirección.

El estudio hecho para los tranvías es una obra concienzuda y completa.

En el plan trazado, la red de líneas abarca toda la ciudad, uniéndose sus puntos de mayor concurrencia con los diversos núcleos de población, y atiende a su expansión fuera del radio.

Son numerosas las líneas que componen el excelente plan; pero no todas se construirán por el momento.

Sólo las cinco siguientes serán tendidas ahora:

De la Plaza Mayor—que es el centro de la red—a la estación de Rosoco (San Bartolomé) y al Canal de Castilla.

De id. a la plaza de la Audiencia.

De id. a la Estación del Norte.

De id. a la Plaza de Toros, por las calles del Duque de la Victoria y Miguel Iscar.

Y de la Plaza de Toros a la estación del Norte, por la carretera de Salamanca.

La línea de la Plaza de Toros se prolongará, probablemente, hasta la Rubia.

Esta, en el plan, llega al Pinar de Antequera; pero se ha desistido de construirla, porque es demasiado extensa para línea urbana y tiene que recorrer largo espacio sin casas que garanticen el necesario tráfico de viajeros y mercancías.

Nada del actual sirve para el servicio de tranvías eléctricos.

Las líneas serán substituidas totalmente. Los railes nuevos, asentados con la firmeza que exige el enorme peso de los coches-motores, irán soldados por un moderno procedimiento, en soldadura autógena, que es la última palabra.

Merced a él, las uniones desaparecen, formando en realidad todos los railes una sola pieza, con lo cual se evita la trepidación que produce, usando los empalmes actuales, el paso de las ruedas sobre cada unión.

Los troleys no llevarán la «cebolla», comúnmente usada para el contacto con el cable de alimentación. Aquella será substituida por un arco, que entre otras ventajas tiene la muy importante de que no puede salirse nunca del cable.

La línea de alimentación irá montada sobre fuertes columnas de hierro, que por ser muy artísticas constituirán un gran elemento decorativo para las calles.

La línea será sencilla en las calles estrechas, y doble en las vías, cuya amplitud lo permite, como la Acera de Recoletos y el Paseo de Zorrilla.

En éstas, las columnas sostendrán sendos arcos volátiles, que contribuirán a hacer más espléndido el alumbrado público.

EL EXCMO. SEÑOR DON ROMAN LOPEZ NAVARRO

General de brigada, Caballero de la gran cruz de San Hermenegildo, Isabel la Católica y otras varias

ha fallecido a las cuatro de la tarde del 26 de Enero de 1910

después de recibir los auxilios es vituales El Excmo. Sr. Capitán general de la Región; su viuda la Excmo. Sra. D.ª Marcela Cordero; sus hijos doña María del Sagrado, don Enrique y don Eduardo; su hermano el Excmo. Sr. D. Eduardo López Navarro; Hermanos políticos, Primos, Sobrinos y demás Familia:

Ruegan a sus numerosos amigos se sirvan asistir a la conducción del cadáver al cementerio católico y al funeral que se celebrará en la iglesia parroquial de San Miguel, por lo que les quedarán eternamente agradecidos.

El difunto se despidió en el Cementerio y en la Iglesia.

Casa mortuoria.—Cruz de I Val, 1.

Conduccion del cadáver.—Hoy miércoles 26, a las tres y media de la tarde.

Funeral.—El jueves 27, a las ocho de la mañana.

No se reparten esquelas.

EL SEÑOR DON DIEGO SANTOS LOPEZ

Del Comercio falleció el día 27 de Enero de 1902

R. L. P.

Todas las misas ya encargadas, que se celebren el jueves 27 del actual, de siete a ocho de la mañana, en la Iglesia parroquial de San Andrés, serán aplicadas por el eterno descanso de su alma.

Su Viuda é Hijos, ruegan a todos sus amigos le tengan presente en sus oraciones.

El Norte

ES EL DIARIO QUE MAS CIRCULA EN CASTILLA
Único premiado en el Concurso agrario de Madrid de 1902

(TRES EDICIONES DIARIAS)

SUSCRIPCIÓN.—Capital: Trimestre, cuatro pesetas cincuenta céntimos. Provincias: Trimestre, cinco pesetas cincuenta céntimos.—Semestre: diez pesetas cincuenta céntimos.—Año, veinte pesetas.—Extranjero y posesiones españolas: Semestre, veintidós pesetas.—Año, cuarenta y seis pesetas.

ATENCIÓN Y COMENTARIOS.—Por tanto del periódico.—Esquelas de defunción tamaño 12 por 9 centímetros: 1.ª plana, veinte pesetas; 2.ª plana, doce pesetas; 4.ª plana, seis pesetas. Descuento de veinticinco por ciento a los suscriptores.

El exceso del tamaño indicado para: las esquelas, se cobrará por la tarifa general de publicidad.

PAGO ADELANTADO.—Se reciben anuncios y suscripciones durante todas las horas del día y de la noche en las oficinas: Duque de la Victoria, 31, esquina a Montero Calvo.

La correspondencia administrativa a nombre del Administrador de El Norte de Castilla. La correspondencia literaria y política al Sr. Director del periódico (No se devuelven los originales)

EDICIÓN DE LA MAÑANA

Nota del día

LA LIBERTAD Y EL ORDEN

Para juzgar de la situación verdadera de un país, no basta con leer la prensa política, ni es ciertamente medio de acerada información el juicio apasionado de los hombres de partido. Es más sencillo y más seguro observar sin preocupaciones ni apasionamientos la realidad.

Ella nos demuestra que ni los conservadores representan precisamente la causa del orden, ni los liberales traen consigo la inseguridad, el desorden y el quebrantamiento de la llamada sensatez de gobierno.

Gobernando los conservadores, se enseñoreó de una gran ciudad la anarquía. Gobernando los liberales, Barcelona ha alcanzado la plenitud y la normalidad de su vida ciudadana. Bajo el mando del Gobierno conservador, los católicos vieron arder iglesias y conventos y hallaron cerrado el templo donde elevaban a Dios sus oraciones. Mandando los liberales, no solo han visto garantizada la libertad de su conciencia y de su culto, sino que han podido celebrar un

Materia móvil
Claro está que el material móvil actual desaparece...

El servicio
En todas las líneas el servicio será rápido...

Las obras
Han comenzado ya las de construcción de los nuevos edificios...

Un reportero
No afortunados ni un día más...

La Política
CONFERENCIA TELEGRÁFICA
Información documental

El señor Moret ha calificado de completa mentira la extensa información que publica La Mañana...

Manifiesto en Bilbao
En Bilbao se ha celebrado una importante manifestación de gratitud hacia el Ayuntamiento...

El entusiasmo fué grande
En todo el Cantábrico reina un temporal horrible...

El temporal
En Bermeo un golpe de mar arrebató de la cubierta de un vaporcito pesquero...

En San Sebastián, hubo ayer un vendaval, seguido de copioso aguacero fuertes granizadas...

El mar estaba imponentísimo
Varios barcos han tenido que entrar en el puerto de arribada forzosa...

En Valencia, también hubo ayer fuerte ciclón
Produjo grandes daños. Muchos cristales fueron rotos por el viento...

Los cables de fluido eléctrico cayeron al suelo, quedando interrumpido el servicio de alumbrado público...

Los festejos durarán todo el mes
Se invitará a los reyes de España e Inglaterra...

Además de muy valiosos elementos extranjeros: se han inscrito para tomar parte en el concurso, varios españoles...

Los ladrones destruyeron tres puertas. No han sido capturados...

En el jardín de su casa, en Padrós, recibió un trabucazo Marcelino Adelantado...

En San Sebastián aumenta el entusiasmo por el concurso de aviación que se celebrará en Abril...

Defunciones: Pilar de la Parra Cristóbal, 5 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

Defunciones: María Vela, 27 años...

INFORMACIÓN MERCANTIL
EDICIÓN DE AYER
El Norte de Castilla
MERCADOS NACIONALES
Alaejos (Valladolid) 24
Burgos 24
Tojares (Salamanca) 24
Villalpando (Zamora) 24

ANEXO 4.
CAMBIO DE TRACCIÓN DE
ANIMAL A ELÉCTRICA.

D. José Deleito, D. José González Salgado y D. Ildefonso Urquía.

2.º Que dentro del plazo de la convocatoria se han presentado los Aspirantes que á continuación se expresan:

D. Juan Hurtado Jiménez de la Serna, D. Francisco de P. Amat y Villalba, don Emeterio Mazarruga, D. Luis García Guizarro y D. Carlos Viñals y Estallés.

3.º Que desde el día en que se publique en la GACETA el presente anuncio, comenzará á contarse el plazo para recurrir á los Jueces y suplentes que sean considerados incompatibles; y

4.º Que se efectuarán por el Tribunal las admisiones ó exclusiones con relación á la capacidad legal de los aspirantes admitidos.

Madrid, 2 de Marzo de 1910.—El Subsecretario, E. Montero.

MINISTERIO DE FOMENTO

Dirección General de Agricultura, Industria y Comercio.

MONTES

Examinado el presupuesto elevado á este Ministerio por la Inspección de Repoblaciones forestales y piscícolas con destino á los gastos que durante el año económico han de ocasionar los trabajos proyectados para la Sección 1.ª de la cuenca del río Segre y para las Secciones 1.ª y 7.ª de la cuenca del río Llobregat, que están á cargo de la 1.ª División hidrológico-forestal, importante 81.800 pesetas, así como el que ha formulado el Ingeniero Jefe de la misma para el citado servicio, que asciende á la cantidad de 262.814,87 pesetas:

Considerando que con el fin de amoldar las partidas de este presupuesto al crédito concedido en el de este Ministerio para trabajos hidrológico-forestales y para ajustarse á la prudente provisión que las circunstancias aconsejan en la distribución de créditos al principio del año, es de necesidad rebajar 8.000 pesetas en el presupuesto formulado por la Inspección,

S. M. el Rey (q. D. g.), de conformidad con lo propuesto por esta Dirección General, ha tenido á bien aprobar el mencionado presupuesto, por la cantidad de 73.800 pesetas, para atender á los citados servicios, dependientes de la 1.ª División hidrológico-forestal y para el corriente año económico, cuyo gasto se aplicará al capítulo 6.º, artículo 4.º del presupuesto vigente de este Ministerio y concepto 31 del mismo, relativo á «Servicio de repoblaciones hidrológico-forestales y piscícolas»; debiendo tenerse en cuenta que por tratarse de servicios que no deben ser objeto de contrato, dada su naturaleza, se ha de verificar por Administración, y que por el Ingeniero Jefe de la mencionada División se han de solicitar los oportunos libramientos de fondos y justificar su inversión en la forma establecida.

De orden del señor Ministro lo comunico á V. S. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid, 17 de Febrero de 1910.—El Director general, Groizard.

Señor Ordenador de Pagos por Obligaciones de este Ministerio.

Examinado el presupuesto que ha remitido la Inspección de repoblaciones forestales y piscícolas para indemniza-

ción y gastos de movimiento que ha de devengar durante el corriente ejercicio económico de 1910 el personal facultativo y auxiliar de la quinta División hidrológico-forestal, en la inspección y comprobación de los trabajos, estudios, inspección y dirección, y considerando que para formular dicha propuesta se ha tenido en cuenta el impulso y desarrollo que ha de darse á los trabajos en relación con la cuantía de los créditos concedidos en el presupuesto del Ministerio para el fin indicado,

S. M. el Rey (q. D. g.), de conformidad con lo propuesto por esta Dirección General, ha tenido á bien aprobar el citado presupuesto para el actual año económico, por su total importe de 14.400 pesetas, cuyo gasto se aplicará al capítulo 6.º, artículo 4.º del presupuesto vigente de este Ministerio y concepto 33 del mismo, relativo á «Servicio de repoblaciones forestales y piscícolas», debiendo tenerse en cuenta que por tratarse de un servicio, que dada su naturaleza no puede ser objeto de contrato, se ha de verificar por Administración, y que por el Ingeniero Jefe de la División se han de solicitar los libramientos de fondos y se ha de justificar su inversión en la forma establecida.

De orden del Señor Ministro lo comunico á V. S. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid, 18 de Febrero de 1910.—El Director general, Groizard.

Señor Ordenador de Pagos por Obligaciones de este Ministerio.

Examinado el presupuesto elevado á este Ministerio por la Inspección de Repoblaciones forestales y piscícolas, y formulado por el Ingeniero Jefe de la novena División hidrológico-forestal, para atender á los gastos que durante el actual año económico han de ocasionar los estudios de Repoblación de montañas, jornales de campo y de oficina, y materiales:

Considerando que están debidamente justificadas todas las partidas que en la propuesta figuran, y que el gasto que se presupone ha de tener adecuado empleo, puesto que ha de destinarse á la continuación de los trabajos en la Sección segunda de la cuenca de Santa Cruz de Tenerife,

S. M. el Rey (q. D. g.), de conformidad con lo propuesto por esta Dirección General, ha resuelto aprobar el mencionado presupuesto por la cantidad de 5.092,50 pesetas, para atender al mencionado Servicio, dependiente de la novena División hidrológico-forestal y para el corriente año económico, cuyo gasto se aplicará al capítulo 6.º, artículo 4.º del presupuesto vigente de este Ministerio y concepto 31 del mismo, relativo á «Servicio de Repoblaciones hidrológico-forestales y piscícolas», debiendo tenerse en cuenta que por tratarse de un servicio que no debe ser objeto de contrato, dada su naturaleza, se ha de verificar por Administración, y que por el Ingeniero Jefe de la expresada División se ha de solicitar los oportunos libramientos de fondos y justificarse su inversión en la forma establecida.

De orden del señor Ministro lo comunico á V. S. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid, 17 de Febrero de 1910.—El Director general, Groizard.

Señor Ordenador de Pagos por Obligaciones de este Ministerio.

Dirección General de Obras Públicas.

FERROCARRILES.—CONCESIÓN Y CONSTRUCCIÓN

Visto el expediente instruido para la sustitución del motor de sangre por el eléctrico en los tranvías urbanos de Valladolid:

Visto el proyecto presentado; Visto el dictamen de la Sección 2.ª del Consejo de Obras Públicas y de acuerdo con el mismo,

S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido á bien autorizar á la Sociedad Anónima Tranvías de Valladolid, para instalar la tracción eléctrica en las líneas que tiene actualmente en explotación y en las demás que tenga legalmente concedidas, así como para ampliar el servicio con el transporte de mercancías, con sujeción á las disposiciones siguientes:

1.ª Regirán en esta concesión, además de la ley general de Ferrocarriles y Reglamento para su ejecución, el Reglamento reformado de instalaciones eléctricas de 7 de Octubre de 1904, las condiciones impuestas al otorgar la concesión del tranvía, siempre que no se opongan á las presentes, y todas las demás disposiciones de carácter general que sean aplicables.

2.ª En los puntos de la línea aérea que se indica en el proyecto, se instalarán interruptores automáticos que aislen rápidamente una sección en caso de avería.

3.ª La anchura de los coches no excederá en ningún caso de 2,20 metros en sus partes más salientes.

4.ª Cada coche motor no podrá remolcar más que un solo vehículo.

5.ª Los coches motores irán dotados, además del freno eléctrico, de un freno mecánico.

6.ª Los coches de remolque estarán provistos de freno mecánico, que deberán ir servidos por un agente dedicado exclusivamente á este fin, á no ser que se establezca un freno continuo en todo el tren á más de los dos citados.

7.ª Los coches motores llevarán en su frente una defensa de forma conveniente que levante 12 centímetros sobre los carriles, y separe á uno y otro lado de la vía las personas ó animales que puedan hallarse en peligro de ser atropellados; una pantalla de cristales que sirva de defensa contra la lluvia y el viento; una campana de timbre sonoro, y un potente foco en la parte anterior para el servicio nocturno.

8.ª Será de cuenta de la Sociedad concesionaria la conservación en buen estado del pavimento entre los carriles y en la zona de medio metro por cada lado.

9.ª La Sociedad concesionaria quedará obligada á tener asegurado el transporte de mercancías una vez establecido este servicio.

10.ª La Sociedad establecerá una dependencia en los sitios donde se carguen ó descarguen las mercancías para las estaciones de los ferrocarriles, y otra, por lo menos, en cada extremo de las líneas que hayan de prestar estos servicios, para que el público pueda utilizarlos.

11.ª Para el buen orden de facturación, la Sociedad llevará un libro registro en el que se anoten las partidas por orden de presentación.

12.ª No pudiendo establecerse los plazos de transporte en la forma que los tienen las Compañías ferroviarias, el registro antes citado se dividirá en dos par-

ANEXO 5.
NOVEDADES DERIVADAS
DEL CAMBIO DE TRACCIÓN.

El Norte

ES EL DIARIO QUE MAS CIRCULA EN CASTILLA
Único premiado en el Concurso organizado de Madrid de 1902
(TRES EDICIONES DIARIAS)
SUBSCRIPCIÓN.—Capital: Trimestre, cuatro pesetas cincuenta céntimos. Provincias: Trimestre, cinco pesetas cincuenta céntimos. Semestre, diez pesetas cincuenta céntimos. Año, veinte pesetas.—Extranjero y posesiones españolas: Semestre, veintidós pesetas.—Año, cuarenta y seis pesetas.
AVISOS Y COMUNICACIONES.—Por cada línea del periódico.—Esquelas de defunción tamaño 12 por 9 centímetros: 1.ª plana, veinte pesetas; 2.ª plana, doce pesetas; 3.ª plana, seis pesetas. Descuento de veinticinco por ciento a los suscriptores.
El exceso del tamaño indicado para las esquelas, se cobrará por la tarifa general de publicidad.
PAGO ADELANTADO
Se reciben anuncios y suscripciones durante las horas de la mañana y de la noche en las oficinas. Duque de la Victoria, 31, esquina a Calle Calvo.
La correspondencia administrativa a nombre del Administrador de El Norte de Castilla se corresponde literaria y política al Sr. Director del periódico.
(No se devuelven los originales)

EDICIÓN DE LA MAÑANA

MEJORAS LOCALES

Los tranvías eléctricos

El cambio de traoolón

Desde hace algunos días, numerosas brigadas de obreros se ocupan en la construcción de las líneas de tranvías eléctricos, que en breve plazo habrán sustituido a las actuales, ya anticuadas, de motor de sangre.

Avanza la colocación de raíles; han terminado las obras de los nuevos cocheros y taller; están preparados ya todos los cruces, agujas y curvas que necesitarán las líneas, y llegó con premura el material fijo y móvil.

Pronto, muy pronto, antes de que comience Agosto, alguna de las líneas estará terminada, y correrá por ella los magníficos carruajes eléctricos, que darán a Valladolid la única nota de gran población de que todavía carece.

El trazado

Aunque ya dimos hace tiempo un avance del plan de nuevas líneas, creemos de interés para los lectores exponer detalladamente el trazado de las que se construirán inmediatamente y de las que se proyectan para más adelante.

Será centro y punto de partida y enlace de toda la red, la Plaza Mayor.

De ella partirán las cuatro líneas principales, que serán las siguientes:

De la Plaza Mayor al Canal de Castilla. — Pasará por las calles de la Manzana, Rinconada, San Benito, San Ignacio, plazuela de los Leones, calle Imperial, plazuela de San Nicolás, Puente Mayor y plaza de San Bartolomé hasta el muelle del Canal.

De la Plaza Mayor a la Audiencia y Cementerio. — Recorrerá las calles de Lencera, Jabón, plazuela de la Fuente Dorada, calle de la Libertad, Angustias, San Pablo, Cadenas de San Gregorio, Gondomar, Chancillería, Madre de Dios, Portillo de los Muertos y paseo del Cementerio hasta este.

De la Plaza Mayor a la Plaza de Toros. — Irá por las calles de Lencera, Jabón, plazuela de la Fuente Dorada, calle del Duque de la Victoria, Miguel Iscar, Avenida de Alfonso XIII, estación del Norte y carretera de Salamanca hasta la Plaza de Toros.

De la Plaza Mayor a la Plaza de Toros (por el Paseo de Zorrilla). — Recorrerá la calle de Santiago y la plaza y Paseo de Zorrilla.

Líneas en proyecto

Estas son las líneas que por el momento se han de construir.

En un breve espacio de tiempo se proyecta construir la línea de la Rubia, el ramal que por ahora termina en la Plaza de Toros.

Otra línea, de casi segura e inmediata realización, será la que partiendo de la Plaza Mayor, seguirá por las calles de Lencera, Jabón, plazuela de la Fuente Dorada, calles de Canoasdel Castillo, Núñez de Arce, plazuela del Museo, calle de la Merced y Cervantes, llegará hasta el Portillo de la Merced y Puertas de Tudela, para servir a los populosos barrios de San Juan y San Andrés.

Cuando este ramal funcione, se construirá en seguida otro, que desde el Portillo de la Merced, pasando por la calle Nueva de la Estación al antiguo Callejón de los Toros, empalme en la plazuela del momento a Colón con la otra línea, quedando así completa la línea de circunvalación.

También tiene la empresa el propósito de construir otra línea que partiendo del Arco de Ladrillo, continuará por la carretera de Madrid, sirviendo a los Almacenes Generales de Castilla y al cuartel del Conde Ansuréz.

Este proyecto se llevará a cabo en cuanto el problema del paso por el Arco de Ladrillo se haya resuelto.

Línea de expansión

Esta se considera esencial en el plan de la nueva empresa.

Primamente se pensó en que dicha línea fuera hasta el Pinar de Antequera; pero las insuperables dificultades con que se ha tropezado, unido al gran costo de la misma y a otras razones que no son de esta índole, ha obligado a la empresa a desistir del proyecto.

En la actualidad se estudia otro proyecto de línea, que no siendo tan extensa como la del Pinar de Antequera, tiene el mismo objetivo de llevar la gente hasta las afueras de la capital.

Abonos y billetes baratos

Para dar todo género de facilidades al público, la empresa, pondrá en circulación unos abonos fotográficos, que facilitarán mucho el servicio y resultará sumamente económico para el viajero.

También se establecerá una tarifa especial de billetes a mitad de precio, para los obreros, durante las horas de entrada y salida del trabajo.

Inauguración

Se verificará a fines de Julio, como arriba indicamos, la de una de las líneas, que probablemente será la de la Plaza Mayor a la Plaza de Toros.

Todas las restantes estarán terminadas para primeros de Septiembre.

A fin de que los trabajos se lleven con la actividad necesaria para inaugurarlos en la fecha indicada, muy en breve comenzarán las obras por otros varios sitios, incluso las calles del Duque de la Victoria y Miguel Iscar y el Paseo de Zorrilla.

Las tranvías

Las nuevas líneas eléctricas, por la solidez del material fijo y el empleo de la soldadura autógena para el empalme de los carriles, serán seguramente las mejor montadas de España. La soldadura, que evita casi en absoluto la trepidación, es una novedad que solo tiene en España una línea de Barcelona.

Los coches serán del último modelo; servidos por un personal debidamente instruido y elegantemente uniformado; las biliteras serán de nuevo sistema.

Todo lo posible se propone hacer la empresa para que queden satisfechas las necesidades de la comunidad del público.

Cocheras y talleres

En las antiguas cocheras del tranvía se han construido nuevos edificios y se han hecho importantes mejoras para atender las exigencias del nuevo tráfico.

Una de las más importantes instalaciones realizadas, es la de los amplios talleres de reparaciones, provistos de todas las máquinas necesarias para el arreglo de coches y demás servicios de la explotación.

Llama la atención una hermosa y moderna prensa hidráulica para montar las ruedas en sus ejes, de 152.500 kilogramos de fuerza.

Toda la maquinaria está movida por la electricidad.

En esos talleres no solamente se pueden hacer reparaciones, sino construir jardinerías y coches para mercancías.

Construida en ella hay ya una hermosísima jardinería capaz para treinta y seis asientos, y otras se han reparado de las que prestan el servicio actualmente.

Otros edificios se están construyendo, incluso unas amplias cocheras para los motores y casas para el personal.

La nueva empresa, que tiene entre sus elementos algunos que cuentan con la experiencia de la transformación de la tracción en Zaragoza y de la explotación de modernas líneas de tranvías eléctricos, realiza la instalación con todo lujo, sin dejar perfeccionamiento que no utilice; de modo que serán nuestros tranvías tan perfectos y cómodos, como los mejores que hasta ahora se han instalado.

Del Extranjero

CONFERENCIA TELEGRÁFICA

La Insurrección en Yucatán

Madrid 10

Cablegrafían de Nueva York, que la insurrección de Yucatán se extiende considerablemente.

La escuadrilla varios adversarios del coronel Díaz, que mandan 8.000 hombres.

Los contingentes rebeldes se encuentran cerca de Mérida, a donde el Gobierno ha enviado 2.000 soldados.

La sublevación se ha propagado mucho.

Apostos bólios

Telegrafían de Constantinopla que por la Sublime Puerta se han pedido grandes aprovisionamientos para el ejército y ocho automóviles blindados.

Suceso oomovido

Se conocen algunos detalles de la detención, verificada en Monterrey (Méjico) del candidato a la presidencia de la República señor Madera.

Se acusa a éste de facilitar la fuga de Roque Estrada, perseguido de orden del Gobierno y ésta fue la causa de la detención.

Enterado de ello el perseguido, se ha presentado a las autoridades.

Turcos y griegos

En Suirna y otros puntos se ha obligado a los comerciantes griegos a cerrar los almacenes.

Los trabajadores se han negado a descargar los vapores que proceden de Grecia.

Lo de Crata

En Londres se ha publicado una nota oficiosa desmintiendo que, como motivo del reciente cambio de rey, se haya modificado la actitud de Inglaterra en los asuntos de Crata.

Añade que las naciones protectoras obran de común acuerdo para mantener el statu quo.

Los terremotos en Italia

Los periódicos italianos siguen ocupándose de los terremotos de estos días y sus consecuencias.

La zona que más ha sufrido se encuentra en la parte oriental de la provincia de Avelino y se extiende hasta el mar. Los Municipios más perjudicados son los de la parte napolitana de los Apeninos. El epicentro es un cono volcánico de 300 metros de altura. Es aquella una de las regiones clásicas de los terremotos.

El padre Alfani, del Observatorio de Florencia, predice que las sacudidas se repetirán durante más de un mes; si bien cree que estas repeticiones serán ligeras y carecerán de importancia.

Otros sabios, y entre ellos el profesor Mercatelli, de Nápoles, estudia detenidamente el fenómeno y emiten opiniones que son muy discutidas.

En Nápoles el pánico no se ha calmado todavía. Gran parte de la población, ante el temor de nuevos hundimientos, pasa las noches al aire libre.

Los reyes han llegado a Avelino, acompañados del ministro de Trabajos

públicos. Todos los pueblos del tránsito les han hecho caluroso recibimiento.

El Papa, dolorosamente impresionado, ha manifestado deseos de conocer todos los detalles de la catástrofe y ha teleografiado a las autoridades eclesásticas las obras por otros varios sitios, incluso las calles del Duque de la Victoria y Miguel Iscar y el Paseo de Zorrilla.

Explosión en una fábrica

Una fábrica de carburo, situada entre Schlebusch y Dunnewald, cerca de Colonia, ha quedado enteramente destruida a causa de una explosión.

Afortunadamente los obreros se hallaban ausentes, si bien algunos, así como muchos habitantes de la villa, fueron alcanzados por la proyección de los escombros.

La sacudida se sintió hasta en Colonia, a 15 kilómetros de distancia, y por un instante se pensó en un temblor de tierra.

No se conocen aun más detalles.

Muerto por una segadora

En Montaban un labrador, llamado Fournice, de 50 años, se hallaba segando heno con una máquina segadora arrastrada por una pareja de bueyes. De repente los animales imprimieron a la máquina un falso movimiento, tan brusco y tan inesperado, que el pobre labrador fué arrojado al suelo y la hoja de la segadora le amputó una pierna.

Trasladado al hospital próximo falleció a los pocos momentos.

Martin Fernandez

"Política inglesa contemporánea"

Como recordarán nuestros lectores, no hace mucho que el distinguido concejal y abogado del Ilustre Colegio vallisoletano, don Emilio Gómez Díez, pronunció en el Ateneo dos interesantísimas conferencias, acerca del tema que encabeza estas líneas. Nada hemos de añadir a lo dicho aquellos días en nuestras columnas. La labor de investigación llevada a cabo por el señor Gómez Díez, se alaba por sí misma, y su doctrina—maravillosamente expuesta—tuvo ocasión de ser apreciada, en toda la lozanía y vigor que da la manifestación hablada de pensamiento, el selecto y numeroso público que llenó el salón.

Mucho agradeceremos al señor Gómez Díez el envío de algunos ejemplares de sus conferencias, primeramente editadas en la Imprenta Castellana.

LA FIESTA DEL ESTADO MAYOR

CONFERENCIA TELEGRÁFICA

Funerales

Madrid 10

En la iglesia de los Jesuitas se han celebrado solemnes funerales por los individuos del Estado Mayor muertos en diferentes campañas.

En nombre del rey presidió el infante don Carlos, asistiendo también el infante de Baviera, el ministro de la Guerra, el capitán general de Madrid, las autoridades militares y todos los jefes y oficiales del cuerpo.

Ofició el padre Lacasa, rezándose un responso por el alma de los difuntos.

Martin Fernandez

Comisión provincial

Ayer celebró sesión la Comisión provincial, bajo la presidencia de don Lúcio Recio, asistiendo los vocales señores Rico, Espinosa, Gutiérrez, Fraile y González Lorenzo. Informaron en un expediente de Saneamiento de Mayoria, en otro contra imposición de una multa a la compañía de ferrocarriles de Medina del Campo a Salamanca, por choque de dos trenes en la estación de El Casapillo.

El rey en San Sebastián

CONFERENCIA TELEGRÁFICA

La llegada

Madrid 10

Telegrafían de San Sebastián que llegó a aquella capital el rey con sus acompañantes.

En la estación esperaban a su majestad las autoridades y comisiones oficiales.

Una compañía con bandera y música hizo al rey los honores de ordenanza. Don Alfonso revisó las fuerzas y conversó con las autoridades.

Después marchó en automóvil a Miramar, donde descansó breve rato. Después cambió de ropa y se trasladó a Biarritz, donde pasará el día.

Estancia en Biarritz

Comunió en Biarritz que llegó el rey de España en automóvil.

Poco después le visitó el doctor Moore, quien almorzó con su majestad. Don Alfonso se cree que regresará mañana.

Martin Fernandez

Academia de Caballería

EXÁMENES DE INGRESO

En el primer ejercicio (Francés y Dibujo), fueron admitidos los señores: don José Sancho, don Antonio de la Fuente, don Gerardo Parlo, don Eusebio de la Peña, don Manuel Ullé, don Francisco Cosío, don Carlos López Cortijo y don Elesterio Delgado.

En el segundo ejercicio (Aritmética y Algebras) fueron aprobados: don José María Cabeza, con 1015 y 1033; don Jesús Rodríguez Rivas, con 921 y 912; don Luis Indat, con 1050 y 948; don Alejandro Arias Salgado, con 1182 y 1133; y don Antonio Santos, con 1321 y 1404 puntos en aquellas asignaturas respectivamente.

Aprobó Algebra don Joaquín Ortiz de Zárate, con 912 puntos.

Aprobaron Aritmética: don Miguel Cabellos, con 765, y don José Carrionzo, con 923 puntos.

La Política

CONFERENCIA TELEGRÁFICA

Toma de posesión de Burrell

Madrid 10

A mediodía de hoy se ha posesionado de su cargo el nuevo ministro de Instrucción pública don Julio Burrell.

Asistió al acto todo el personal del ministerio.

El ministro saliente, conde de Romanones, pronunció un breve discurso, presentando al señor Burrell y haciendo grandes elogios del personal del ministerio.

Ensalzó grandemente los méritos del nuevo ministro, quien—dijo—dejará escrita una página de gloria en la administración pública.

Contestó al conde el señor Burrell, diciendo que dos personas le ayudaron para ascender en su carrera política: don Rafael Gasset y el conde de Romanones.

Ofreció hacer la ley declarando la inamovilidad de los empleados del ministerio, y anunció que seguirá desarrollando los planes iniciados por el conde de Romanones.

Este y el señor Burrell se abrazaron efusivamente.

Todo el personal del ministerio salió a despedir al conde de Romanones.

Canalejas y Moriano

El señor Canalejas ha dedicado mañana de hoy a devolver visitas.

Almorzó fuera de su domicilio y no recibió a los periodistas.

El ministro de la Gobernación estuvo paseando por la Casa de Campo, no recibiendo tampoco a los periodistas.

Esta tarde se reúne el Consejo de ministros para proseguir ocupándose del discurso de la Corona.

Los diputados de actas

El Tribunal Supremo ha terminado sus trabajos con la vista pública de las actas de Tenerife, celebrada hoy.

En el Congreso se recibieron hoy los dictámenes de las de Molina de Aragón, Vich, Huelva, Miranda, Ecija, Trujillo y Chantada.

Por este último distrito se propone la proclamación del conservador señor Leanz y por el de Molina de Aragón se propone la nulidad, con la pena de quedar privado el distrito de la representación en Cortes.

Martin Fernandez

El Proceso de Saldaña

¿Testamento falso?

ANTE EL JURADO

(DE NUESTRO ENVIADO ESPECIAL)

Décimaséptima sesión

CONTINUAN LOS INFORMES

Palencia 10

Los informes de los abogados defensores, señores Fernández Cubas y Miguel Canceo, han consumido totalmente las dos sesiones celebradas hoy en este juicio.

El informe pronunciado por el señor Cubas, defensor del médico don Federico Cocco, ha sido un triunfo señaladísimo que dejará huella indeleble en la brillante carrera del notable letrado.

La elocuencia cálida y vehemente del señor Fernández Cubas, subyugó desde el primer momento la atención del público que escuchó con verdadero deleite—convertido a ratos en emoción profunda—la admirable oración forense pronunciada en defensa del procesado señor Cocco.

El trabajo realizado por el letrado don Horacio Miguel Canceo en defensa de sus patrocinados los testigos de la cédula testamentaria, ha sido también muy notable, demostrando el culto periodista una selectísima cultura y dando a su brillante labor un sello muy personal.

Ambos letrados han sido objeto de calurosas felicitaciones por parte de sus compañeros y amigos.

INFORME DEL SEÑOR CUBAS

La defensa del médico don Federico Cocco, encomendada al notable criminalista vallisoletano don Mariano Fernández Cubas, comienza su informe dirigiendo respetuoso saludo a la Sala, al tribunal del Jurado, al ministerio fiscal y a la acusación pública, al que en nombre del de Valladolid, saluda cordialmente.

El trabajo realizado por el letrado don Horacio Miguel Canceo en defensa de sus patrocinados los testigos de la cédula testamentaria, ha sido también muy notable, demostrando el culto periodista una selectísima cultura y dando a su brillante labor un sello muy personal.

Ambos letrados han sido objeto de calurosas felicitaciones por parte de sus compañeros y amigos.

Marruecos

CONFERENCIA TELEGRÁFICA

La situación en Foz

Madrid 10

Le Matin, de París, dice que en Fez no queda ningún soldado, habiendo desertado todos los tábores instruidos por oficiales extranjeros.

Los jefes de las tribus celebran reuniones para concertar un movimiento general contra el sultán Muley Hafid.

La ira del pueblo contra el sultán ha aumentado el fallecimiento del bajá Ben-Alsa, de resultados de un apaleamiento sufrido por orden de Hafid.

Martin Fernandez

Oribmales

En la Sala de lo civil se celebró ayer la vista de un pleito procedente del Juzgado de La Vecilla, sobre cumplimiento de un contrato y reclamación de cantidad.

En un notable informe de don José al apellidado don Manuel Alonzo, el ilustre abogado señor Gavilán. El pleito no se prononó en esta segunda instancia.

EL PROCESO DE SALDAÑA

¿Testamento falso?

ANTE EL JURADO

(DE NUESTRO ENVIADO ESPECIAL)

Décimaséptima sesión

CONTINUAN LOS INFORMES

Palencia 10

Los informes de los abogados defensores, señores Fernández Cubas y Miguel Canceo, han consumido totalmente las dos sesiones celebradas hoy en este juicio.

El informe pronunciado por el señor Cubas, defensor del médico don Federico Cocco, ha sido un triunfo señaladísimo que dejará huella indeleble en la brillante carrera del notable letrado.

La elocuencia cálida y vehemente del señor Fernández Cubas, subyugó desde el primer momento la atención del público que escuchó con verdadero deleite—convertido a ratos en emoción profunda—la admirable oración forense pronunciada en defensa del procesado señor Cocco.

El trabajo realizado por el letrado don Horacio Miguel Canceo en defensa de sus patrocinados los testigos de la cédula testamentaria, ha sido también muy notable, demostrando el culto periodista una selectísima cultura y dando a su brillante labor un sello muy personal.

Ambos letrados han sido objeto de calurosas felicitaciones por parte de sus compañeros y amigos.

INFORME DEL SEÑOR CUBAS

La defensa del médico don Federico Cocco, encomendada al notable criminalista vallisoletano don Mariano Fernández Cubas, comienza su informe dirigiendo respetuoso saludo a la Sala, al tribunal del Jurado, al ministerio fiscal y a la acusación pública, al que en nombre del de Valladolid, saluda cordialmente.

El trabajo realizado por el letrado don Horacio Miguel Canceo en defensa de sus patrocinados los testigos de la cédula testamentaria, ha sido también muy notable, demostrando el culto periodista una selectísima cultura y dando a su brillante labor un sello muy personal.

Ambos letrados han sido objeto de calurosas felicitaciones por parte de sus compañeros y amigos.

acusaciones, no ha habido una sola declaración que haya determinado, con perfecta precisión, cómo se cometió el hecho; nadie ha podido puntualizar cómo y en qué momento se pusieron de acuerdo los procesados.

«Si el convenio entre ellos fué anterior a la muerte de doña Catalina, ¿creéis que personas de intelectualidad como las que se sientan en el banquillo, habían de ser tan torpes que se entretuvieran en hacer ir y venir a la gente, llamar a los curas y al notario y hacer presenciar el delito a todas esas personas que aquí han venido a declarar?»

«La previsión de personas conocedoras de las leyes iba a alcanzar a tan poco, que no fuese capaz de evitar esos vicios de nulidad que parece tener el documento, expuesto a ir a presidio sin la garantía de que el testamento fuese válido?»

«Vamos a suponer, en otro caso, que el concierto de esas voluntades se realizó en el instante mismo de la muerte de doña Catalina, y que quince personas tuvieron en el momento preciso toda la sangre fría y perversidad de corazón que el hecho de autos supone?»

«Pasa después a estudiar la prueba pericial que, dice, debe tomarse como verdadera dogma de fe y prueba de mayor excepción.»

«Protesta el señor Cubas de que para la apreciación de un delito vulgar, se considerase preciso el nombramiento de un juez especial.»

«Se queja también de la determinación de efectuar el interrogatorio de los procesados con separación unos de otros, y dice que esta pretensión del ministerio fiscal ha sido una cana que se ha vuelto lanza, pues los procesados declararon con una admirable unanimidad.»

«Después de recordar varios errores judiciales, hace un estudio atinadísimo de la embolia pulmonar que padecía doña Catalina, para comprobar cómo está sufrió un colapso a las dos y media y reacción después.»

«Califica al testigo Pablo Marcos de embaucador interesado, como deducción del resultado de la prueba. En este punto, la sesión se suspende unos minutos para tomar descanso el orador.»

Cuando se reanuda, el señor Cubas hace un examen detenido y concienzudo de la prueba, afirmando que todos los testigos de cargo son interesados y se contradicen, y que las declaraciones de los dos sacerdotes que han comparecido están desmentadas por la de otro sacerdote, prestada cuando iba a morir.

Recordando que el fiscal y el acusador privado han invocado textos de nuestros lictos, recomienda al J. los jurados que recuerden las escenas de la admirable comedia de Benavente *Los intereses creados*.

Sostiene que no existía ningún cariño entre doña Catalina y Ricardo Cortes, y que las vueltas de éste a la casa, fueron siempre debidas a la influencia de los jesuitas.

En brillantes párrafos excita a los jurados a que solo atiendan al dictar el fallo a los impulsos de su conciencia; les recuerda, como decía Alfozo, el *Sabio*, que es preferible que se salven cien culpables a que sea condenado un inocente; y termina así: «¿Hay alguien que se atreva a afirmar que don Federico Cocco hizo falsamente una certificación de defunción?»

«Hay aquí dos acusaciones formuladas: una, la de haberse falsado un testamento; otra, que se refiere exclusivamente a mi patrocinado: la de haberse extendido—como base para aquel delito—una certificación de defunción falsa.»

«Pero antes de nada, y dejando a un lado si aquí se trata de buscar justicia o de ver el modo de apoderarse de los siete millones de reales a que se hace ascender la fortuna de doña Catalina, yo voy, para daros la medida de la prueba de cargo que aquí ha sido traída, a recordaros la declaración de uno de los testigos: del escribiente del notario de Valladolid, señor Francia.»

«Decía este testigo que él se había enterado de la existencia de un segundo testamento, posterior al otorgado ante su principal, por conversación sostenida en el despacho de éste; que la noticia le había sido confirmada después por el señor Francia, y que entonces fué cuando se decidió a ir a Saldaña y allí hacer las averiguaciones necesarias para ver si en tal documento existía la supuesta falsedad.»

«Si el señor Francia no se hubiese visto privado de venir a declarar aquí por sbita dolencia, se hubiese encontrado en un grave apuro para mantener las afirmaciones de su amante, y poder con ellas compaginar el secreto que en el sagrado recinto de una notaría debe existir.»

«Preciso es que nos fijemos también en el particular comienzo de este proceso. No ha nacido con el gesto noble y gallardo de quien a cara descubierta dijera: «yo acuso», sino en la forma solapada y artera de una denuncia anónima.»

«La acusación privada, no por falta de condiciones, sino probablemente por sobre de ellas, ha hecho un informe civil de lo que debiera haber sido franca acusación criminal.»

«Bien claramente afirmó ella misma en la tarde de ayer que más que acusar a los procesados se proponía defender los intereses de su representado don Ricardo Cortes. Y añadió, incurriendo en lamentable equivocación, que para realizar lo último y conseguir la perfecta defensa de los intereses de su patrocinado, tendría que realizar lo primero y mantener la acusación aquí levantada.»

«Es decir, que había que entrar en el dominio de los siete millones de doña Catalina, fuese como fuese, sacrificando a las quejas familiares de los procesados que así se sientan si ello era preciso.»

Suspendió la sesión por lo avanzado de la hora, es reanuda esta mañana a las nueve, prosiguiendo en el uso de la palabra el señor Fernández Cubas.

Insistiendo el defensor del señor Cocco en apreciar que el informe del acusador privado fué de carácter puramente civil, afirma que no es cierto, como aquella acusación pretende, que un veredicto de inculpabilidad sea la patente para garantizar la herencia de doña Catalina a favor de los procesados, pues siempre quedará expedita la vía civil para buscar la anulación del testamento.

«Yo vengo—continúa el señor Cubas—a defender al señor Cocco, que no tiene interés directo ni indirecto en la vista de estos testamentos, y que además si alguna vez a afirmar que doña Catalina tuviese la capacidad necesaria para testar.»

«En la extensa prueba que se ha hecho por las

CONFERENCIA TELEGRÁFICA

La situación en Foz

Madrid 10

Le Matin, de París, dice que en Fez no queda ningún soldado, habiendo desertado todos los tábores instruidos por oficiales extranjeros.

Los jefes de las tribus celebran reuniones para concertar un movimiento general contra el sultán Muley Hafid.

La ira del pueblo contra el sultán ha aumentado el fallecimiento del bajá Ben-Alsa, de resultados de un apaleamiento sufrido por orden de Hafid.

Martin Fernandez

CONFERENCIA TELEGRÁFICA

La situación en Foz

Madrid 10

Le Matin, de París, dice que en Fez no queda ningún soldado, habiendo desertado todos los tábores instruidos por oficiales extranjeros.

Los jefes de las tribus celebran reuniones para concertar un movimiento general contra el sultán Muley Hafid.

La ira del pueblo contra el sultán ha aumentado el fallecimiento del bajá Ben-Alsa, de resultados de un apaleamiento sufrido por orden de Hafid.

Martin Fernandez

CONFERENCIA TELEGRÁFICA

La situación en Foz

Madrid 10

Le Matin, de París, dice que en Fez no queda ningún soldado, habiendo desertado todos los tábores instruidos por oficiales extranjeros.

Los jefes de las tribus celebran reuniones para concertar un movimiento general contra el sultán Muley Hafid.

La ira del pueblo contra el sultán ha aumentado el fallecimiento del bajá Ben-Alsa, de resultados de un apaleamiento sufrido por orden de Hafid.

Martin Fernandez

CONFERENCIA TELEGRÁFICA

La situación en Foz

Madrid 10

Le Matin, de París, dice que en Fez no queda ningún soldado, habiendo desertado todos los tábores instruidos por oficiales extranjeros.

Los jefes de las tribus celebran reuniones para concertar un movimiento general contra el sultán Muley Hafid.

La ira del pueblo contra el sultán ha aumentado el fallecimiento del bajá Ben-Alsa, de resultados de un apaleamiento sufrido por orden de Hafid.

Martin Fernandez

CONFERENCIA TELEGRÁFICA

La situación en Foz

Madrid 10

Le Matin, de París, dice que en Fez no queda ningún soldado, habiendo desertado todos los tábores instruidos por oficiales extranjeros.

Los jefes de las tribus celebran reuniones para concertar un movimiento general contra el sultán Muley Hafid.

La ira del pueblo contra el sultán ha aumentado el fallecimiento del bajá Ben-Alsa, de resultados de un apaleamiento sufrido por orden de Hafid.

Martin Fernandez

CONFERENCIA TELEGRÁFICA

La situación en Foz

Madrid 10

Le Matin, de París, dice que en Fez no queda ningún soldado, habiendo desertado todos los tábores instruidos por oficiales extranjeros.

Los jefes de las tribus celebran reuniones para concertar un movimiento general contra el sultán Muley Hafid.

La ira del pueblo contra el sultán ha aumentado el fallecimiento del bajá Ben-Alsa, de resultados de un apaleamiento sufrido por orden de Hafid.

Martin Fernandez

CONFERENCIA TELEGRÁFICA

La situación en Foz

Madrid 10

Le Matin, de París, dice que en Fez no queda ningún soldado, habiendo desertado todos los tábores instruidos por oficiales extranjeros.

Los jefes de las tribus celebran reuniones para concertar un movimiento general contra el sultán Muley Hafid.

La ira del pueblo contra el sultán ha aumentado el fallecimiento del bajá Ben-Alsa, de resultados de un apaleamiento sufrido por orden de Hafid.

Martin Fernandez

ANEXO 6.
INAUGURACIÓN DE LOS TRANVÍAS
DE TRACCIÓN ELÉCTRICA.

ANEXO 7.
CADUCIDAD DE LA CONCESIÓN DE
LOS TRANVÍAS DE VALLADOLID.

ORDEN de 30 de abril de 1940 por la que se aprueban los cupos que se indican para hacer efectivas determinadas sanciones a funcionarios de dicho Ministerio.

Ilmo. Sr.: Dispuesto por Orden circular de la Presidencia del Gobierno, fecha 4 del corriente mes, la fijación del cupo con relación

al cual hayan de aplicarse las sanciones de postergación para cada Cuerpo o Servicio de los funcionarios pertenecientes a los mismos, como consecuencia del respectivo expediente de depuración que se les haya instruido con sujeción a las prescripciones de la Ley de 10 de febrero de 1939, Este Ministerio, en cumplimien-

to de lo que previene la citada Orden y de conformidad con la propuesta formulada por la Subsecretaria, ha tenido a bien aprobar los cupos que a continuación se indican para hacer efectivas las sanciones de referencia a los funcionarios pertenecientes a los Cuerpos Técnico-administrativo y Auxiliar a extinguir de Obras Públicas.

Cuerpo Técnico-Administrativo y Auxiliar		Auxiliares de 7.200 pesetas		7
Jefes Superiores de Administración Civil.....	1	Idem de 6.000 pesetas	7	7
Idem de Administración Civil de primera clase...	1	Idem de 5.000 pesetas	5	5
Idem id. de segunda	1	Cuerpo a extinguir de Auxiliares de Obras Públicas		
Idem id. de tercera	1	Auxiliares principales	1	1
Idem Negociado de primera clase	3	Idem mayores	1	1
Idem id. de segunda	7	Idem primeros	1	1
Idem id. de tercera	12	Idem segundos	2	2
Oficiales de Administración civil	7	Idem terceros	2	2

Lo que participo a V. I. para su conocimiento y efectos.
Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 30 de abril de 1940.

PEÑA BOEUF

Ilmo. Sr. Subsecretario de este Ministerio.

ORDEN de 7 de junio de 1940 por la que se declara caducada la concesión de los tranvías de Valladolid.

Ilmo. Sr.: Vista la propuesta de caducidad, aprobada en Consejo de Ministros, de la concesión de las líneas de tranvías de Valladolid que hubo de otorgarse a la «Compañía de Tranvías de Valladolid» por sesenta años, a contar del 28 de febrero de 1910 en que por Real Orden de dicha fecha publicada en la «Gaceta» de Madrid de 7 de marzo siguiente, se autorizó el cambio de motor de sangre por el eléctrico, cuya explotación se halla en suspenso desde el año 1933, sin que por la Compañía se haya alegado razón alguna que se opusiera a la caducidad, de la que, por el contrario, en su escrito de 11 de enero último hubo de instar que se ultimara el expediente, se declara, desde luego, caducada la concesión de los mencionados tranvías; debiendo, en consecuencia, procederse, cual, en relación con la declaración de caducidad, se determina en la Ley general de Ferrocarriles de 23 de noviembre

de 1877, Reglamento para su aplicación de 24 de mayo de 1878 y demás disposiciones legales aplicables.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos consiguientes.

Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 7 de junio de 1940.

PEÑA BOEUF

Ilmo. Sr. Director general de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera.

ORDEN de 22 de junio de 1940 por la que se acuerda sea cumplida en sus propios términos, la Sentencia dictada por la Sala Tercera del Tribunal Supremo sobre confirmación o revocación de la Orden Ministerial de 20 de febrero de 1935.

Ilmo. Sr.: En el recurso Contencioso-administrativo número 14.823, en única instancia entre don Juan Antonio, doña Carmen, doña Milagros y doña Josefina Gil Calvo, y doña Dolores Hidalgo González, como tutora de sus nietos doña Pilar y don Joaquín Gil Calvo, demandantes, y la Administración General del Estado, demandada, sobre confirmación o revocación de la Orden ministerial de Obras Públicas de 20 de febrero de 1935, en pleito respecto a la

fijación de precios de fincas ocupadas con motivo de las obras para la protección y aislamiento del segundo Depósito de Aguas y Acueducto de Villa, de los Canales del Lozoya, la Sala tercera de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Supremo, ha dictado Sentencia con fecha 16 de abril de 1940, cuyo fallo es el siguiente:

«Fallamos que debemos acoger y acogemos la excepción de falta de personalidad alegada por el Ministerio Fiscal en cuanto se refiere a doña Dolores Hidalgo González y doña Pilar y don Joaquín Gil Calvo; y por lo que respecta a los restantes demandantes, debemos absolver y absolvemos a la Administración General del Estado de la demanda deducida por don Juan Antonio, doña Carmen, doña Milagros y doña Josefina Gil Calvo y doña Milagros Calvo Iriarte contra la Orden del Ministerio de Obras Públicas de 20 de febrero de 1935, impugnada en el presente pleito, que declaramos firme y subsistente.»

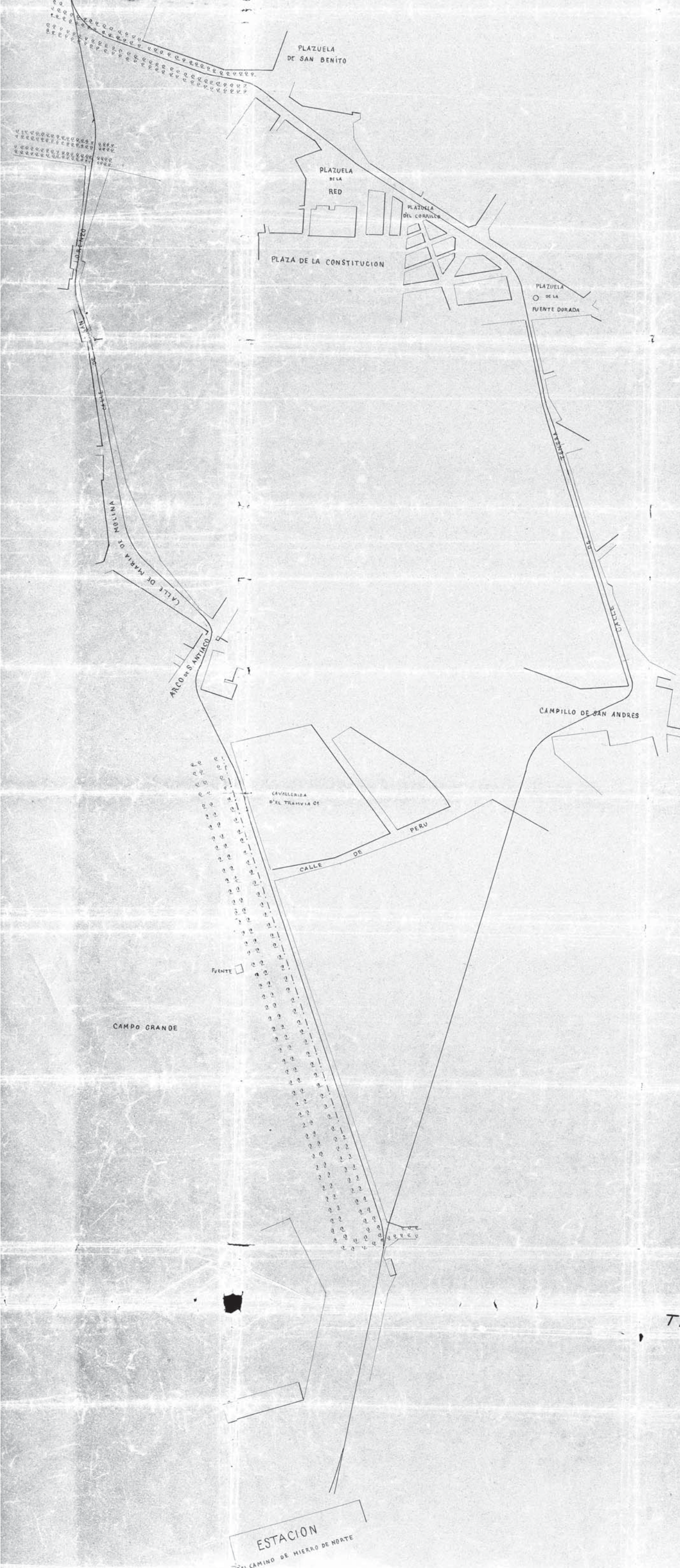
En su consecuencia, este Ministerio ha acordado sea cumplida, en sus propios términos, la Sentencia de referencia.

Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 22 de junio de 1940.

PEÑA BOEUF

Ilmo. Sr. Subsecretario de Obras Públicas.

PLANO 1.
LÍNEA DE TRANVÍA PROYECTA
POR REMIGIO CORDERO.



PLAZUELA DE SAN BENITO

PLAZUELA DE LA RED

PLAZUELA DEL CORRAL

PLAZA DE LA CONSTITUCION

PLAZUELA DE LA FUENTE DORADA

CALLE DE MARIA DE ANTONA

ARCO DE S. ANTONIO

CAMPILLO DE SAN ANDRES

CAVALLERIA D'EL TRAMVIA DE

PERU

CALLE DE

CAMPO GRANDE

FUENTE

ESTACION DEL CAMINO DE HIERRO DE NORTE

PROYECTO D'EL TRAMVIA DE VALLADOLID

Escala 1:10000 Met.

Nº I.

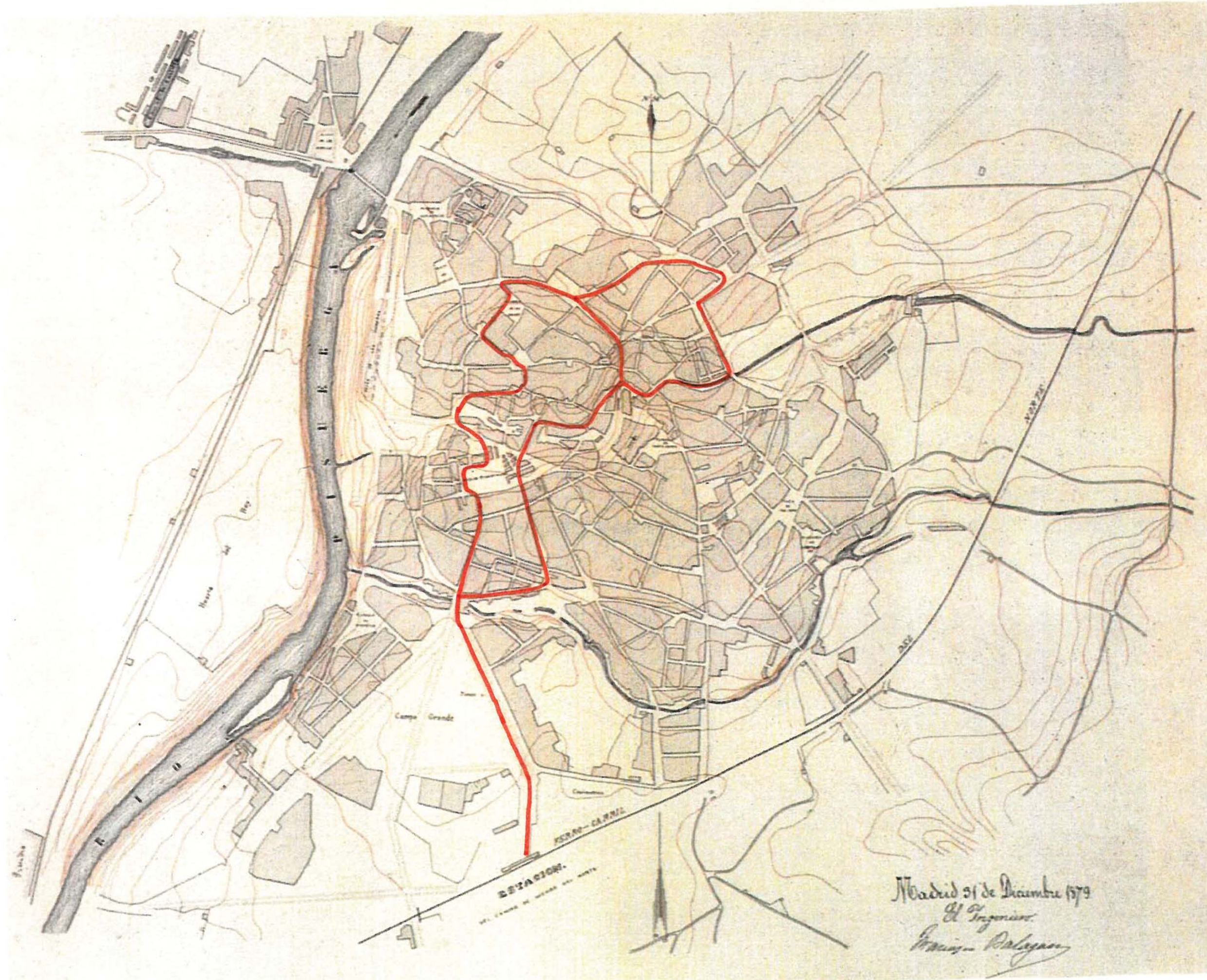


PROYECTO
 D' EL
TRAMVIA DE VALLADOLID



N II.

PLANO 2.
LÍNEA DE TRANVÍA PROYECTA POR LA
SOCIEDAD VALERO MORALES Y COMPAÑÍA.

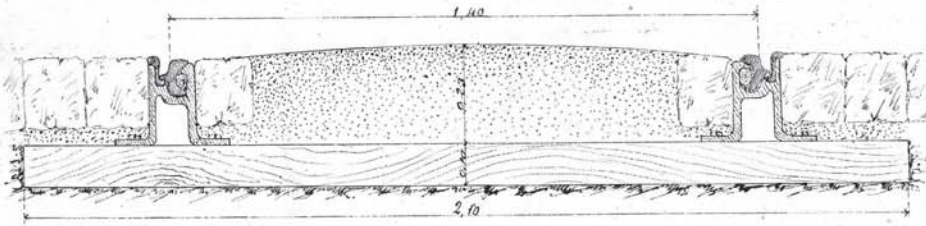


Madrid 31 de Diciembre 1879
El Ingeniero
Francisco Palacios

PLANO 3.
PLANO DE LA VÍA Y DEL RAÍL PROYECTADO
POR LA SOCIEDAD VALERO MORALES Y COMPAÑÍA.

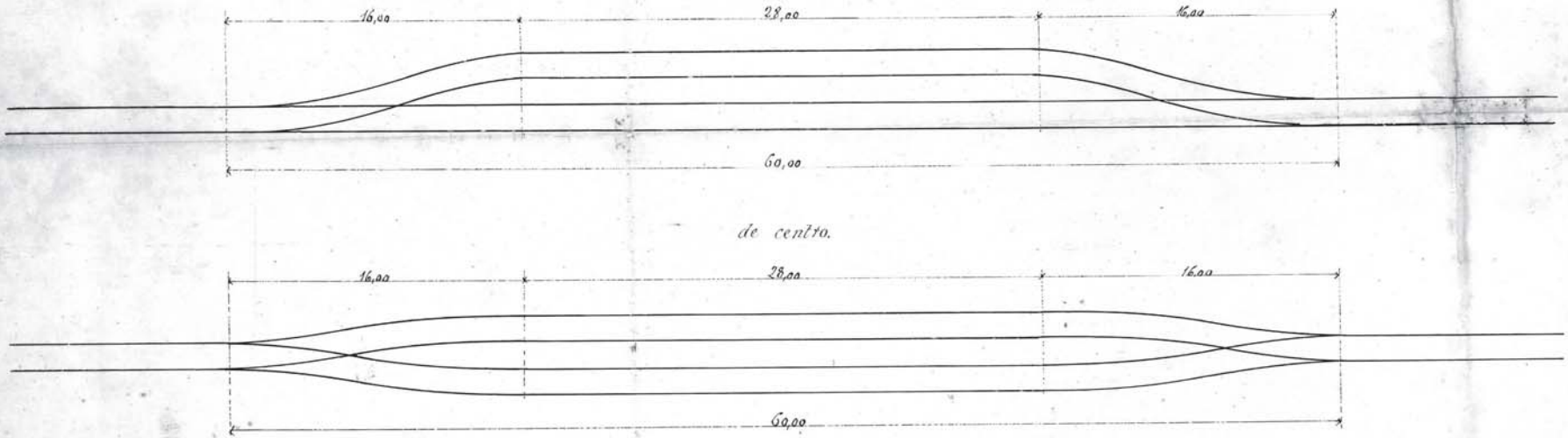
SECCION DE LA VIA.

Escala de $\frac{1}{10}$



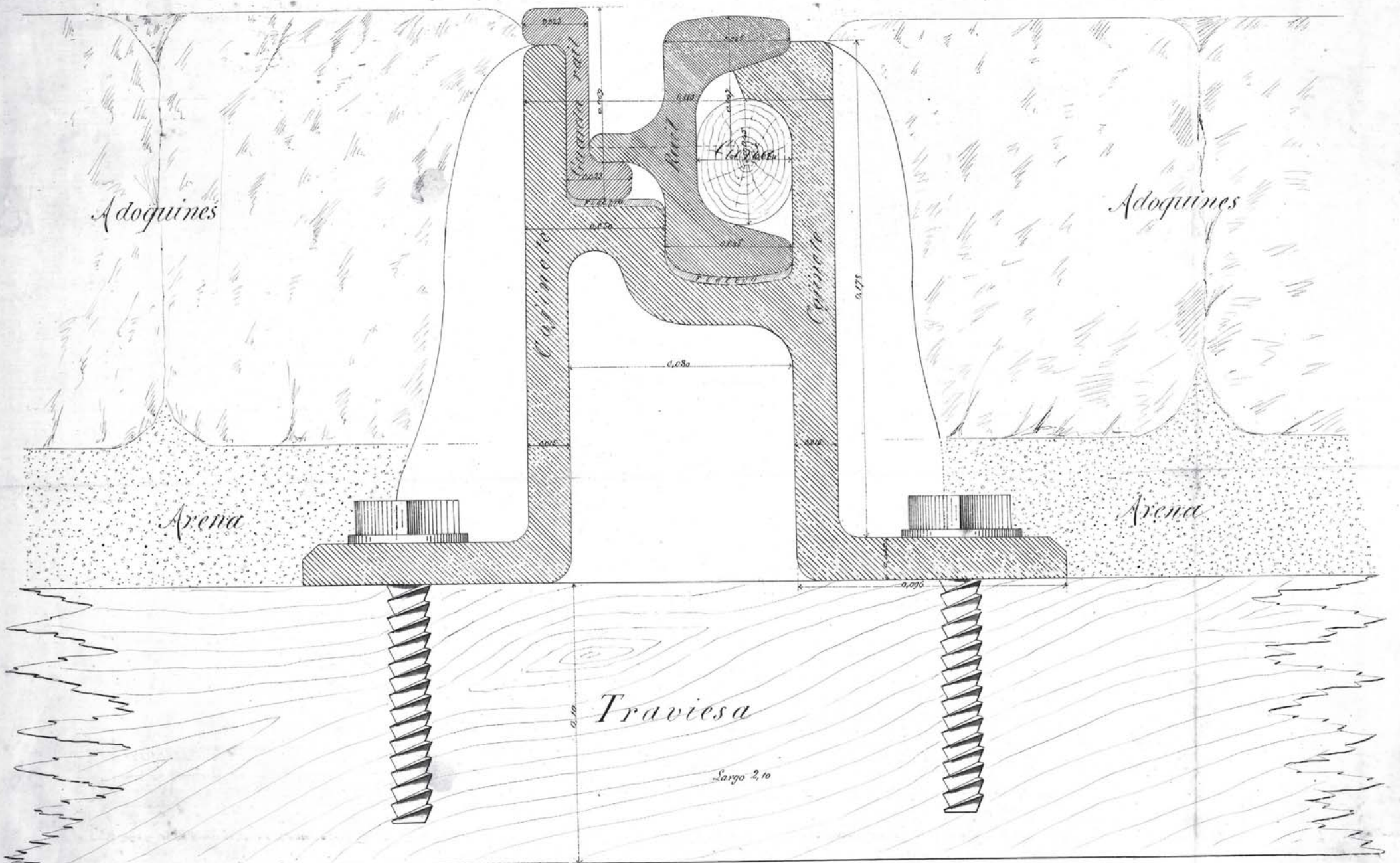
A P A R T A D E R O S

Escala 0.005 $\frac{1}{m}$
de costado.



R A I L

T A M A Ñ O N A T U R A L.

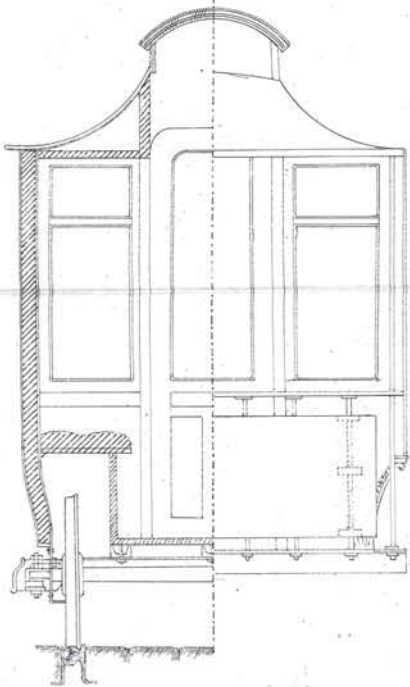


PLANO 4.

**PLANO DE LOS COCHES PARA PERSONAS Y MERCANCÍAS
PROYECTADO POR LA SOCIEDAD VALERO MORALES Y COMPAÑÍA.**

Para viajeros

Escala 1/20

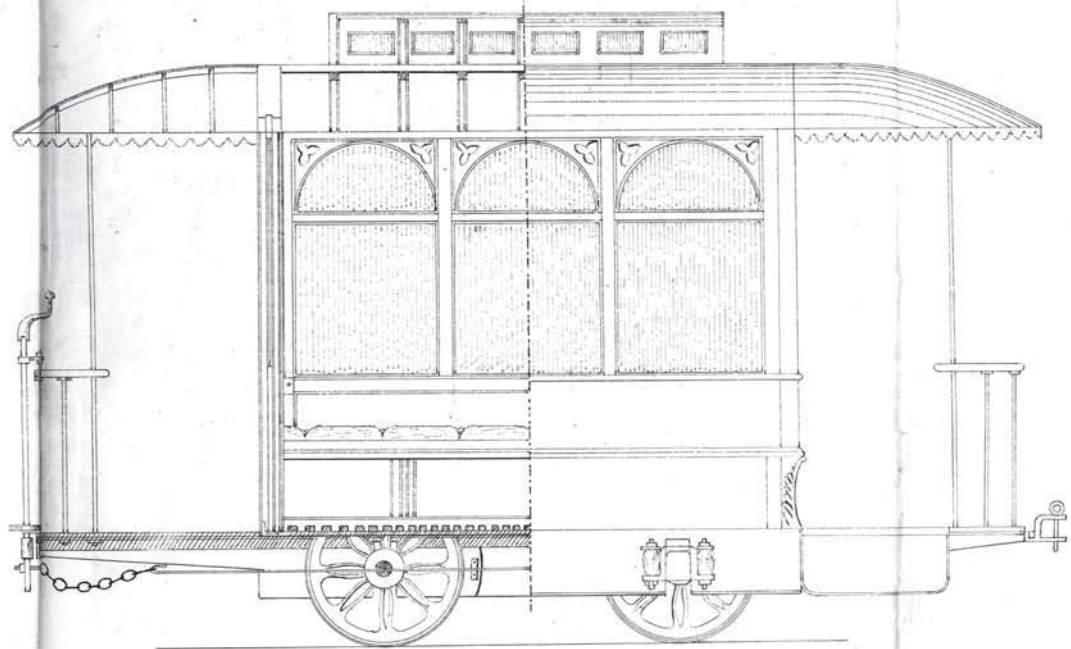


SECCION

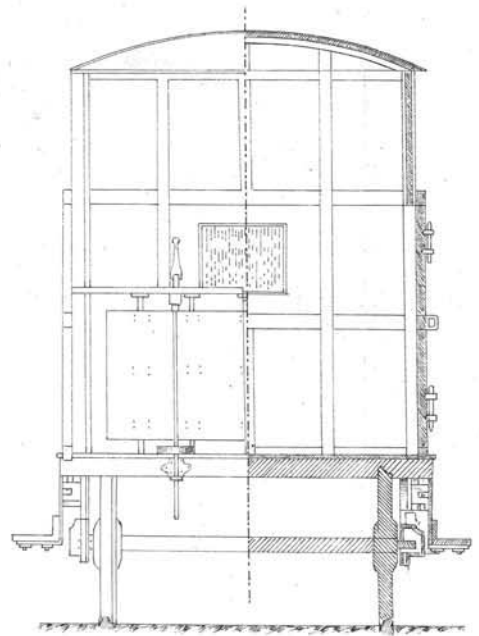
Madrid 31 de Diciembre 1879.

El Ingeniero

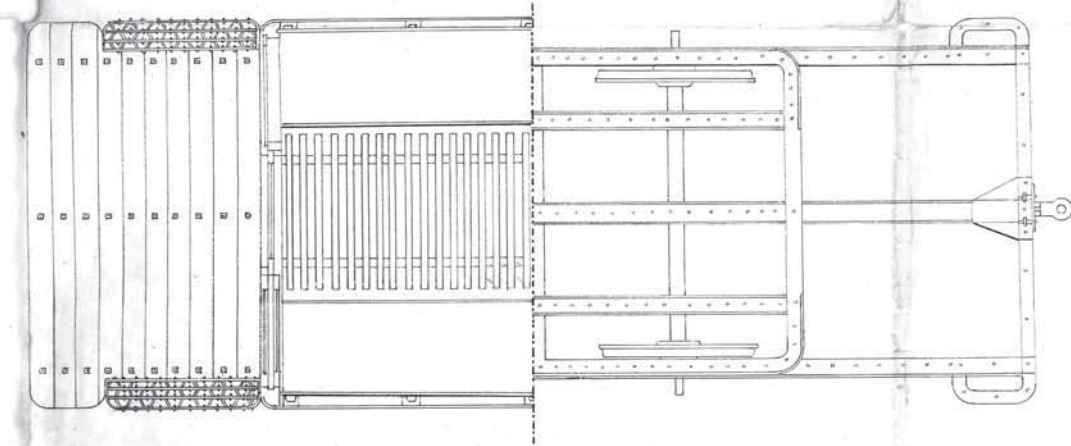
Mariano Valdequero



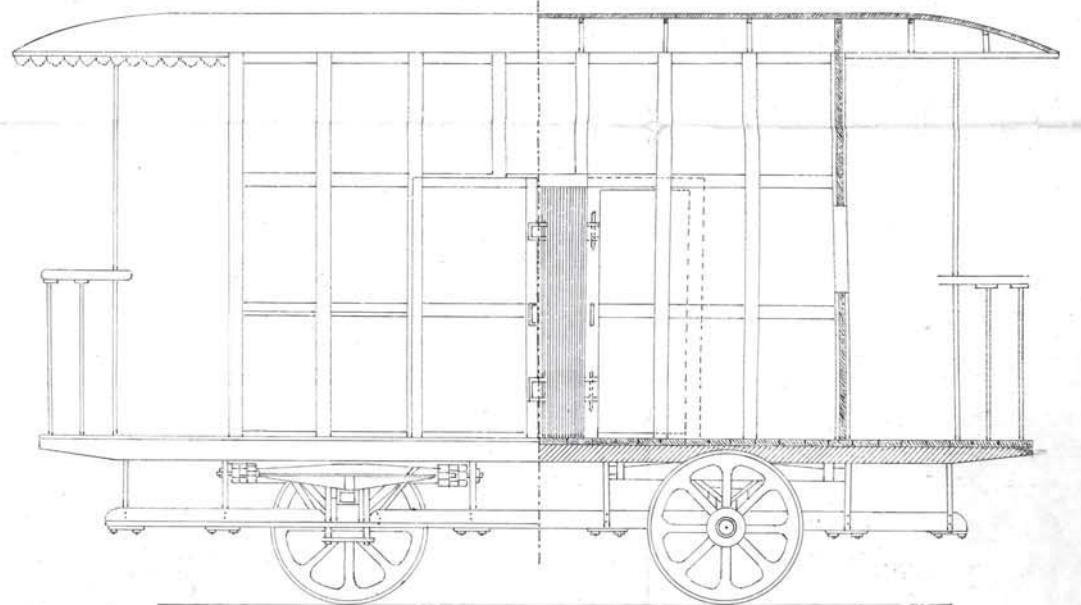
ELEVACION



SECCION



PLANTA

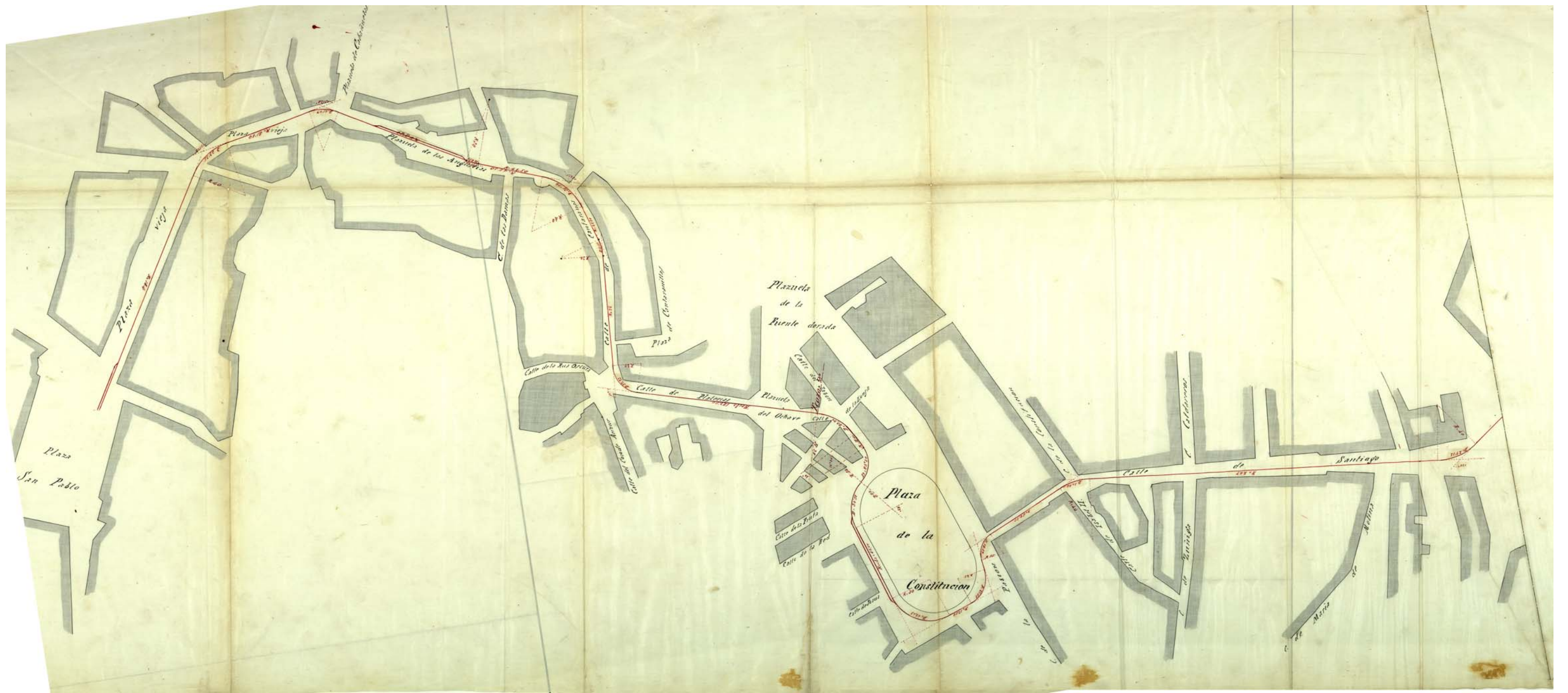


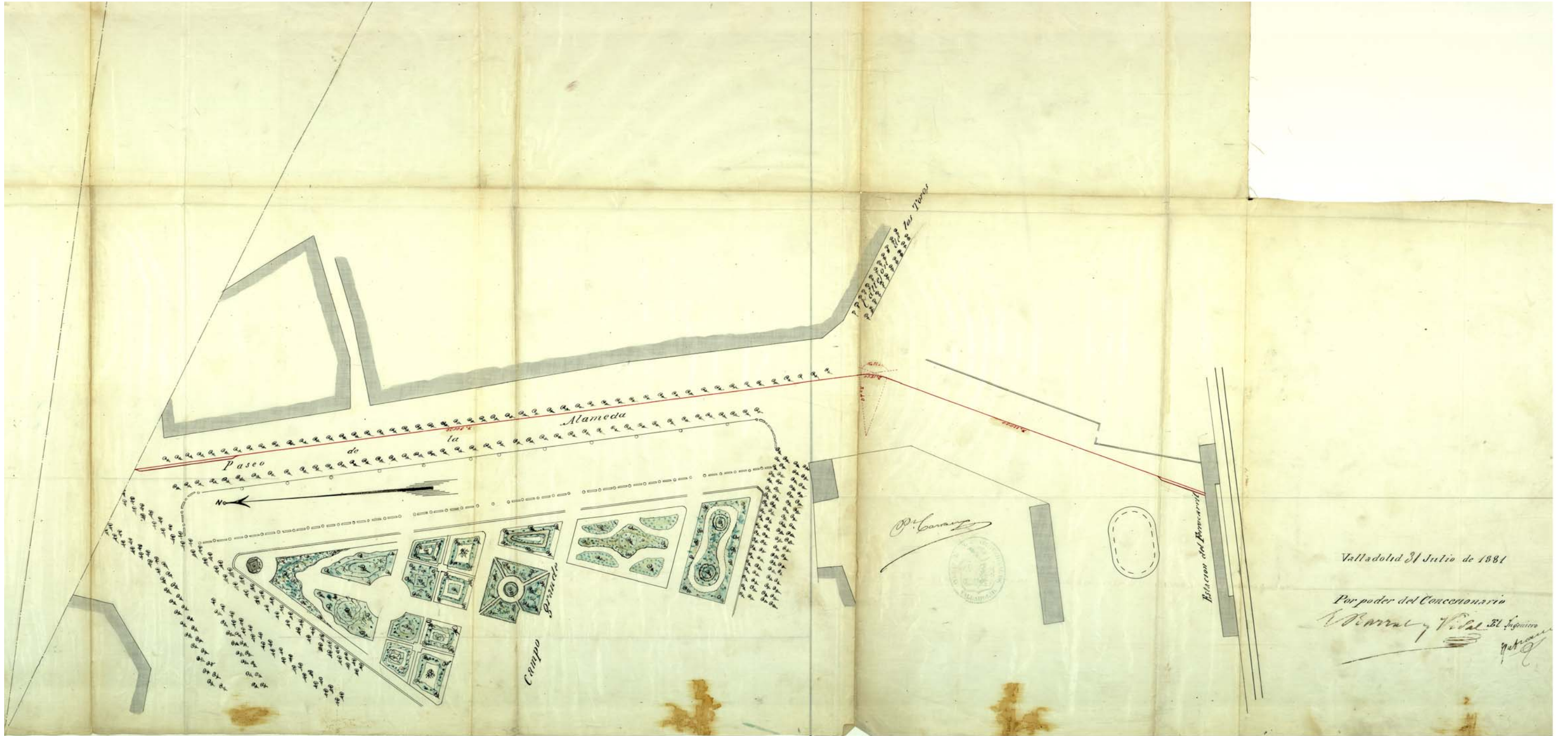
ELEVACION

Para mercancías.

Escala 1/20

PLANO 5.
LÍNEA DE TRANVÍA PROYECTADA
POR EDUARDO BARRAL.





Valladolid 21 Julio de 1881

Por poder del Concesionario

Manuel Vidal *Arq. Superior*

D. Canales

Estacion del Ferrocarril

Estacion del Ferrocarril

N

Pasco

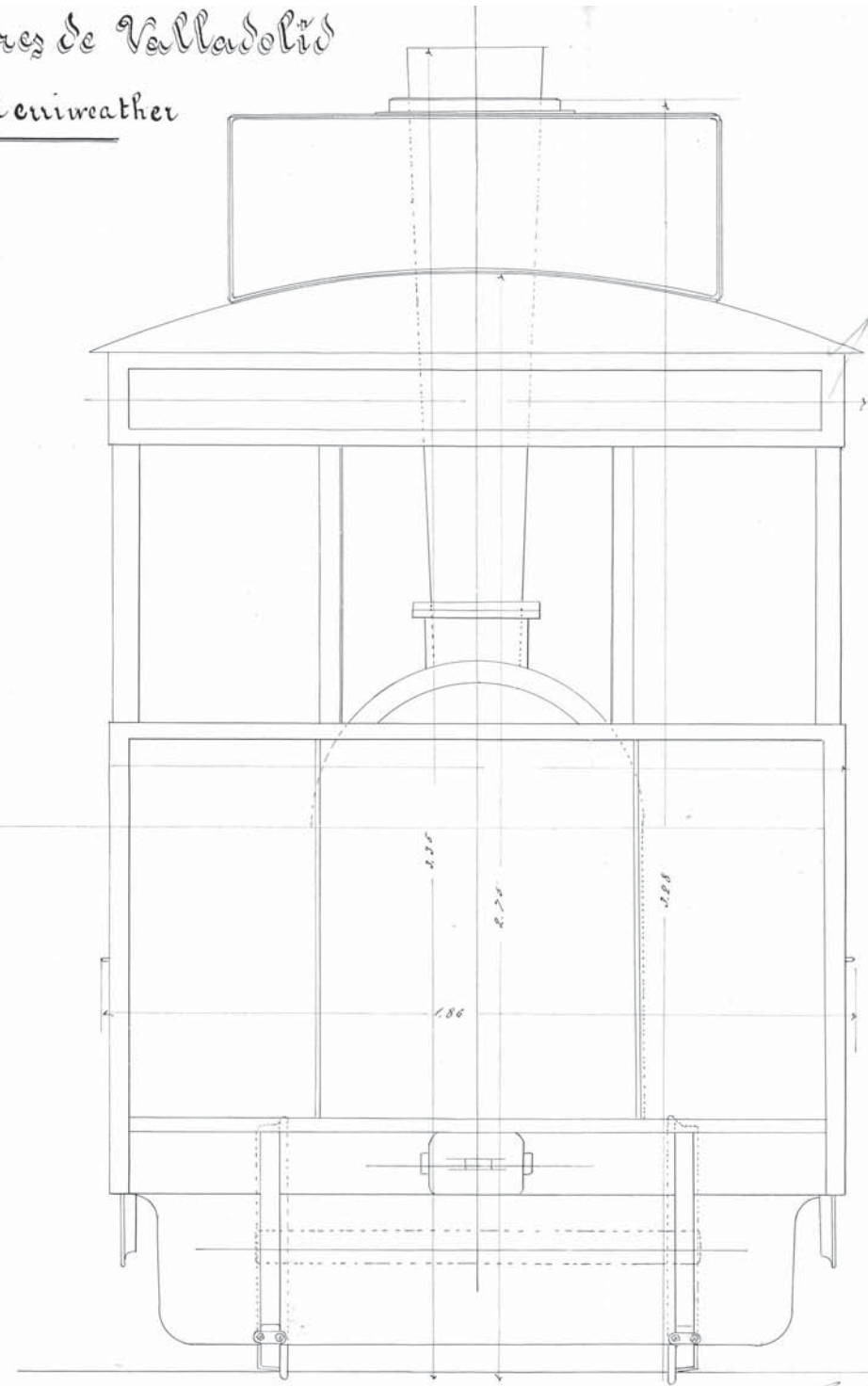
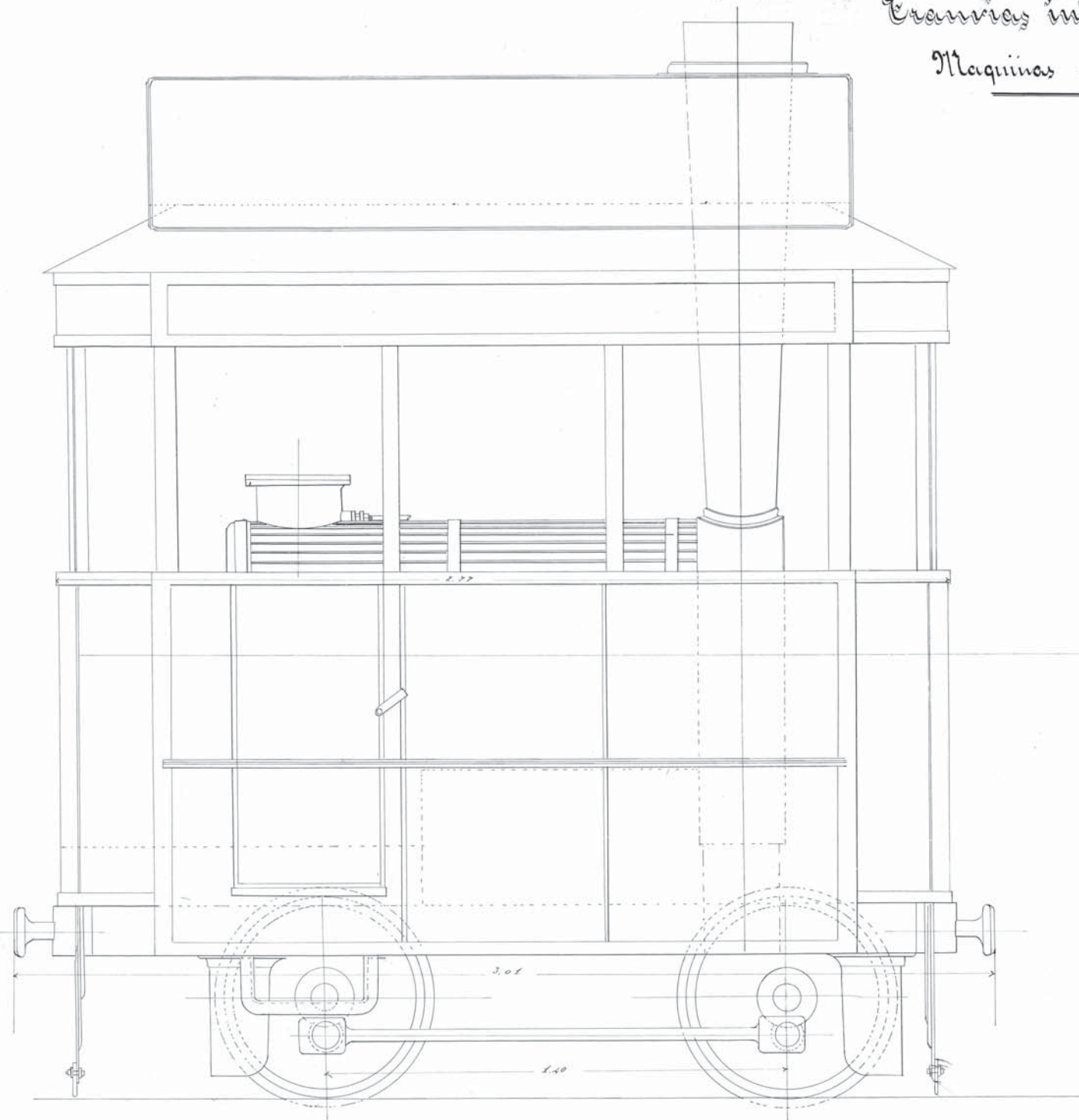
Alameda

Campo

Parque

PLANO 6.
PLANO DE LA MÁQUINA DE
VAPOR MERRIWEATHER.

Tramvías interiores de Valladolid
Maquinas de Menimether



TRAMVÍAS INTERIORES
DE VALLADOLID

Valladolid 7 Diciembre 1888

El Concesionario

El Ingeniero

Marraly Vidal

[Signature]

PLANO 7.

**PLANO DE AMPLIACIÓN DE LA RED
PRESENTADO POR EDUARDO BARRAL.**

Proyectos de Tranvías a Valladolid.

Plano General.

Escala de 1 por 5000.



- En explotación
- a construir inmediatamente
- para construir mas adelante
- - - a construir de la Concesion Nacionales

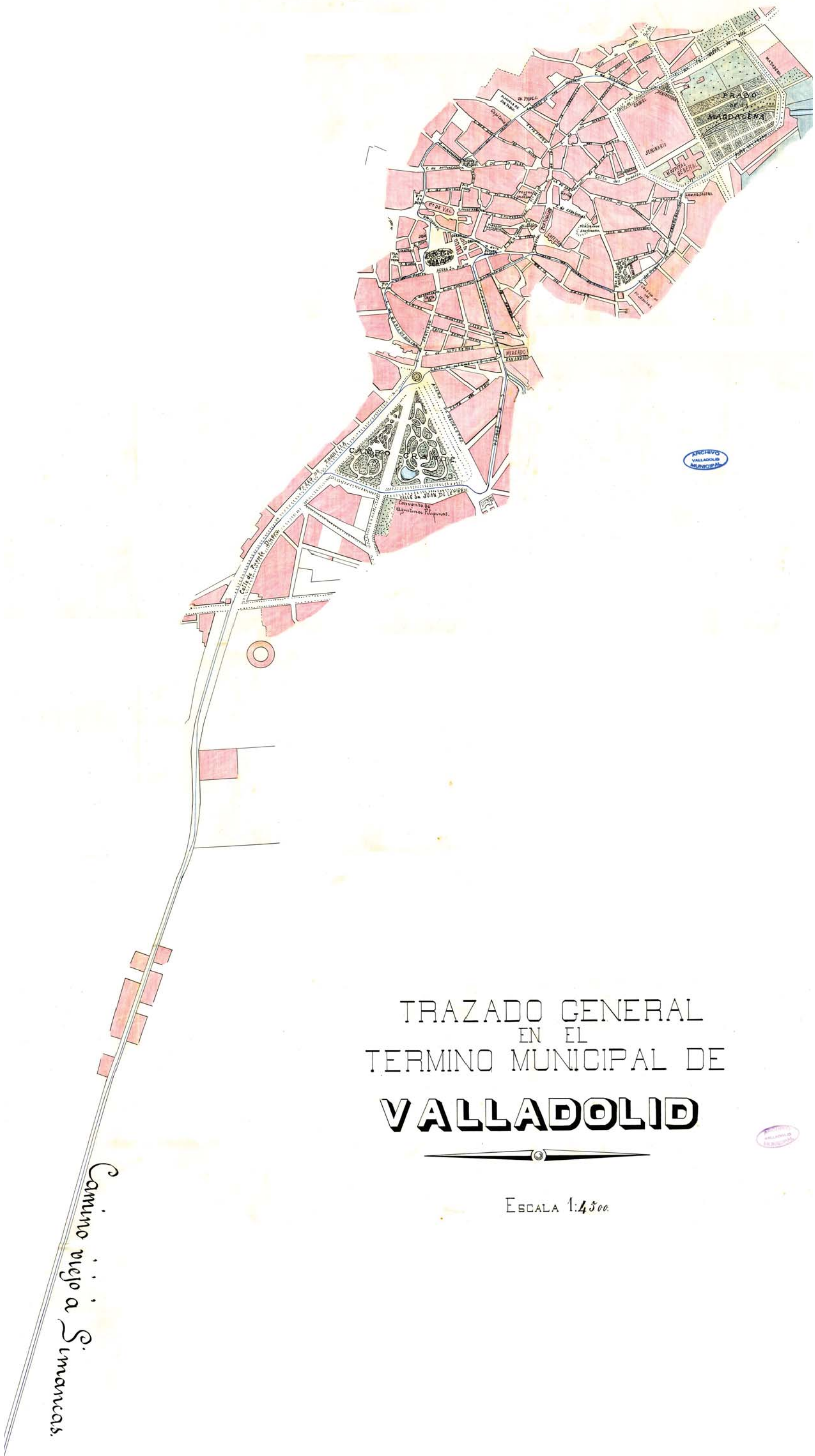
Barcelona 20 enero de 1882

El peticionario
y Concesionario
Barral y Vidal

El Maestro de Obras
A. Gallego

PLANO 8.
LÍNEA DEL TRAYECTO URBANO DEL
TRANVÍA ELÉCTRICO A TORDESILLAS.

TRANVIA-ELECTRICO



TRAZADO GENERAL EN EL TERMINO MUNICIPAL DE **VALLADOLID**



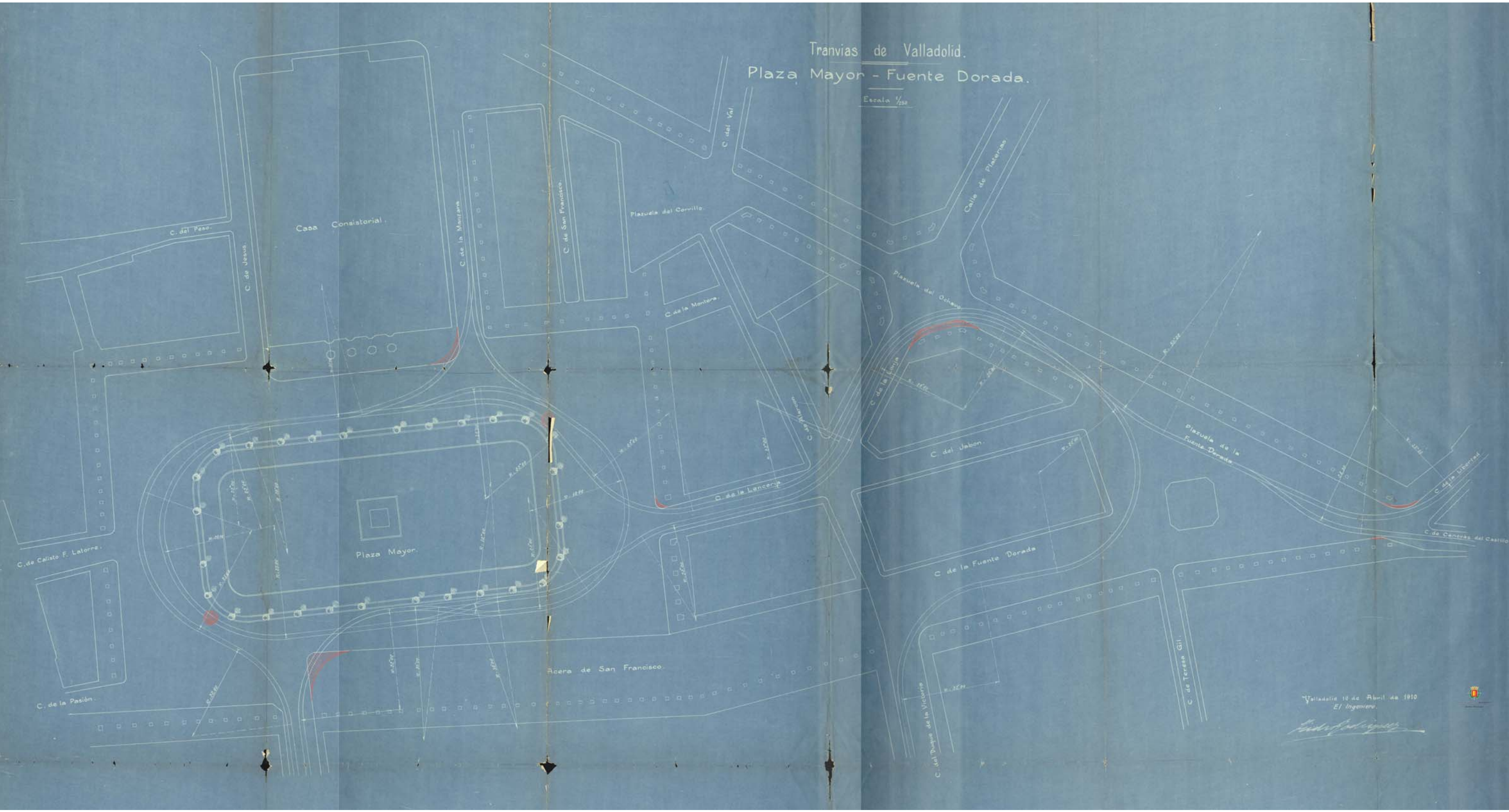
ESCALA 1:4500

Camino viejo a Simancas.

PLANO 9.
MODIFICACIÓN DEL TRAZADO ENTRE
PLAZA MAYOR Y FUENTE DORADA.

Tranvías de Valladolid.
Plaza Mayor - Fuente Dorada.

Escala 1/250



Valladolid 10 de Abril de 1910
El Ingeniero.

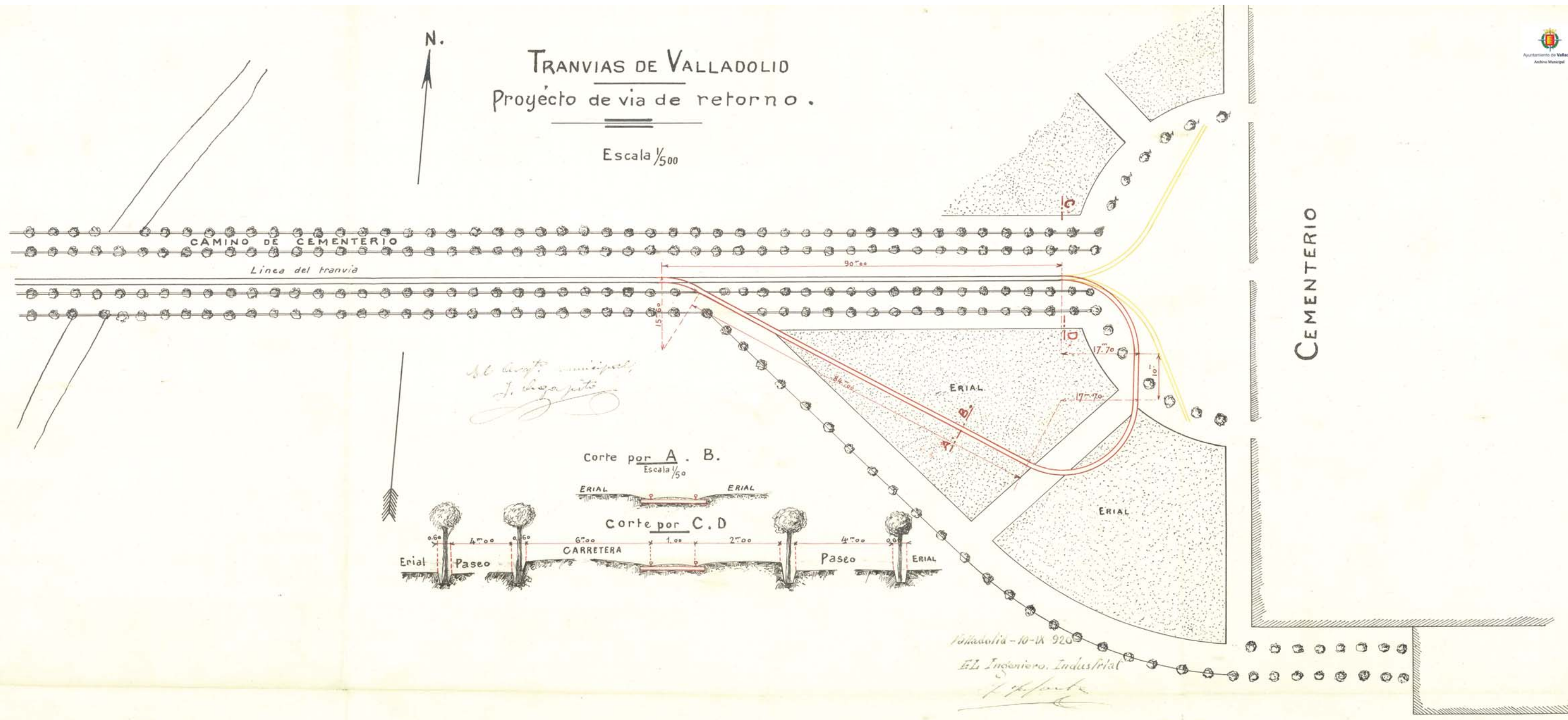
Antonio de los Angeles

PLANO 10.
BUCLE DE RETORNO AL FINAL
DE LA LÍNEA AL CEMENTERIO.

TRANVIAS DE VALLADOLID

Proyècto de via de retorno .

Escala 1/500



*El Ayuntamiento
J. de la parte*

Corte por A. B.
Escala 1/50



Corte por C. D



Valladolid - 10-IX 920
El Ingeniero Industrial
J. de la parte

