

209
AYUNTAMIENTO DE MADRID

SECRETARÍA.—NEGOCIADO 3.º

180

Extracto del expediente incoado

PARA LA

Unificación de las tarifas de precios

EN LOS

RECORRIDOS DE LOS TRANVÍAS DE ESTA CAPITAL



MADRID

Imprenta municipal.

1914

Extracto del expediente de unificación de las tarifas de los tranvías de esta capital.

Los Sres. González Lequerica, López, Fuertes, Fatás, Cao, Díez Vicario, Caballero, Salvador, Pró, entre otros extremos, interesan del Excelentísimo Ayuntamiento:

1.º Se obligue a las Empresas de tranvías construyan y pongan en explotación jardinerías con dinamos receptores y trolley en sustitución de las que en la actualidad emplean, remolcadas por coches-motores.

2.º Que se tenga muy en cuenta el punto antes indicado, para no verse al término de estas concesiones (esta termina en 1927) y su reversión al Municipio con que no existe material móvil o se halla en un estado inservible, viéndose entonces obligado el Ayuntamiento a hacer un enorme desembolso si había de explotar este servicio, o privado de obtener los beneficios que pudiera reportarle.

3.º Que es de todo punto indispensable la redacción de un reglamento de Tranvías; y

4.º Que hay que obligar a la Empresa a la regularización de tarifas, pues mientras en unos trayectos cobra el recorrido a tres céntimos por kilómetro, en otros resulta a seis; hay que pensar en el servicio de correspondencia o combinación de líneas para comodidad del público, y hay que impedir que, como hoy sucede, el servicio ordinario se disminuya a voluntad de la Empresa para destinar el material a servicios especiales.

En sesión pública ordinaria se acordó tomar en consideración la proposición que antecede y que pase a la Comisión correspondiente.

Se propone al Excmo. Sr. Alcalde, se sirva convocar a las Comisiones 3.ª y 4.ª reunidas, con la presidencia de S. E., para puntualizar todo cuanto se precisa corregir en lo que se refiere al servicio de tranvías.

El Negociado entiende que la proposición presentada, en la parte que afecta o se relaciona con la Comisión de Policía urbana, pudiera considerarse dividida en dos partes: una, que comprende aquellos puntos que no necesitan estudio previo alguno, y que toda vez que la moción ha sido aceptada por el Ayuntamiento, revisten en cierto modo carácter ejecutivo, no siendo preciso más sino que por la Alcaldía Presidencia se dicten las órdenes oportunas para llevar a cabo lo propuesto, como son: la formación del inventario del material fijo y móvil de las Empresas y el proyecto de reglamento de policía de tranvías.

Respecto a la segunda parte, deberán recabarse todos los antecedentes relativos a la rebaja de tarifas, intentada en diversas ocasiones y ofrecidas en algunas por las Empresas.

Proposición de varios señores Concejales (21 de Septiembre de 1906), folios del 1 al 3.

Acuerdo del Excelentísimo Ayuntamiento (21 de Septiembre de 1906), folio 3.

Acuerdo de la Comisión 3.ª (22 de Noviembre de 1906), folio 3 vuelto.

Informe del Negociado 3.º (Policía urbana) (26 de Noviembre de 1906), folio 5.

Acuerdo de la Comisión de Policía urbana (14 de Febrero de 1907), folio 7.

Dada cuenta de la anterior moción, se acordó proponer al Sr. Alcalde que se disponga por el mismo lo necesario para llevar a efecto lo indicado por la Secretaría.

Decreto de la Alcaldía Presidencia (19 de Abril de 1907), folio 9.

Requíerese de oficio a las citadas Compañías, a fin de que, en el término de un mes, se sirvan remitir a esta Alcaldía el inventario comprensivo de los inmuebles destinados a la explotación de las mismas y el del material detallado para el servicio, haciéndolo en uno y en otro con la separación correspondiente a las distintas concesiones otorgadas, previniendo que de no hacerlo se procederá por el Ayuntamiento con arreglo a los derechos que por la ley y concesiones le corresponden, y oficiese, por último, al Ingeniero de servicios eléctricos para que formule el oportuno proyecto de nuevo reglamento de tranvías.

(1.º de Junio de 1907), folios 7 y 8.

Se cumplimenta el anterior decreto.

Oficio del señor Concejal inspector de los servicios eléctricos (22 de Noviembre de 1907) folio 10.

Suscripto por D. Nicolás Martín, aparece redactado el siguiente:

«Excmo. señor: Los pliegos de condiciones obliga a las Compañías de tranvías a remitir al Excmo. Ayuntamiento copia del inventario del material fijo, móvil y semoviente que ha de pasar a ser propiedad de la Corporación municipal. Esta condición está incumplida, pudiendo en un momento ser causa de dificultades. Muchas veces han sido reclamados a las Compañías los antedichos inventarios, sin que éstas hayan obedecido lo mandado, fundándose en el precepto legal. También por ese Excelentísimo Ayuntamiento han sido reclamados los inventarios a que me refiero, sin que las Compañías hayan obedecido las órdenes de la superioridad. En esta situación, completamente anormal, me dirijo a la autoridad de V. E. por si estima que deben reiterarse esas órdenes, exigiendo el exacto cumplimiento de lo mandado.»

(2 de Noviembre de 1907), folio 7 vuelto.

Se oficia a las Empresas reiterándolas la orden de remisión de inventarios.

Decreto de la Alcaldía Presidencia (9 de Marzo de 1908), folio 12.

Ordenando que en el plazo de tres días remitan las Compañías los datos que se le pidieron en 2 de Noviembre último, previniéndola que, en caso contrario, determinen concretamente el plazo que consideren necesario para la formación de los inventarios dichos, o en su defecto, se la exigirá la responsabilidad a que hubiere lugar.

(12 de Marzo de 1908), fol. 12.

Se cumplimenta el anterior decreto.

(16 de Marzo de 1908), fol. 13.

Oficio de la Compañía de tranvías participando que será preciso un plazo de tres meses para la formación de los inventarios.

Decreto de la Alcaldía Presidencia (28 de Abril de 1908), folio 15 vuelto.

Visto el anterior oficio de la Compañía, S. E. concede a la misma un nuevo plazo improrrogable de tres meses.

(14 de Mayo de 1908), fol. 16.

Se cumplimenta el anterior decreto.

Oficio de la Compañía de tranvías (27 de Julio de 1908), folio 17.

La Compañía de tranvías pide un nuevo plazo para la presentación de los inventarios.

S. E. le concede otro nuevo plazo de tres meses, que terminarán el 14 de Noviembre de 1908.

Decreto de la Alcaldía, Presidencia (3 de Agosto de 1908), folio 17 vuelto.

Oficio a la Compañía cumplimentando el anterior decreto.

(10 de Agosto de 1908), fol. 18.

Participando a la Alcaldía, remite los inventarios del material fijo y móvil de las líneas del Este de Madrid, Estaciones y Mercados, Madrid a Leganés y tranvía del Norte.

Oficio de la Compañía de tranvías (14 de Noviembre de 1908), folio 19.

INVENTARIO DE LA SOCIEDAD DEL ESTE DE MADRID

Concesión del tranvía de Madrid.—Recorrido: Serrano, Villanueva, Recoletos, plaza de Castelar, Puerta del Sol, Mayor, Bailén, plaza de San Marcial, Ferraz, Ventura Rodríguez, Princesa (hasta el final), Ferraz (desde frente a Ventura Rodríguez), Moret, Rosales, Benito Gutiérrez, hasta su encuentro con Ferraz.

Vías.

En todo el recorrido citado, menos en la Puerta del Sol.

Railes Phoenix de 12 m. y 43 kg. el m.....	37.642'20 m.
Eclipses.....	1 960
Tornillos.....	21.360
Tirantillas.....	12.544
Cambios y cruzamientos.....	23
Cruces con la misma línea.....	3
Idem con la Compañía de tarción.....	2
Conexiones de empalme de 1 m.....	1.960
Idem de vía de 1'60 m.....	264
Idem de entrevía de 2 m.....	182
Idem para cambios de 4 m.....	46
Idem id. de 2'70 m.....	46
Idem id. de 1'09 m.....	184
Idem para cruces de 2 m.....	20

Línea aérea.

En todo el recorrido citado, menos en la Puerta del Sol.

Postes.....	291
Palomillas sencillas.....	120
Idem dobles.....	72
Transversales.....	85
Agujas.....	17
Cambios de sección.....	38
Cruces.....	26
Pararrayos.....	2
Interruptores.....	28
Doble cable para interruptores.....	462 ms.
Hilo de trole.....	16.009'55
Placas de parada.....	68
Protecciones telefónicas por hilo a tierra.....	6.624'39

Vías de la Puerta del Sol.

Raíles Phoenix de 12 m. y 43 kg. el m.	1.315'70 m.
Eclipses.	186
Tornillos.	1.116
Tirantillas.	440
Cambios y cruzamientos.	6
Cruces en la misma línea.	2
Idem con mercados.	1
Conexiones de empalme de 1 m.	186
Idem de vía de 1'60 m.	14
Idem de entrevía de 2 m.	10
Idem para cambios de 4 m.	12
Idem íd. de 2'70 m.	12
Idem íd. de 1'09 m.	48
Idem para cruces de 2 m.	12

Línea aérea.

Puerta del Sol en su conjunto.

Portes.	24
Rosetones.	6
Palomillas sencillas.	6
Transversales.	18
Vientos.	18
Agujas.	12
Cruces.	16
Interruptores.	2
Cable doble para interruptores.	30 m.
Hilo de trole.	1.444

Parte correspondiente al tranvía de Madrid.

Siendo de 1.122'60 m. en longitud de las vías de la Puerta del Sol y de 684'85 m. lo que corresponde a la concesión del tranvía de Madrid, ó sea un 61 por 100 de dicha longitud total, debe considerarse que la parte de línea aérea correspondiente, es también el 11 por 100 de lo que arriba se detalla para las instalaciones áreas en su conjunto.

Concesión de un tranvía titulado de la Castellana e Hipódromo.— Recorrido: paseo de Recoletos (lado izquierdo frente a Bárbara de Braganza), plaza de Colón, paseo de la Castellana (lado izquierdo), Hipódromo, paseo de la Castellana (lado derecho), plaza de Colón, paseo de Recoletos (lado derecho), hasta su encuentro con la calle del mismo nombre.

Vías.

Raíles Phoenix de 12 m. y 43 kg. el m.	8.325'20 m.
Eclipses.	740
Tornillos.	4.680
Tirantillas.	2.784
Cambios y cruzamientos.	4
Conexiones de empalme de 1 m.	780
Idem de vía de 1'60 m.	72
Idem de entrevía de 4 m.	8
Idem para cambios de 2'70 m.	8
Idem íd. de 1'09.	32

Línea aérea.

Postes.....	102
Palomillas sencillas.....	102
Agujas.....	3
Cambios de sección.....	9
Cruces.....	1
Interruptores.....	9
Cable doble para interruptores.....	148'50 m.
Hilo de trole.....	4.132'26 m.
Placas de parada.....	29
Protecciones telefónicas por hilo a tierra.....	573'90

Tranvía de Claudio Coello a Ferraz.—Recorrido: Claudio Coello, Goya, plaza de Colón, Génova, glorieta de Alonso Martínez, Sagasta, glorieta de Bilbao, Carranza, glorieta de San Bernardo, Alberto Aguilera, Marqués de Urquijo (hasta su encuentro con Ferraz).

Vías.

Railes Phoenix de 12 m. y 43 kg. el m.....	12.301'20 m.
Eclipses.....	1.322
Tornillos.....	7.932
Tirantillas.....	4.210
Cambios y cruzamientos.....	18
Cruces con la línea del Este.....	14
Idem id. de mercados.....	2
Idem id. del Norte.....	6
Conexiones de empalme de 1 m.....	1.322
Idem de vía de 1'60 m.....	90
Idem de entavía de 2 m.....	68
Idem para cambios de 4 m.....	36
Idem id. de 2'70 m.....	36
Idem id. de 1'09 m.....	144
Idem para cruces de 2 m.....	88

Línea aérea.

Postes.....	125
Palomillas sencillas.....	76
Idem dobles.....	18
Transversales.....	22
Agujas.....	11
Cambios de sección.....	18
Cruces.....	21
Interruptores.....	11
Cable doble para interruptores.....	181'50 m.
Hilo de trole.....	6.618'30
Placas de parada.....	46
Protecciones telefónicas por hilo a tierra.....	3.670'85

Concesión de un tranvía de las Ventas del Espíritu Santo al paseo de Embajadores —Recorrido: glorieta de la Alegría, Alcalá, Independencia, Alcalá, plaza de Castelar, Paseo del Prado, plaza de Cánovas del

Castillo, Trajineros, glorieta de Atocha, ronda de Valencia (hasta su encuentro con Embajadores), Avenida de la Plaza de Toros.

Vías.

Ralles Phoenix de 12 m. y 43 kg. el m.	20.298'36 m.
Eclipses.	1.920
Tornillos.	11.520
Tirantillas.	6.880
Agujas y cruzamientos.	19
Cruces con la línea de mercados.	4
Idem con la línea del Este.	4
Conexiones de empalme de 1 m.	3.440
Idem de vía de 1'60.	172
Idem de entrevía de 2 m.	129
Idem para cambios de 4 m.	38
Idem id. de 2'70 m.	38
Idem id. de 1'09 m.	152
Idem para cruces de 2 m.	32

Línea aérea.

Postes.	177
Palomillas sencillas.	31
Idem dobles.	77
Transversales.	66
Agujas.	3
Cambios de sección.	22
Cruces.	5
Pararrayos.	4
Interruptores.	15
Cable doble para interruptores.	240 m.
Hilo de trole.	10.124'16
Placas de parada.	31
Protecciones telefónicas por hilo a tierra.	2.520'30

Concesión de un tranvía por la calle de Goya y otras.—Recorrido: Goya (esquina de Claudio Coello, hasta su encuentro con Alcalá), Goya (hasta la Plaza de Toros), Narváez (hasta la Avenida de la Plaza de Toros).

Vías.

Ralles Phoenix de 12 m. y 43 kg. el m.	5.078'40 m.
Eclipses.	640
Tornillos.	3.840
Tirantillas.	1.692
Cambios y cruzamientos.	16
Cruces con la línea del Este.	8
Idem con la Compañía de tracción.	4
Conexiones de empalme de 1 m.	640
Idem de vía de 1'60 m.	46
Idem de entrevía de 2 m.	34
Idem para cambios de 4 m.	32
Idem id. de 2'70 m.	32
Idem id. de 1'09 m.	128
Idem para cruces de 2 m.	36

Línea aérea.

Postes.....	77
Palomillas sencillas.....	2
Transversales.....	72
Vientos.....	3
Agujas.....	9
Cambios de sección.....	7
Cruces.....	15
Pararrayos.....	1
Interruptores.....	5
Cable doble para interruptores.....	81'50 m.
Hilo de trole.....	2.616'40
Placas de parada.....	9
Protecciones telefónicas por hilo a tierra.....	1.169'60

Concesión de un tranvía desde la ronda de Valencia hasta la glorieta del Puente de Toledo.—Recorrido: ronda de Valencia (en su encuentro con Embajadores), paseo de las Acacias, glorieta del Puente de Toledo.

Vías.

Railes Phoenix de 12 m. y 43 kg el m.....	3.015'60 m.
Eclipses.....	292
Tornillos.....	1.752
Tirantillas.....	1.090
Agujas y cruzamientos.....	14
Cruces con la misma línea.....	1
Idem con la línea de Leganés.....	2
Idem con la Compañía de tracción.....	4
Conexiones de empalme de 1 m.....	584
Idem de vía de 1'60 m.....	54
Idem de entrevía de 2 m.....	40
Idem para cambios de 4 m.....	28
Idem id. de 2'70 m.....	28
Idem id. de 1'09 m.....	112
Idem para cruces de 2 m.....	28

Línea aérea.

Postes.....	34
Palomillas sencillas.....	26
Idem dobles.....	3
Transversales.....	4
Agujas.....	2
Cambios de sección.....	2
Cruces.....	6
Pararrayos.....	1
Interruptores.....	1
Cable doble para interruptores.....	16 m.
Hilo de trole.....	2.547'02
Placas de parada.....	3
Protecciones telefónicas por hilo a tierra.....	561'20 m.

Concesión de un tranvía de la glorieta de Atocha y paseo de las Delicias.— Recorrido: Glorieta de Atocha (frente al Hospital general), paseo de las Delicias, hasta frente a esta estación.

Vías.

Railes Phoenix de 12 m. y 43 kg. el m.....	3.720 m.
Eclipses.....	336
Tornillos.....	2.016
Tirantillas.....	1.266
Agujas y cruzamientos.....	4
Cruces con la Compañía de tracción.....	2
Conexiones de empalme de 1 m.....	672
Idem de vía de 1'60 m.....	63
Idem de entrevía de 2 m.....	47
Idem para cambios de 4 m.....	8
Idem id. de 2'70 m.....	8
Idem id. de 1'09 m.....	32
Idem para cruces de 2 m.....	8

Línea aérea.

Postes.....	54
Palomillas sencillas.....	1
Transversales.....	48
Agujas.....	2
Cambios de sección.....	2
Cruces.....	5
Pararrayos.....	1
Interruptores.....	1
Cable doble para interruptores.....	16 m.
Hilo de trole.....	1.775'60 m.
Placas de parada.....	4
Protecciones telefónicas por hilo a tierra.....	957'05 m.

Concesión de la línea, complementarias para el servicio del mercado de los Mostenses.— Recorrido: Princesa, frente a Ventura Rodríguez, Duque de Osuna, Leganitos, plaza del mismo nombre.

Vías.

Railes Phoenix de 12 m. y 43 kg. el m.....	1.668 m.
Eclipses.....	194
Tornillos.....	1.164
Tirantillas.....	556
Cambios y cruzamientos.....	4
Cruces con la línea de Mercados.....	1
Idem con la línea del Este.....	1
Conexiones de empalme de 1 m.....	194
Idem de vía de 1'60 m.....	16
Idem de entrevía de 2 m.....	12
Idem para cambios de 4 m.....	8
Idem id. de 2'70 m.....	8
Idem id. de 1'09 m.....	32

Línea aérea.

Postes.....	13
Palomillas dobles.....	8
Transversales.....	4
Agujas.....	4
Cambios de sección.....	2
Cruces.....	2
Interruptores.....	1
Cable doble para interruptores.....	16'60 m.
Hilo de trole.....	847'20 m.
Placas de parada.....	2
Protecciones telefónicas por hilo a tierra.....	423'30 m.

Material móvil de las anteriores concesiones.—Carruajes.

Material móvil: 117 coches motores para vía de 1'445 m. de ancho.

La caja de cada coche se compone de un cuerpo central y dos plataformas, y está colocada sobre un *truck* de cuatro ruedas cuyos ejes distan 1'80 m.

Treinta y cinco coches remolques para vía de 1'445 m. de ancho.

La caja de cada coche se compone de un cuerpo central y dos plataformas, y está colocada sobre cuatro ruedas, cuyos ejes distan 1'50 m.

Concesión de un tranvía desde la glorieta de Alonso Martínez a Chamartín de la Rosa.—Recorrido: De la glorieta de Alonso Martínez, por la calle de Almagro, paseo del general Martínez Campos, paseo de la Castellana y carretera de Chamartín de la Rosa, hasta el fielato.

Vías.

Longitud de vía, carril de 18 m. y 43 kg. el m.....	999'30 m.
Eclipses.....	120
Tornillos.....	720
Tirantillas.....	670
Cambios.....	7
Conexiones de empalme de 1 m.....	120
Idem de vía de 1'60 m.....	15
Idem de entrevía de 4 m.....	3
Idem de cambios de 2'70 m.....	14
Idem id de 1'10 m.....	56

Línea aérea.

Postes.....	24
Cambios.....	2
Agujas.....	4
Hilo de trole.....	1.366'85 m.
Idem de acero para protección telefónica.....	700 m.
Suplementos de poste.....	5
Cable doble para interruptores.....	8 m.

Material móvil.

Dos coches motores para vía de 1'455 m. de ancho.

La caja de cada coche se compone de un cuerpo central y dos plata-

formas; está colocada sobre un *truck* de cuatro ruedas cuyos ejes distan 1'80 m.

El equipo eléctrico se compone de dos motores, dos *controllers*, un trole y demás accesorios correspondientes.

Concesión de un tranvía por la calle de Velázquez.—Recorrido: Desde la calle de Alcalá hasta la de Diego de León.

Parte común con la Compañía Eléctrica Madrileña de tracción desde la calle de Jorge Juan hasta la de Lista, por un lado, y desde Lista hasta la de Villanueva, por el otro.

Vías.

Longitud de vía de 18 m. y 43 kg. el m.....	1.685'33 m.
Idem íd. de un solo carril de id. íd.....	1.548'10 m.
Eclipses	400
Tornillos.....	2.400
Tirantillas.....	3.600
Cambios de vía.....	10
Cruzamientos.....	12
Conexiones de empalme.....	400
Idem de vía.....	40
Idem de entrevía.....	20
Idem de cambios.....	10

Línea aérea.

Postes.....	58
Cambios	4
Agujas.....	6
Cruces.....	2
Hilo de trole.....	1.665 m.
Idem de acero para protección telefónica.....	1.665 m.
Suplementos de poste.....	12
Placas de parada.....	3
Cable doble para interruptores.....	24 m.

Material móvil.

Cuatro coches motores para vía de 1'445 m. de ancho.

La caja de cada coche se compone de un cuerpo central y dos plataformas; está colocada sobre un *truck* de cuatro ruedas, cuyos ejes distan 1'80 m. El equipo eléctrico se compone de dos motores, dos *controllers*, un trole y demás accesorios correspondientes.

Sociedad del tranvía de Estaciones y Mercados de Madrid.—Recorrido (desde la ronda de ensanche): Atocha, Carretas, Puerta del Sol, Preciados, Santo Domingo, Leganitos, San Marcial, San Vicente, paseo de la Florida, hasta frente a la iglesia de San Antonio; Flor Baja, Santo Domingo, San Bernardo, glorieta de Quevedo; Atocha (esquina a Carretas), Provincia, Imperial; Cebada, Puerta de Moros, carrera y plaza de San Francisco, Concepción Jerónima, Conde de Romanones, Progreso.

Vías.

En todo el recorrido citado, menos la Puerta del Sol.

Railes de 12 m. y 43 kg. el m.....	26.750'96 m.
Idem de 10 m. y 47 kg. el m.....	6.602'20 m.
Eclipses.....	3.798
Tornillos.....	17.988
Tirantillas.....	11.994
Agujas y cruzamientos.....	58
Cruces con la misma línea.....	4
Idem con la del Este.....	4
Conexiones de empalme de 1 m.....	5.997
Idem de vía de 1'60 m.....	626
Idem de entrevía de 2 m.....	470
Idem para cambios de 4 m.....	116
Idem id. de 2'70 m.....	116
Idem id. de 1'90 m.....	464
Idem para los cruces de 2 m.....	32

Línea aérea.

Postes.....	482
Palomillas sencillas.....	59
Idem dobles.....	76
Transversales.....	306
Vientos.....	41
Agujas.....	28
Cambios de sección.....	29
Cruces.....	8
Pararrayos.....	10
Interruptores.....	31
Cable doble para interruptores.....	441'30 m.
Hilo de trole.....	20.402'50 m.
Placas de parada.....	57
Protecciones telefónicas por hilo a tierra.....	4.890'06 m.

Vías de la Puerta del Sol.

Railes Phoenix de 12 m. y 43 kg. el m.....	497'40 m.
Eclipses.....	60
Tornillos.....	360
Tirantillas.....	166
Cruces con la misma línea.....	1
Idem con la del Este.....	8
Conexiones de empalme de 1 m.....	60
Idem de vía de 1'60 m.....	6
Idem de entrevía de 2 m.....	4
Idem para cruces de 2 m.....	36

Línea aérea.

Puerta del Sol en su conjunto.

Postes.....	24
Rosetones.....	6
Palomillas sencillas.....	6

Transversales.....	18
Vientos.....	18
Agujas.....	12
Cruces.....	16
Interruptores.....	2
Cable doble para interruptores.....	30 m.
Hilo de trole.....	1.444 m.

Parte correspondiente al tranvía de Estaciones y Mercados.—Siendo de 1.122'60 la longitud de las vías de la Puerta del Sol y de 248'70 metros la que corresponde a esta concesión de Estaciones y Mercados, o sea un 22 por 100 de la longitud total, debe considerarse que la parte de línea aérea correspondiente es también de 22 por 100 de lo que arriba se detalla para las instalaciones aéreas en su conjunto.

Material móvil de la anterior concesión.

Cincuenta y seis coches motores para vía de 1'445 m. de ancho.

La caja de cada coche se compone de un cuerpo central y dos plataformas; está colocada sobre un *truck* de cuatro ruedas, cuyos ejes distan 1'80 m.

Seis coches remolques para vía de 1'445 de ancho.

La caja de cada uno se compone de un cuerpo central y dos plataformas; está colocada sobre cuatro ruedas, cuyos ejes distan 1'50 m.

Concesión del tranvía de Madrid a Leganés.—Recorrido: 1.º Apartadero de la Puerta del Sol.—2.º Calles: Siete de Julio, Felipe III, plaza Mayor, Toledo, paseo de los Ocho Hilos, Puente de Toledo e inmediaciones.

Vías.

Railes Phoenix de 12 m. y 43 kg. el m.....	179'50
Eclipses.....	60
Tornillos.....	360
Tirantillas.....	118
Cambios y cruzamientos.....	3
Conexiones de empalme de 1 m.....	60
Idem de vía de 1'60 m.....	2
Idem de entrevía de 2 m.....	1
Idem para cambios de 4 m.....	6
Idem íd de 2'70 m.....	6
Idem íd. de 1'09.....	24

Línea aérea.

Postes.....	24
Rosetones.....	6
Palomillas sencillas.....	6
Transversales.....	18
Vientos.....	18
Agujas.....	12
Cruces.....	16
Interruptores.....	2
Cable doble para interruptores.....	30 m.
Hilo de trole.....	1.444 m.

Parte correspondiente al tranvía de Leganés:

Siendo de 1.122'60 m. la longitud de las vías de la Puerta del Sol y 116'75 m. la que corresponde al tranvía de Leganés, o sea un 10'50 por 100 de la longitud total, debe considerarse que la parte de línea aérea correspondiente es también el 10'50 por 100 de lo que arriba se detalla para las instalaciones aéreas en su conjunto.

Vías.

Calles de Siete de Julio y Felipe III, hasta el comienzo de la carretera de Leganés.

Railes Phoenix de 43 kg. m.....	4.863'30 m.
Eclipses.....	830
Tornillos.....	4.280
Tirantillas.....	3.264
Cambios y cruzamientos.....	19
Cruces con la Madrileña de tracción.....	2
Idem con la de Estaciones y Mercados.....	2
Conexiones de vía de 1'60 m.....	120
Idem de entrevía de 2 m.....	160
Idem de empalme de 1 m.....	1.516
Idem para cambios de 4 m.....	38
Idem id. de 2'70 m.....	38
Idem id. de 1'09 m.....	158

Línea aérea.

Postes.....	112
Palomillas sencillas.....	24
Idem dobles.....	16
Transversales.....	67
Vientos.....	5
Cambios de sección.....	6
Cruces.....	8
Pararrayos.....	3
Interruptores.....	6
Cable doble para interruptores.....	84
Hilo de trole.....	4.655'10 m.
Agujas.....	4
Placas de parada.....	13
Protecciones telefónicas por hilo a tierra.....	1.424'45 m.

Material móvil.

Diez coches motores de vía de 1'445 de ancho.

La caja de cada uno se compone de un cuerpo central y dos plataformas; está colocada sobre un *truck* de cuatro ruedas, cuyos ejes distan 1'80 m.

El equipo eléctrico se compone de dos motores, dos *controllers*, un trole y demás accesorios correspondientes.

Concesión del tranvía del Norte.—Recorrido: Puerta del Sol, Montera, Fuencarral, glorieta de Quevedo, Bravo murillo, Cuatro Caminos, Red de

San Luis, Hortaleza, Santa Bárbara, Santa Engracia, Cuatro Caminos, Santa Bárbara, Obelisco, Eloy Gonzalo, Quevedo.

Vías de la Puerta del Sol.

Railes de 12 m. y 43 kg. el m.....	144'60 m.
Eclipses.....	18
Tornillos.....	108
Tirantillas.....	50
Cruces con la línea del Este.....	4
Conexiones de empalme de 1 m.....	18
Idem de vía de 1'60 m.....	2
Idem de entrecía de 2 m.....	1
Idem para cruces de 2 m.....	16

Línea aérea.

Puerta del Sol en su conjunto.

Postes.....	24
Rosetones.....	6
Palomillas sencillas.....	6
Transversales.....	18
Vientos.....	18
Agujas.....	12
Cruces.....	16
Interruptores.....	30 m.
Cable doble para interruptores.....	2
Hilo de trole.....	1.444 m.

Parte correspondiente al tranvía del Norte:

Siendo de 1.122'60 m. la longitud de las vías de la Puerta del Sol y 72'30 m. la que corresponde al tranvía del Norte ó sea un 6'50 por 100 del total, debe considerarse que la parte de línea aérea correspondiente es el 6'50 por 100 de lo que arriba se detalla para las instalaciones aéreas en su conjunto.

Vías.

Todo el recorrido citado menos la Puerta del Sol.

Railes Phoenix de 43 kg. m.....	35.755'60 m.
Eclipses.....	3.357
Tornillos.....	20.142
Tirantillas.....	11.450
Cambios y cruzamientos.....	90
Cruces con mercados.....	2
Idem con la misma línea.....	7
Idem con la Madrileña.....	4
Conexiones de empalme de 1 m.....	6.198
Idem de vía de 1'60 m.....	632
Idem de entrecía de 2 m.....	588
Idem para cambios de 4 m.....	180
Idem id. de 2'70 m.....	180
Idem id. de 1'09 m.....	720
Idem para los cruces de 2 m.....	52

Línea aérea.

El recorrido citado menos la Puerta del Sol.

Postes.....	335
Rosetones.....	2
Palomillas sencillas.....	54
Idem dobles.....	128
Transversales.....	129
Vientos.....	24
Agujas.....	22
Cambios de sección.....	38
Cruces.....	23
Pararrayos.....	19
Interruptores.....	27
Cable doble para interruptores.....	421'20 m.
Hilo de trole.....	17 515'70 m.
Placas de parada.....	59
Protección telefónica por hilo a tierra.....	6.129'75 m.

Concesión del tranvía de la Guindalera y Prosperidad.— Recorrido: De la terminación de la calle de Serrano a la Guindalera y Prosperidad.

Vías.

Railes Phoenix de 12 m. y 43 kg. el m.....	7.929 m..
Eclipses.....	728
Tornillos.....	4.368
Tirantillas.....	2.912
Cambios y cruzamientos.....	18
Cruces.....	1
Conexiones de empalme 1 m.....	1.456
Idem de vía de 1'60 m.....	106
Idem de entrevía de 2 m.....	138
Idem para cambios de 4 m.....	36
Idem íd. de 2'70 m.....	36
Idem íd. de 1'09 m.....	144
Idem para cruces de 2 m.....	4

Línea aérea.

Postes.....	104
Palomillas sencillas.....	72
Transversales.....	20
Vientos.....	12
Cambios de sección.....	6
Pararrayos.....	2
Interruptores.....	4
Cable doble para interruptores.....	62'40 m.
Hilo de trole.....	5.829'20 m.
Placas de parada.....	23
Protección telefónica por hilo a tierra.....	1.327'20 m.

Concesión del tranvía de enlace de la línea del Norte con los de la Guindalera y Prosperidad.— Recorrido: paseo del Obelisco, desde el em-

palme con las líneas del Norte; paseo de la Castellana, Diego de León hasta el empalme con las líneas de la Guindalera y Prosperidad.

Vías.

Railes Phoenix de 12 m. y 43 kg. el m.	1.839'30 m.
Eclipses.....	182
Tornillos.....	1.092
Tirantillas.....	732
Cambios y cruzamientos.....	9
Cruces con la línea del Hipódromo.....	2
Idem con la de Almagro (Norte).....	1
Idem íd. Prosperidad (íd.).....	1
Conexiones de empalme de 1 m.....	365
Idem de vía de 1'60 m.....	18
Idem de entrevía de 2 m.....	14
Idem para cambios de 4 m.....	36
Idem íd. de 2'70 m.....	36
Idem íd. de 1'09 m.....	72
Idem para los cruces de 2 m.....	16

Línea aérea.

Postes.....	30
Palomillas sencillas.....	9
Transversales.....	20
Vientos.....	1
Agujas.....	8
Cambios de sección.....	4
Cruces.....	8
Pararrayos.....	2
Interruptores.....	3
Cable doble para interruptores.....	46'80 m.
Hilo de trole.....	1.251'80 m.
Placas de parada.....	4
Protección telefónica por hilo a tierra.....	242 m.

Concesión de tranvía por las calles de Trafalgar, plaza de Olavide, Francisco de Rojas, Florida y Apodaca.—Recorrido: Trafalgar, desde su enlace con las líneas del Norte en Eloy Gonzalo, plaza de Olavide y Francisco de Rojas; Florida y Apodaca, hasta su empalme con las líneas del Norte en las calles de Fuencarral y Hortaleza.

Vías.

Railes Phoenix de 12 m. y 43 kg. el m.	5.140'02 m.
Eclipses.....	442
Tornillos.....	2.652
Tirantillas.....	1.704
Cambios y cruzamientos.....	7
Cruces con el Norte.....	10
Idem con la de Tracción.....	20
Conexiones de empalme de 1 m.....	884
Idem de vía de 1'60 m.....	68
Idem de entrevía de 2 m.....	86

Conexiones para cambios de 4 m.....	14
Idem íd. de 2'70 m.....	14
Idem íd. de 1'09 m.....	56
Idem para cruces de 2 m.....	120

Línea aérea.

Postes.....	44
Palomillas sencillas.....	2
Idem dobles.....	6
Transversales.....	34
Vientos.....	2
Agujas.....	10
Cambios de sección.....	8
Cruces.....	8
Pararrayos.....	1
Interruptores.....	4
Cable doble para interruptores.....	62 m.
Hilo de trole.....	2.452 m.
Placas de parada.....	8
Protección telefónica por hilo a tierra.....	347 m.

Material móvil de las anteriores concesiones.

Sesenta y ocho motores para vía de 1'445 m. de ancho.

La caja de cada coche se compone de un cuerpo central y dos plataformas, y está colocada sobre un *truck* de cuatro ruedas, cuyos ejes distan 1'80 m.

El equipo eléctrico se compone de dos motores, dos *controllers*, un trole y demás accesorios correspondientes.

Tranvía de circunvalación (Metropolitano).

Vías.

Raíles Phoenix de 37 kg. el m.....	42.365'40 m.
Eclipses.....	4.294
Tornillos.....	21.880
Tirantillas.....	8.825
Cambios y cruzamientos.....	41
Cruces con la misma línea.....	4
Idem con la de Mercados.....	8
Idem con la del Este.....	8
Idem con la de Leganés.....	4
Idem con la del Norte.....	12
Idem con la de Madrid.....	10
Conexiones de empalme de 0'90 m.....	6.268
Idem de vía de 1'20 m.....	148
Idem de cambio de 5 m.....	164
Idem de cruces de 4 m.....	164

Línea aérea.

Postes de celosía.....	193
Idem tubulares.....	228
Rosetones.....	1

Palomillas sencillas	168
Idem dobles	100
Transversales.....	124
Vientos.....	30
Agujas.....	30
Cambios de sección.....	37
Cruces.....	40
Pararrayos.....	31
Interruptores.....	31
Cable doble para interruptores.....	296 m.
Hilo de trole.....	21.743'60 m.
Placas de parada.....	64
Protecciones telefónicas por hilo a tierra.....	2.827 m.

Tranvía de la Sociedad Continental (Central).

Vías.

Railes Phoenix de 37 kg. el m.....	21.622'50 m.
Eclipses.....	2.310
Tornillos.....	11.880
Tirantillas.....	4.500
Cambios y cruzamientos.....	33
Cruces con la misma línea.....	4
Idem con la de Madrid.....	20
Idem con la del Hipódromo.....	4
Idem con la del Este.....	12
Conexiones de empalme de 0'90 m.....	4.120
Idem de vía de 1'20 m.....	72
Idem cambios de 5 m.....	132
Idem de cruces de 4 m.....	132

Línea aérea.

Postes tubulares.....	279
Rosetones.....	1
Palomillas sencillas.....	132
Idem dobles.....	41
Transversales.....	71
Vientos.....	36
Agujas.....	6
Cambios de sección.....	28
Cruces.....	27
Pararrayos.....	19
Interruptores.....	24
Cable doble para interruptores.....	275 m.
Hilo de trole.....	10.806'90 m.
Placas de parada.....	46
Protecciones telefónicas por hilo a tierra.....	1.601

Tranvía de la calle del Barquillo a la plaza de Olavide, por Fernando VI, Florida, Francisco de Rojas y Trafalgar.

Vías.

Railes Phoenix de 37 kg. el m.....	4.607'58 m.
Eclipses.....	502

Tornillos.....	2.590
Tirantillas.....	1.055
Cambios y cruzamientos.....	8
Cruces con la misma línea.....	4
Idem con la del Norte.....	4
Idem con la de Madrid.....	4
Conexiones de empalme de 0'90 m.....	633
Idem de vía de 1'20 m.....	16
Idem de cambios de 5 m.....	32
Idem de cruces de 4 m.....	32

Línea aérea.

Postes de celosía.....	3
Idem tubulares.....	12
Rosetones.....	2
Transversales.....	10
Vientos.....	7
Agujas.....	12
Cambios de sección.....	4
Cruces.....	13
Pararrayos.....	1
Interruptores.....	4
Cable doble para interruptores.....	48 m.
Hilo de trole.....	1.592'50 m.
Placas de parada.....	6

Material móvil de estas concesiones.

Cincuenta coches motores para vía de un metro de ancho.

La caja de cada coche se compone de un cuerpo central y dos plataformas y está colocada sobre un *truck* de cuatro ruedas cuyos ejes distan 1'70 m.

El equipo eléctrico se compone de dos motores, dos *controllers*, un trole y demás accesorios correspondientes.

De 25 coches remolques para vía de 1 m. de ancho.

La caja de cada coche se compone de un cuerpo central abierto y dos plataformas, y está colocada sobre cuatro ruedas cuyos ejes distan 1'50 m.

Pase al Sr. Ingeniero de Vías públicas, con los inventarios remitidos por la Compañía general de tranvías, para que se sirva informar si dichos inventarios son suficientes para garantizar los intereses del Ayuntamiento a efectos del cumplimiento de las condiciones 16.^a de la escritura de 11 de Diciembre de 1869, 15 de Diciembre de 1880, 14.^a de la de 5 de Julio de 1881, 16.^a de la de 26 de Septiembre de 1876 y análogas, de los ramales correspondientes, y si comprenden todos los bienes y efectos que en su día deban revertir al Ayuntamiento, y en todo caso si estima necesaria la comprobación de los datos que figuran en los mismos.

Decreto (18 de Noviembre de 1908), folio 19 vuelto.

Ilmo. señor: En cumplimiento del anterior decreto, tengo el honor de informar á V. S. que por lo que respecta á las vías y línea aérea, los inventarios presentados por la Sociedad del tranvía del Este de Madrid, de Estaciones y Mercados, del Norte y de Madrid a Leganés, son suficientes para garantizar los intereses del Ayuntamiento, siempre que se vayan modificando a medida que se introduzcan nuevos aumentos en las líneas.

Informe del Ingeniero señor Martell (21 de Noviembre de 1908), folios 20 y 21.

Sin embargo, no lo considero en rigor necesario, puesto que el material fijo no puede retirarse de las vías públicas, sino de una manera ostensible y el Municipio podría fácilmente impedir que así se hiciera, antes de hacerse la entrega al expirar las concesiones.

El material móvil que se asigna a cada una de las líneas, es realmente el que en la actualidad tienen en servicio las Compañías en las líneas del término municipal, descontando del total de coches que poseen un número prudencial de coches, correspondiente a los trozos de línea que se encuentran fuera del citado término.

Aunque por hallarse fundidas en una las cuatro Sociedades que explotan los tranvías de vía normal y ser conveniente para el servicio, los coches de las unas recorren las vías de las otras, en los citados inventarios se adjudican a cada una de estas Sociedades el número de carruajes que corresponden a su extensión, y estimo que por este concepto también quedan garantizados los intereses del Excmo. Ayuntamiento, en el momento presente, si bien convendría añadir una relación en que se especifique los números que llevan los coches de cada concesión, para evitar dudas respecto a este punto.

Pero debe tenerse también en cuenta, que las concesiones no obligan a mantener una cifra determinada de carruajes; que precisamente ahora se van a poner en circulación veinticinco más; que de los actuales poca o nada quedará cuando el Municipio se haga cargo de las líneas, y que por lo tanto parece prematuro cuanto se haga para asegurar sobre este punto el cumplimiento de las escrituras, debiendo, en mi concepto, hacerse los inventarios definitivos, que sirvan de base a la entrega cuando falten dos ó tres años para ello y no sean de temer cambios en las existencias de las Compañías. Al estudiar las distintas concesiones, se observa, que en muchas de ellas sólo se mencionan las vías y el material móvil, y en otras se dice, que pasarán a ser propiedad del Ayuntamiento y del Gobierno el tranvía con todas sus dependencias, y como las cláusulas correspondientes no están escritas con tal claridad, que no ofrezca duda su interpretación, creo necesario que los Sres. Letrados consistoriales, estudien dichas concesiones y determinen si por estas dependencias deben entenderse las cocheras y centrales de energía, o solamente las que se hubieran instalado en la vía pública o las carreteras, como pudiera deducirse de la redacción del art. 14 del pliego de condiciones para el tranvía del Este, aprobado en 22 de Enero de 1881, y base de la escritura de 5 de Julio del mismo año.

Decreto de la Secretaría (9 de Febrero de 1909) folio 21 vuelto.

Informen los Sres. Letrados consistoriales.

Informe de los Letrados (27 de Abril de 1908), folios del 22 al 26 vuelto.

Ilmo. Sr. Secretario: Con motivo del inventario mandado presentar a las Sociedades de tranvías de esta Corte, han tenido necesidad de informar acerca del particular los Sres. Ingenieros encargados de servicios eléctricos y Director de Vías públicas, por los cuales se plantea la siguiente cuestión:

«Al estudiar las distintas concesiones, se observa que en muchas de ellas sólo se mencionan las vías y el material móvil, y en otras se dice que pasarán a ser propiedad del Ayuntamiento y del Gobierno, el tranvía con todas sus dependencias; y como las cláusulas correspondientes no están escritas con tal claridad que no ofrezca dudas su interpretación, creo necesario que los Sres. Letrados consistoriales estudien dichas concesiones y determinen si por estas dependencias deben entenderse las cocheras y centrales de energía, ó solamente las que se hubieran instalado en la vía

pública o las carreteras, como pudiera deducirse de la redacción del artículo 14 del pliego de condiciones para el tranvía del Este, aprobado en 22 de Enero de 1881, y base de la escritura de 5 de Julio del mismo año».

A la vista de lo dicho y en cumplimiento de la precedente orden de V. S., el Letrado que suscribe ha hecho un estudio detenido de todas las condiciones que sirvieron de base para todas las concesiones, fijándose especialmente en aquellas que se ocupan de la reversión o incautación de las líneas a favor del Excmo. Ayuntamiento.

Contraído este informe a las líneas denominadas «Tranvía de Madrid, Tranvía de la Castellana o Hipódromo, Tranvía de Claudio Coello a Ferraz, Tranvía del Este, Tranvía de Leganés, Tranvía de Estaciones y Mercados, Tranvía del Norte y Tranvía de la Guindalera y Prosperidad», es conveniente para que resulte la debida claridad, transcribir o reseñar las condiciones impuestas a cada una de las aludidas líneas, en cuanto concierne a la reversión a que quedaron afectas, y dice así:

Tranvía de Madrid. Condición 16.—La concesión se entiende por noventa años (reducidos posteriormente a sesenta), pasados los cuales, la vía y el material quedarán de la municipalidad, etc.

Tranvía de la Castellana o Hipódromo. Art. 17.—La concesión se entiende hecha por (sesenta años), con arreglo a lo que dispone la legislación vigente, pasados los cuales quedará este tranvía de la propiedad del Municipio, debiendo encontrarse en buen estado de conservación todas las obras, con el material fijo, móvil y semoviente de que se componga, cuyo minimum será el fijado en el presupuesto que forma parte del proyecto aprobado. El inventario del material fijo, móvil y semoviente, que han de pasar a ser propiedad de Madrid, podrá hacerlo en cualquier época el Ayuntamiento.

Tranvía de Claudio Coello a Ferraz. Condición 25.—Al expirar el término de la concesión (sesenta años), el concesionario entregará el tranvía en buen estado de servicio, con todas sus dependencias, el cual pasará a ser propiedad del Ayuntamiento, debiendo encontrarse en buen estado de conservación todas las obras con el material fijo, móvil y semoviente de que se componga, cuyo minimum será el fijado en el presupuesto que formará parte del proyecto aprobado.

Tranvía del Este. Art. 14.—Al expirar el término de la concesión (sesenta años), la Empresa entregará en buen estado de servicio el tranvía con todas sus dependencias, el cual pasará a ser propiedad del Gobierno en la parte que ocupe carreteras del Estado y del Ayuntamiento de Madrid, en la parte que ocupe vías urbanas.

Tranvía de Madrid a Leganés. Condición 16.—La concesión se entiende por (sesenta años), pasados los cuales el trazo de vía correspondiente y comprendido entre la Plaza Mayor y el puente de Toledo, quedará de la propiedad del Municipio, en buen estado de explotación con el material proporcional a su longitud, previa tasación pericial.

Tranvía de Estaciones y Mercados. Condición 16.—La concesión se entiende por (cincuenta años), pasados los cuales la vía quedará de la propiedad del Municipio y en buen estado de explotación y con el material fijo, móvil y semoviente de que se componga.

Tranvía del Norte. Condición 16.—La concesión se entiende por (cincuenta años), pasados los cuales la vía quedará de la propiedad del Municipio y en buen estado de explotación y con el material fijo, móvil y semoviente de que se componga.

Tranvía de la Guindalera y Prosperidad. Condición 16.—La concesión se entiende por (cincuenta y cinco años), pasados los cuales la vía

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

Concretando las condiciones transcritas, la reversión al Ayuntamiento de las ocho concesiones a que se refieren, se halla establecida en la siguiente forma: dos de ellas, la del tranvía de Madrid y la del de Leganés, con vía y material; el tranvía de Claudio Coello a Ferraz y el del Este, con todas sus dependencias; y las restantes concesiones o sean la de la Castellana a Hipódromo, la de Estaciones y Mercados, la del Norte y la de la Guindalera a Prosperidad, con material fijo, móvil y semoviente.

Con la diversidad apuntada en los términos o conceptos en que aparecen otorgadas, las concesiones de los nombrados tranvías, según el contexto de las cláusulas señaladas, obsérvanse igualmente de ellas otras dos diferencias esenciales, que son: una la variedad de los plazos para ser revertidas las concesiones; y otra, la expresión de que algunas de ellas deberán serlo con sus semovientes o material semoviente, obedeciendo esto sin género alguno de duda al motor de sangre que había de emplearse en los tranvías concedidos.

Establecidas como queda consignado las condiciones referentes a la reversión de cada una de las concesiones de tranvías, las diferencias notadas entre ellas, y por último, la modificación o alteración que en algunas representa el cambio de motor, que en los tranvías se ha efectuado, sustituyéndose el de fuerza animal por el de tracción eléctrica, volvamos ahora a la cuestión planteada por la Dirección de Vías públicas y por el Sr. Ingeniero encargado de los servicios eléctricos.

La reversión de las concesiones otorgadas a las líneas de tranvías, tendrá en su día que ejecutarse, por ser las condiciones que la imponen eficaces y exigibles, según lo preceptúa el art. 1.091 del Código civil, al disponer que las obligaciones que nacen de los contratos; tienen fuerza de ley entre las partes contratantes y deben cumplirse al tenor de las mismas.

Ahora bien; siendo tan fundamental como es esta conclusión, surge no obstante la consulta que formulan la Dirección de Vías públicas y el señor Ingeniero de servicios eléctricos, al ingreso de este informe trasladada consistente en «si deben entenderse como dependencias a los efectos de los inventarios mandados presentar a las Compañías o Empresas de tranvías, las cocheras y centrales de energía o solamente las que se hubieran instalado en la vía pública o las carreteras», consulta sobre la cual el Letrado que informa, ateniéndose al precepto legal de que la obligación de dar cosa determinada, comprende la de entregar todos sus accesorios, aunque no hayan sido mencionados, entendiéndose por tal motivo que deber ser los Sres. Ingenieros municipales por su adecuada competencia profesional al presente caso los llamados a precisar o determinar lo que deba conceptuarse como accesorios de las concesiones de tranvías a los efectos de la reversión de éstos al Municipio, y si dichos señores Facultativos insistieren en su duda para hacer tal clasificación, nacida bien por el tenor literal de las condiciones de reversión, bien por su variedad o deficiencias, bien por las modificaciones o alteraciones derivadas del cambio de motor o bien por otras razones técnicas o de índole distinta, entonces cree el infrascripto que será llegado el caso en evitación de litigios o de cuestiones que pudieren producir perjuicio a los intereses municipales de intentar y establecer por los trámites legales un acuerdo o convenio con las Sociedades o Empresas de tranvías, ya que parece que, si no todas, se hallan por lo menos algunas fusionadas, encaminado a armonizar o rectificar lo que se juzgare necesario, y lo cual podría conseguirse en mutuo provecho del Municipio y de las Empresas, sobre la base de unificación de plazos de las distintas concesiones.

Es cuanto estima el informante, en su leal saber y entender, que debe significar a V. S., que con su mayor ilustración dispondrá lo que crea más oportuno.

Disponiendo pase a informe del Ingeniero de Vías públicas, para que haga la determinación del material móvil e inmuebles que deben revertir al término de las concesiones, ateniéndose al criterio propuesto por el Letrado.

Decreto de la
Alcaldía Pre-
sidencia (10 de
Abril de 1909),
folio 26 vuelto.

Sr. Ingeniero Director.—En cumplimiento del anterior decreto, tengo el honor de informar a V. S., que acerca del material fijo establecido en las vías públicas y del móvil que por ellas circula, y que indudablemente deben revertir al Municipio, estimo que los inventarios presentados por las Compañías concesionarias, contienen el que debe ser objeto de dicha reversión al expirar las respectivas concesiones.

Informe del In-
geniero de
Vías públicas
(1.º de Junio de
1909), folios 27
al 29 vuelto.

Los inmuebles en que tienen servicios las Sociedades del tranvía del Este de Madrid, Estaciones y Mercados, Norte y de Madrid a Leganés y que son las dependencias a que me refería en mi informe de 21 de Enero, son las siguientes:

Fábrica de Electricidad.—Calle de San Bernardo, núm. 105.

Oficinas y talleres.—Serrano, núm. 102.

Talleres y almacenes.—Claudio Coello, núm. 106.

Cocheras, oficina y habitaciones para la dependencia.—Pacífico, número 52; Alcalá, números 152 y 154; Bravo Murillo, núm. 75; Princesa, número 81 y carretera de El Pardo, núm. 24.

Un kiosco en el paseo de la Castellana, frente al palacio de Bellas Artes.

Para determinar cuales de éstas deben revertir al término de las concesiones, ateniéndose al criterio propuesto por el Sr. Letrado consistorial, según se ordena en el decreto de la Alcaldía, conviene tener presente que dicho Sr. Letrado manifiesta en su informe, que las Empresas deben entregar todos sus accesorios aunque no hayan sido mencionados en las concesiones, y entiende que son los Ingenieros municipales por su adecuada competencia profesional en el presente caso los llamados a apreciar o determinar lo que deba conceptuarse como accesorio a los efectos de la reversión.

La primera duda que se ofrece al Ingeniero que suscribe, para informar acerca de estos extremos, es la recta interpretación que deba darse a la palabra accesorio en sentido jurídico, por lo cual no puede sentar afirmaciones categóricas, y ha de limitarse a hacer las consideraciones necesarias para que el Letrado consistorial pueda emitir dictamen definitivo.

Es la primera, que por hallarse reunidas las Sociedades a que este informe se refiere, los servicios son comunes y que los inmuebles y el material que a ellas se destinan, ignoro a qué concesiones se deben atribuir y en qué parte, puesto que en ellas no se expresan, estimando que para llegar a este conocimiento, será preciso acudir al Registro de la Propiedad, donde deben constar cuales sean las Sociedades a que pertenezcan. Y esto es tanto más necesario, cuanto que en vigor, ni aun puede afirmarse de un modo cierto y oficial, si los inmuebles son propiedad de las Empresas o los llevan en arrendamiento.

Otra consideración es, la relativa a la necesidad que tengan las Compañías de poseer los citados inmuebles por la influencia que esto puede tener en la determinación de los que deban revertir.

Empezando por la Central generadora de la energía eléctrica, he de hacer constar que, por muy necesaria que a primera vista parezca, no es

preciso que sea propiedad de las Empresas que explotan los tranvías, siendo de ello buena prueba el no poseerla la Compañía eléctrica Madrileña de Tracción, y el que la central de San Bernardo quedará reducida muy en breve a una simple estación transformadora de la corriente que reciba de una Sociedad Hidroeléctrica.

Los talleres de construcción y reparación del material, tampoco son indispensables, pues todas estas obras pueden realizarse en talleres ajenos a las Compañías y las oficinas no es preciso que estén montadas en un inmueble propio.

Las mismas cocheras, tan indispensables como son, no es obligatorio que pertenezcan á las Compañías.

Dedúcese de aquí, que aparte del material fijo (carriles y línea aérea) y del móvil que se menciona explícitamente en todas las concesiones, nada de lo demás que utilizan las Empresas concesionarias, puede asegurarse desde luego ni que sea de su propiedad, ni según entiendo, que estén obligadas a poseerlos, y esta es la razón, como dije al principio de este informe, de tener que limitarme a hacer algunas consideraciones, sin poder hacer afirmaciones más concretas para el esclarecimiento de la cuestión.—*J. Martell.*

Excmo. Señor: En cumplimiento del decreto de V. E., fecha 10 del pasado, leídos con todo detenimiento los informes del Sr. Letrado consistorial e Ingeniero encargado de los servicios eléctricos, tengo el honor de manifestar:

Que aunque no pudiendo sentar afirmaciones categóricas, ni siquiera afirmaciones, sobre lo que debe entenderse por accesorios de las concesiones de tranvías a los efectos de la reversión a que hace referencia en su meditado informe el Sr. Letrado consistorial, por ser a mi ver tal cuestión más que de orden técnico de orden legal, debo sí, exponer algunas ideas que acaso puedan servir al referido Letrado para orientarse con su reconocida capacidad en la cuestión que plantea.

A juicio del que suscribe, el espíritu que informa todas las concesiones, tanto de ferrocarriles como de tranvías, es que, al ser revertidos unos u otros al Estado o Municipio, puedan estos servicios seguir prestándose al público, en análogas condiciones y sin solución de continuidad alguna.

Haciendo caso omiso de la obligación evidente, de revertir el material fijo y móvil usado en las explotaciones de las diversas líneas de tranvías, constituido actualmente por los coches y líneas de toma y retorno de energía, por estar así consignado en las respectivas concesiones y ser por otra parte elementos indispensables para la continuidad del servicio, vamos a exponer algunas consideraciones sobre si deben o no ser considerados como accesorios, para los efectos de la reversión las cocheras, los talleres, las oficinas, y por último las centrales, procurando contestar a la pregunta del Sr. Letrado relativa a este extremo.

A juicio del que suscribe, las cocheras, talleres y oficinas, son verdaderos accesorios, y deben por consiguiente ser objeto de reversión, toda vez que la necesidad de existir estos inmuebles, deriva de la existencia de lo principal; de la existencia de las Compañías y de los elementos indispensables para la explotación del negocio a que se dedican.

Además, la posibilidad de la continuidad del servicio, al efectuarse las reversiones, que como ya hemos dicho, es el espíritu que informa toda esta clase de concesiones, exige que estos elementos sean revertidos a su tiempo, pues no sería fácil y ofrecería seguramente grandes dificultades, el proporcionarse, en un momento dado, dichos inmuebles.

Por otra parte, la explotación de un negocio tan duradero y de la índole del de los tranvías, parece imponer bajo el punto de vista económico, la

necesidad o conveniencia al menos, de poseer esas dependencias que en las concesiones de ferrocarriles son objeto de reversión y poseen siempre o casi siempre las Empresas concesionarias.

Debe, pues, exigirse a mi entender, por las razones antedichas, que las Compañías al revertir, entreguen al Excmo. Ayuntamiento las cocheras, talleres y oficinas que sean indispensables para la continuación normal del servicio.

Respecto a las fábricas productoras de energía, entiendo que no deben ser consideradas como accesorios; en primer término, porque dada su gran importancia y valor (seguramente mayor que lo principal si como accesorio se las considera), no es lógico considerarlas como tales; y en segundo lugar, porque parece lógico que si las concesiones hubieran querido comprender en la reversión estos inmuebles dada su importancia, es natural se hubiera hecho constar este extremo en los respectivos cambios de motor.

Además, si es absolutamente indispensable la existencia de dichas centrales o al menos de una, para la explotación de los tranvías eléctricos, no lo es que dichas fábricas sean propiedad de las Compañías.

En efecto; si en la actualidad es ya posible adquirir la cantidad necesaria de energía para montar una industria cualquiera, y, por consiguiente, no había dificultades, aun revertiendo ahora esas concesiones, para continuarse las respectivas explotaciones, menos aún las habrá en el porvenir, no sólo por el grandísimo número de Centrales importantes que se habrán creado, sino también por la tendencia existente en todos los que a estudios eléctricos se dedican, de llegar a conseguir que la energía eléctrica se venda como una mercancía por cantidades determinadas, sin necesidad de conducciones, tendencia que, por consiguiente, habrá lógicamente de dar cada día mayor número de facilidades para su adquisición.

Por otra parte, el hecho de que no es necesaria la posesión de una central para montar y tener una industria o negocio, es indiscutible y de él hay innumerables ejemplos en Madrid y demás grandes capitales del mundo, y es seguro que si para implantar toda industria, que de energía eléctrica hubiera de nutrirse, fuera condición indispensable, la de poseer su central correspondiente, muchas de las existentes no existirían, ni algunos de los tranvías que hoy circulan, estarían establecidos.

En otro orden de ideas y estableciendo un paralelo, entre las antiguas concesiones, las actuales y las de ferrocarriles, debo decir que las centrales de producción de energía, no son más que los orígenes del alimento del motor, y en tal concepto tampoco parece lógico deban ser consideradas como accesorios para los efectos de la reversión, de igual suerte, que no hubieran podido serlo las tierras productoras del alimento del antiguo motor de sangre en las concesiones primitivas ni las minas de donde se extrae el carbón que sirve con el agua para alimentar los motores de las líneas de ferrocarriles.

Además, esos centros de producción de energía eléctrica, tienden a crearse cada vez con mayores elementos, para poder vender energía a las múltiples industrias establecidas; y seguramente en lo porvenir, bajo el punto de vista económico, no sería posible sostener una Central para cada concesión de tranvías. Dedúcese también a mi ver, de tal hecho, la no obligación de entregar a cada uno de estos inmuebles, no ya indispensables, sino ni siquiera útiles, bajo el punto de vista económico, si hubieran de sostenerse uno para cada concesión de tranvías.

Con lo dicho, y repitiendo lo que al principio he manifestado, que lo expuesto no son afirmaciones, sino solamente ideas que puedan acaso ser-

vir para aclarar las dudas expuestas en el bien pensado informe del señor Letrado, doy por terminado este informe.

Madrid 1.º de Junio de 1909.—El Ingeniero Director, P. Núñez Granés.

Pase a informe del pleno de Letrados consistoriales.

Decreto de la Alcaldía Presidencia (18 de Junio de 1909), folio 80.

Proposición de varios señores Concejales (29 de Agosto de 1909), folio 81.

Los Sres. Dorado, Dicenta y Cao, interesan del Excmo. Ayuntamiento se practiquen las gestiones conducentes a fin de que se implante la tarifa de 0'10 pesetas por cualquier distancia, y que si falla esta solución, se reduzca a 0'05 la tarifa de Antón Martín a Puerta de Atocha, plaza de la Cebada a Puerta de Toledo y Puerta del Sol a Noviciado y que se rebaje a 0'15 el recorrido desde la Puerta del Sol a las Ventas, puente de Vallecas, Bombilla y barrio de los Mataderos, siendo esta tarifa de 0'15 pesetas la máxima que pueda tener la Empresa de tranvías.

En sesión celebrada por el Excmo. Ayuntamiento en 27 de Agosto de 1909, acuerda que pase la anterior proposición a la Comisión de Política urbana.

Acuerdo de la Comisión 8.ª (9 de Diciembre de 1909), folio 82 vuelto.

La Comisión acuerda para poder proponer, se proceda por el Negociado 3.º a formar un cuadro, en el que se exprese el número de kilómetros de recorrido concedido a cada una de las Empresas de sus respectivas líneas en explotación, precio de recorrido por kilómetro y tiempo de duración de la concesión.

Decreto de la Alcaldía Presidencia (8 de Enero de 1910), folio 84.

Disponiendo se cumplimente el anterior acuerdo por la Inspección del servicio de tranvías.

Decreto de la Alcaldía Presidencia (14 de Abril de 1910), folio 42.

Reiterando al Ingeniero de servicios eléctricos la orden de 8 de Enero próximo pasado, para que en término de tercer día remita los datos que se le tienen interesados.

Oficio del señor Ingeniero inspector de servicios eléctricos (19 de Abril de 1910), folios 43 al 45.

Oficio del Ingeniero de servicios eléctricos remitiendo un estado de la longitud de los trayectos de los tranvía y tarifa de precios.

Informe del pleno de los Letrados (1.º de Marzo de 1910), folios 47 al 50.

Excmo. Señor: Decretado por V. E. en 1.º de Abril de 1907 que teniendo en cuenta lo dispuesto en los pliegos de condiciones, para la concesión de las distintas líneas de tranvías de esta capital, por los que al terminar el plazo de las concesiones, se verificaría la reversión al Municipio, se requiriese de oficio a las citadas Compañías a fin de que en el término de un mes, se sirviesen remitir a la Alcaldía Presidencia, el inventario comprensivo de los inmuebles, destinado a la explotación de las mismas, y del material detallado para el servicio, *haciéndolo en uno y otro con la separación correspondiente a las distintas concesiones otorgadas*, fué cumplida dicha orden en cuanto a los inventarios del material fijo y móvil que sirve para la explotación de las líneas de la Sociedad de tranvías del Este de Madrid, la de Estaciones y Mercados, la de Madrid a Leganés y la del Norte; disponiéndose por V. E. en 18 de Noviembre de 1908, que dichos inventarios remitidos por la Compañía general de tranvías, pasasen al Sr. Ingeniero de Vías públicas para que informase si eran suficientes para garantizar los intereses del Ayuntamiento a los efectos del cumplimiento de las condiciones 16.ª de la escritura de

11 de Diciembre de 1869, 15.^a de Diciembre de 1880, 14.^a del 5 de Julio de 1881, 16.^a de la de 26 de Diciembre de 1876 y análogas de los ramales correspondientes, y si comprendían todos los bienes que en su día deberían revertir al Ayuntamiento.

En cumplimiento de lo que queda indicado, el Sr. Ingeniero encargado de los servicios eléctricos, con cuyo parecer estuvo conforme el señor Ingeniero Director de Vías públicas, expresó en su informe que «al estudiar las distintas concesiones, se observaba, que en muchas de ellas sólo se mencionaban las vías y el material móvil; y en otras se dice que pasarían a ser propiedad del Ayuntamiento y del Gobierno, el tranvía con todas sus dependencias; y que como las cláusulas correspondientes no estaban escritas con tal claridad que no ofreciese duda su interpretación, creía necesario que los Sres. Letrados consistoriales, estudiaran dichas concesiones y determinasen si por estas dependencias debían entenderse las cocheras y centrales de energía ó solamente las que se hubiesen instalado en la vía pública o las carreteras, como pudiera deducirse de la redacción del art. 14 del pliego de condiciones, para el tranvía del Este, aprobado en 22 de Enero de 1881 y base de la escritura de 5 de Julio del mismo año.

Nace, pues, de la transcrita indicación de los Sres. Facultativos municipales, la consulta sometida á los Letrados consistoriales, uno de los cuales, fundándose en lo preceptuado por el art. 1.097 del Código civil, al disponer que la obligación de dar cosa determinada, comprende la de entregar todos sus accesorios aunque no hayan sido mencionados, después de reseñar las cláusulas que se consignan en su informe de 27 de Abril del año anterior, referentes á lo que según los contratos respectivos, había de ser objeto de la reversión, interesó por las razones que expuso, que por los Sres. Ingenieros mencionados en razón á su competencia profesional, adecuada al caso, precisasen ó determinasen lo que debía conceptuarse como accesorios de las concesiones de tranvías á los efectos de su reversión al Municipio.

Dada vista del dictamen del Sr. Letrado consistorial a los Sres. Ingeniero Jefe de servicios eléctricos e Ingeniero Director de Vías públicas, resulta que ambos distinguidos facultativos *coinciden en que no han de estimarse reversibles las centrales productoras de electricidad*; y discrepan al entender el primero que no deba ser tampoco materia de reversión las cocheras, talleres y oficinas, y en cambio el segundo cree, que tales inmuebles deben estimarse comprendidos en la reversión.

Ante esta diversidad de pareceres, no creen los Letrados informantes, que sea de su competencia, determinar todas o cada una de las cosas o elementos que constituyan o formen parte integrante de las distintas concesiones de tranvías de esta Capital, al objeto de que figuren en los inventarios mandados presentar á las Sociedades o Compañías que los explotan, á los efectos de la reversión de las líneas al Municipio, el día en que esto haya de tener lugar; entendiéndose por el contrario, que esta determinación de cosas y elementos pertenecientes á los tranvías, es operación puramente técnica, si así puede llamársela, que debe ejecutarse con sujeción á principios estrictamente legales, cuya indicación de éstos, a juicio de los Letrados consistoriales reunidos en pleno, es lo único a que deben referirse en el presente dictamen, haciendo constar su opinión unánime en la forma siguiente:

1.º Los inventarios mandados presentar a las Sociedades o Compañías de tranvías, deben contener todo lo que taxativamente se determina en las cláusulas referentes á la reversión de los tranvías al término de las distintas concesiones, según lo dispuesto en el art. 1.091 del Código civil.

2.º En los inventarios correspondientes a las concesiones de tranvías en que se haga expresión del material semoviente o semovientes, que hayan de revertirse, deberán comprenderse los medios de tracción empleados por el tranvía en sustitución de los semovientes que desaparecieron por el cambio de motor, pues á tenor de lo que dispone el art. 119 del reglamento de 24 de Mayo de 1878, para la ejecución de la ley de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877, al expirar la concesión la Empresa entregará á quien corresponda, en buen estado de servicio el tranvía, sus dependencias, material y medios de tracción.

3.º En el inventario correspondiente a la línea de Estaciones y Mercados, habrá de tenerse en cuenta, además de lo estipulado en la cláusula referente a la reversión y lo dispuesto en el art. 119 del Reglamento antes citado, lo que se preceptúa por Real orden de 23 de Agosto de 1898, dictada para autorizar el cambio de motor, en cuyo número 4.º de dicha soberana resolución se establece que «la Sociedad concesionaria garantizará el que la línea no se encuentre nunca sin medios para el suministro de la energía eléctrica, y al terminar la concesión deberá entregar al Ayuntamiento los citados medios y aparatos destinados a producir dicha energía».

4.º En los mismos inventarios habrán de incluirse las cocheras, talleres y oficinas que sean indispensables para la continuación normal del servicio, según indica el Sr. Ingeniero Director de Vías públicas en su informe de 1.º de Junio del año último, por deber estimarse tales elementos, bien como constitutivos o formando parte integrante de las concesiones, o bien como accesorios de ellas a tenor de lo ordenado por el citado art. 1.097 del Código civil.

Tal es el dictamen de los informantes; no obstante el cual, V. E., con su superior ilustración, acordará como siempre lo que sea más justo y acertado.

Voto particular
al anterior in-
forme de los
Sres. Letrados
Campuzano y
Romero (folios
del 50 al 59
vuelto).

Excmo. Señor: Al llegar el término de las concesiones otorgadas para la explotación de las líneas de tranvías establecidas en esta capital, y para cuyos respectivos vencimientos restan aún plazos que oscilan entre cuarenta y nueve y diez y seis años el más próximo, ha de efectuarse la reversión de aquéllas, y a tal fin, se ha procedido a la formación de los correspondientes inventarios del material fijo y móvil, pareciéndole prematuro al Sr. Ingeniero encargado de los servicios eléctricos cuanto ahora se haga para asegurar el cumplimiento de las escrituras de concesión sobre este punto, por las razones que expuso en su informe de 21 de Enero del año próximo pasado, en el que además afirmó consideraba garantizados los intereses del Excmo. Ayuntamiento acerca del particular.

Mas quedaron pendientes los inventarios relativos a los bienes inmuebles, que en su día, cuando caduquen las concesiones, habrán de ser objeto de reversión, extremo sobre el que han surgido dudas, muy especialmente en lo que se refiere a cocheras, talleres, oficinas y centrales productores de la energía eléctrica, por lo que se ha sometido al dictamen de los Letrados consistoriales, después de informar los técnicos municipales, que no han llegado a estar completamente de acuerdo.

Al examen de cuestión tan importante han dedicado los Letrados especial estudio, como el asunto lo requiere y exige, sosteniendo frecuentes, repetidos y muy empeñados debates, en los que resultaron siempre encontradas las opiniones de unos y otros, de tal modo, que muchas veces se ofreció el caso de que se hubieron de exponer y mantener hasta tres distintos criterios sobre puntos determinados, y se propusieron di-

ferentes conclusiones y dictámenes, que al ser luego discutidos no lograron la común aceptación, y aun sucedió en alguna ocasión que sólo tuvieron la de quien los formulara.

No es de extrañar que así ocurriese, porque a ello dan motivo sobrado los términos de las escrituras otorgadas para formalizar las concesiones, las fechas de éstas, algunas de ellas anterior a la vigente ley de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877, el texto de los preceptos legales, al caso aplicables, cuya redacción no deja de prestarse a interpretaciones varias, la naturaleza misma de las cosas, sobre lo que se ha de dictaminar y lo que acerca de ellas informaron los facultativos del Ayuntamiento en relación con el servicio de tranvías y la forma en que éste puede efectuarse.

Por fin, después de muchas discusiones y conferencias, después de rebuscar inútilmente antecedentes del caso que pudieran servirles de norma, guiados por el deseo del mejor acierto, y que no lograron encontrar, sin duda alguna por la novedad del asunto, pudieron llegar los Letrados a un acuerdo sobre ciertos extremos, de los que se hace expresión en las conclusiones del precedente dictamen, suscrito por los Sres. D. Manuel María Moriano y D. Ramón F. de Mera, si bien en ellas no se halla determinado de un modo preciso y categórico, ó en forma tan concreta como se requiere, si las centrales productoras de energía eléctrica, destinada por las entidades concesionarias al servicio de sus líneas de tranvías y propiedad de aquéllas, deben ser o no comprendidas en la reversión, cuando esta ocurra, ni por otra parte en lo relativo a la de las cocheras, talleres y oficinas, se expresó el concepto en los términos que los infrascritos entienden que ha de manifestarse e indicarse para que responda al juicio formado por los mismos, con lo cual se da una idea de lo minuciosa que la discusión ha sido y que han considerado necesaria por la excepcional importancia del asunto, ya se resuelva hoy, ya durante el curso de los años que faltan aún para el término de la primera concesión que ha de caducar.

Por los indicados motivos, los Letrados infrascritos, han estimado oportuno formular este dictamen por separado acerca de los dos referidos puntos, sin que por ello abriguen la pretensión, ni mucho menos, de que no puedan incurrir en error, al no contenerse dentro de los límites en que aparece emitida la opinión de sus ilustrados compañeros, los Sres. Moriano y Fernández de Mera.

Tratándose de tranvías en los que se emplea el motor eléctrico, no hay para qué discutir respecto á la legislación aplicable al caso, si ha de ser la anterior á la ley de 23 de Noviembre de 1877 ó esta última con su reglamento, aunque alguna de las concesiones sea de más antigua fecha, porque desde el momento en que el sistema de tracción se modificó, el concesionario quedó sometido a dicha ley, en virtud de lo expresamente dispuesto por la de 14 de Agosto de 1895 en su único artículo, según el cual en ningún caso podrá establecerse el cambio de motor animal de un tranvía por otro motor diferente, sin previa autorización dada por el Ministerio de Fomento, que no podrá otorgarla si no al particular ó Compañía que someta su concesión a las condiciones prescritas en la ley especial de 16 de Julio de 1864, y en su caso a la de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877.

Y precisamente las concesiones anteriores a ésta, que son la del tranvía de Madrid y la del tranvía de Madrid a Leganés, al obtener la autorización para el cambio de motor, la primera por Real orden de 29 de Julio de 1897, inserta en la escritura de 9 de Noviembre del mismo año; y la segunda por Real orden de 6 de Diciembre de 1901, se las impuso la expresa condición de quedar sometidas a la citada ley de Ferrocarriles de

23 de Noviembre de 1877. Es, por tanto, evidente, que dicha ley y su reglamento son aplicables, tanto a las dos referidas concesiones, a pesar de de ser de fecha anterior, como a todas las demás que posteriormente se otorgaron.

Esto, sentado y comenzado por el examen de las cláusulas establecidas en las concesiones, en la parte que se refiere a la reversión, se observa que se hallan redactadas con gran variedad, siendo la diferencia más sustancial la que se advierte entre las de motor animal y las de tracción eléctrica.

En aquéllas, la del tranvía de Madrid se limitó a expresar que la vía y el material quedarían de la Municipalidad; en otras, se indicó que el tranvía quedaría de la propiedad del Municipio, debiendo encontrarse en buen estado de conservación todas las obras, con el material fijo, móvil y semoviente de que se componga; en otras, se dice que la Empresa entregará el tranvía con todas sus dependencias, el cual pasará a ser propiedad del Ayuntamiento; y así, en estos o parecidos términos, quedó establecida la reversión en todas ellas, en armonía con el sistema que entonces se empleaba para su explotación.

Pero como no puede dudarse que se hallan sometidas las concesiones a los preceptos establecidos en la ley de 23 de Noviembre de 1877 y en el reglamento de 24 de Mayo de 1878, dictado para su ejecución, unas por haber sido otorgadas bajo este régimen, y otras porque quedaron a él sujetas al cambiar de motor; claro y evidente es que hay que atenerse a dichos preceptos, para resolver y determinar lo que debe ser objeto de la reversión.

Nada dice la ley de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877, que de un modo especial y concreto se refiera a la reversión de los tranvías, o mejor expresado, no establece en cuanto a los mismos, precepto alguno que singularmente determine como debe efectuarse su reversión, de donde se desprende que quiso aplicarles las reglas o disposiciones en aquélla contenidas para los ferrocarriles, con tanto más motivo, cuanto que su artículo 69 define los tranvías expresando que se designan bajo tal denominación, para los efectos de la mencionada ley, los ferrocarriles establecidos sobre vías públicas. Los llamados ferrocarriles, los considera como tales, y de ello lógicamente se desprende que, cuando no exista una disposición especial para los mismos, o sea para los tranvías, han de regirse éstos por las de aquéllos, sin que pueda alegarse en contra de este criterio lo preceptuado en el art. 77 al hablar de que el reglamento que se había de redactar para cumplir dicha ley consguaría las condiciones generales a que habían de sujetarse los tranvías, porque el mismo artículo ya limita éstas o las de carácter técnico, y a las que han de observarse en la tramitación de los expedientes de su concesión, y sin que tampoco pueda invocarse lo que prescribe el art. 79 referente a las condiciones particulares que, además de las generales, habrán de regir para su construcción y explotación, porque es visto que sólo pueden referirse a dichos dos períodos y no al que sigue al término del último de ellos, que es el de la reversión, el cual comienza en el momento preciso en que dejan de ser explotados por el concesionario.

Y ya en este punto, es llegada la oportunidad de citar el art. 23 de la propia ley, en donde se dispone que al terminar el plazo de la concesión adquirirá el Estado la línea concedida *con todas sus dependencias*, entrando en el goce completo del derecho de explotación, precepto que por analogía y por las razones ya anteriormente expresadas, resulta de aplicación a los Municipios cuando se trata de tranvías, o lo que es igual, ferrocarriles urbanos, ya que así los llama la ley y no contiene ésta ninguna otra prescripción especial que a su reversión se refiera.

Por si esto no fuera bastante, el art. 96 del reglamento de 24 de Mayo de 1878, dictado para la ejecución de la tan repetida ley de 23 de Noviembre de 1877, previene que cuando llegue el término de la concesión, que no podrá extenderse a más de sesenta años según el art. 76 de la ley de Ferrocarriles, el Gobierno, la provincia o los pueblos entrarán en el disfrute y aprovechamiento de la parte de tranvía ejecutado respectivamente, en carreteras del Estado, provinciales ó municipales ó vías urbanas, con arreglo a las disposiciones especiales que en cada caso se dicten para llevar a cabo la explotación y repartición de sus productos entre las partes interesadas, es decir, entre el Estado, la provincia y el Municipio, en la proporción que justamente les corresponda según la extensión que la línea ocupe de las vías públicas de su respectiva pertenencia.

Pero todavía hay más; el art. 119 del mismo reglamento, literalmente dice así: «Al expirar la concesión, la Empresa entregará a quien corresponda, en buen estado de servicio, el tranvía, sus dependencias, material y *medios de tracción*, y el Gobierno, Diputaciones o Ayuntamientos a quienes se haga la entrega entrarán en el pleno disfrute de los rendimientos que produzca la explotación del tranvía».

No puede ser ciertamente más expresivo este precepto general, aplicable a todos los tranvías sometidos a la ley de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877 y por ende al reglamento publicado para su ejecución.

Bien claro dice que se entregará el tranvía y su material, lo cual no puede negarse que comprende el fijo y el móvil, con toda la línea de explotación. Y no sólo dijo esto el citado precepto reglamentario, sino que expresó además, que se entregarían sus dependencias que no pueden ser otras que sus cocheras, talleres y oficinas. Y todavía añadió más; ordenó así bien que la Empresa entregará los medios de tracción, y nadie podrá negar que estos medios de tracción han de ser los mismos que posea, de que disponga y que venga aplicando el concesionario.

Esta consecuencia es perfectamente racional y lógica, y la que el buen sentido dicta, porque si de alguno de esos medios de tracción se prescinde, no se cumplirá lo que el Reglamento manda, pues que la locución en él empleada y el adjetivo posesivo que en él se contiene al decir que la Empresa entregará el tranvía, *sus dependencias*, material y medios de tracción, abarcó y comprendió indudablemente todos los que aplicara al servicio y explotación de la línea. Entenderlo de otro modo, pugnaría con los términos gramaticales en que tal concepto allí se expresó, y no sería una acertada interpretación del precepto reglamentario por no acomodarse ni a su letra ni a su espíritu, ni al propósito que en él evidentemente se manifestó y no fué otro que el de continuar la explotación en igual forma y con los mismos medios que hubiera venido realizándolo el concesionario.

Si, pues, éste tiene establecida alguna central productora de energía eléctrica con destino a la tracción del tranvía, además de constituir aquella una de sus principales y más importantes dependencias, no hay duda que forma parte de sus elementos y medios para que dicha tracción se realice, estando, por lo tanto, comprendida ante ella, por cuya razón deberá figurar en su día entre los inmuebles revertibles; de lo contrario, no se continuaría la explotación con los mismos medios que el concesionario venía utilizando.

Por lo que respecta a las cocheras, talleres y oficinas, son de aplicar los mismos razonamientos ya expuestos acerca de la recta y acertada interpretación del art. 119 del reglamento, y, por ello entienden los informantes, que no ha de limitarse la reversión a las que sean indispensa-

bles, palabra que no empleó el legislador y que no tiene un sentido absoluto sino puramente relativo y de muy peligrosa aplicación por lo vario del juicio humano para distinguir entre lo necesario y lo superfluo, debiendo comprenderse entre lo reversible, todas las dependencias de aquella clase que al servicio del tranvía se hallen destinadas.

Concluida esta parte en que los infrascritos han examinado los preceptos legales aplicables al caso de que se trata, y, habiéndose ocupado anteriormente de las condiciones establecidas para la reversión de los tranvías con motor animal, explotados en esta Corte, por virtud de las concesiones que se otorgaron, estiman los Letrados informantes que no deben terminar este dictamen, sin recordar algunas de las condiciones de igual clase, consignadas al hacer la sustitución por el motor eléctrico o autorizar su empleo.

Al concederse la sustitución de motor al tranvía de Estaciones y Mercados por Real orden de 23 de Agosto de 1898, en la prescripción 4.^a se estableció lo que sigue: «La Sociedad concesionaria garantizará el que la línea no se encuentre nunca sin medios para el suministro de la energía eléctrica, y al terminar la concesión deberá entregar al Ayuntamiento *los citados medios y aparatos destinados á producir dicha energía*».

Por Real orden de 23 de Junio de 1904, se concedió la ampliación de su línea por distintas vías públicas al tranvía del Norte, y en la condición 22.^a, se dice: «La Compañía concesionaria queda obligada a garantizar, en absoluto, el uso de los aparatos y medios precisos para obtener la energía eléctrica necesaria en todo tiempo y en la época de la reversión de la línea al Ayuntamiento».

En iguales términos se autorizó el cambio de motor en el tranvía de la Guindalera y Prosperidad por Real orden de 13 Noviembre de 1901, en el de enlace de la línea del Norte con aquella por Real orden de 28 de Mayo de 1904, y el empleo también de motor eléctrico en el tranvía desde la calle del Barquillo hasta la plaza de Olavide por Real orden de 6 de Julio de 1904.

En el pliego de condiciones de la concesión otorgada al tranvía de la Sociedad Continental de Nuremberg, se estableció por la 19.^a lo que sigue: «El concesionario queda obligado de conservar en perfecto estado todos los elementos de explotación de este tranvía, y si no construyera fábrica propia para suministrar al mismo la energía eléctrica, queda también obligado a garantizar que no se carecerá nunca de medios para efectuar dicho suministro cuando el tranvía pase a ser propiedad del Ayuntamiento.

Todas estas condiciones confirman lo que vienen sosteniendo los informantes, y ratifican su criterio respecto a la reversión de las centrales de energía eléctrica cuando los concesionarios las tengan de su propiedad con destino a la explotación del tranvía, como se desprende, con relación a la Sociedad Continental, de la última condición que se acaba de transcribir, y no puede significar otra cosa, con respecto a las demás de que en esta parte del dictamen se habla, la obligación que se las impone, ya de garantizar en absoluto el uso de los medios y aparatos destinados a producir la energía eléctrica, ya de entregarlos al Ayuntamiento, puesto que el uso de ellos por el mismo no podrá efectuarlo sino mediante su entrega.

Por todo lo expuesto, los Letrados que suscriben, ampliando las conclusiones formuladas en el anterior dictamen de sus compañeros los señores Moriano y Fernández de Mera, opinan:

1.º Que deberán ser objeto de reversión las oficinas, cocheras y talleres, lo mismo que todas las demás dependencias que los concesionarios tengan destinadas al servicio y explotación de los tranvías, cuando sean de su propiedad.

2.º Que de igual modo serán también revertibles, ó mejor dicho, habrán de comprenderse en la reversión las centrales de energía eléctrica que sean de la pertenencia de los concesionarios y éstos apliquen al servicio de las líneas de tranvías.

3.º Que, en su consecuencia, los citados inmuebles deben figurar en los inventarios correspondientes.

Tal es el dictamen de los Letrados que suscriben; sin embargo, V. E. resolverá lo que estime más acertado y procedente.

Madrid 4 de Marzo de 1910.—Licenciado, *Gregorio Campuzano*.—*Gonzalo Romero*.

El Sr. Presidente propuso, como resumen de lo tratado en la sesión de hoy, las siguientes conclusiones, que fueron aprobadas por unanimidad:

1.ª Se acuerda que se exija la aplicación rigurosa de las disposiciones vigentes, en lo que se refiere al servicio de tranvías.

2.ª Se considera que el aspecto social del servicio de tranvías es de gran urgencia, y que se deben dictar las bases para llegar a una solución en lo que a él se refiere.

3.ª Que se estudien reformas respectó del trazado de las líneas que faciliten la circulación y el buen servicio de viajeros.

4.ª Que acerca de este asunto dictaminen con urgencia las Comisiones respectivas, teniendo preferencia en la iniciativa la de Policía urbana.

5.ª Que dentro del mes de Junio, se presenten los dictámenes consiguientes y se vuelva a reunir el Ayuntamiento para discutirlos y acordar lo más conveniente.—El Secretario del Excmo. Ayuntamiento, *Francisco Ruano*.

Dése cuenta en Comisión 3.ª

Se acuerda se una al expediente de unificación de las tarifas de tranvías.

Encomendado a esta Comisión el estudio de unificación de tarifas para el servicio público de tranvías y otros análogos, relacionados con el mismo, la Comisión nombró de su seno una ponencia que ha emitido el siguiente informe:

«Con motivo de la proposición presentada á V. E. el 11 de Abril del corriente año por los Sres. D. Bernardo Martín, D. Antonio Vallejo y D. Carlos García, en la que recordando la del Sr. Lequerica, de 14 de Septiembre de 1906, que inicia el expediente sobre unificación de tarifas, se solicitaba del Excmo. Ayuntamiento la regularización del servicio de tranvías, la prohibición de jardineras remolcadas, inspección cotidiana de la conservación de las entrevías, establecimiento de vía circular y andenes centrales en la Puerta del Sol y prudenciales distancias en determinadas calles entre carriles y aceras; la Comisión de Policía urbana primero, y el Excmo. Ayuntamiento después, ratificando el acuerdo de aquélla, en la sesión extraordinaria del 11 de Mayo último, encomendaron a los que suscriben, la impropia tarea de informar al Concejo, acerca del problema de los tranvías en toda su complejidad, singularmente en lo que se refiere a una aspiración tan beneficiosa a los intereses del vecindario, cual la de unificar las tarifas con sujeción al tipo de 10 céntimos de peseta, a partir de la Puerta del Sol hasta el límite municipal de todas

Acuerdo del Excelentísimo Ayuntamiento en sesión pública extraordinaria (31 de Mayo de 1910), fol. 64.

Decreto de la Alcaldía Presidencia (8 de Junio de 1910), folio 64 vuelto.

Acuerdo de la Comisión 3.ª (16 de Junio de 1910), fol. 65.

Dictamen de la Comisión 3.ª al Excmo. Ayuntamiento (14 de Noviembre de 1910), folios 67 al 70.

las líneas, ateniéndose, por lo que a tan capitalísimo extremo afecta, a las conclusiones aprobadas por unanimidad, a propuesta de la Alcaldía Presidencia en la sesión extraordinaria a que se alude, cuyo texto dice a la letra:

1.^a Que se exija la aplicación rigurosa de las disposiciones vigentes en lo que se refiere al servicio de tranvías.

2.^a Se considera que el aspecto social del servicio de tranvías es de gran urgencia, y que se deben dictar las bases para llegar a una solución en lo que a él se refiere:

3.^a Que se estudien reformas respecto del traslado de las líneas que faciliten la circulación y el buen servicio de los viajeros.

4.^a Que acerca de este asunto dictaminen con urgencia las Comisiones respectivas, teniendo preferencia en la iniciativa la de Policía urbana; y

5.^a Que dentro del mes de Junio se presenten los dictámenes consiguientes y se vuelva a reunir el Ayuntamiento para discutirlos y acordar lo más conveniente.»

Del incumplimiento de la quinta conclusión cree justificarse la ponencia, advirtiendo que por convenio tácito fué estimado este asunto impropio de la estación veraniega, durante cuyos meses se hubiese privado al Ayuntamiento de la ilustración de no pocos Sres. Concejales, y que ante el estudio que las múltiples cuestiones relacionadas con la unificación de tarifas y la reglamentación total de tan importante servicio exige, no había de parecer excesivo a V. E. el tiempo invertido por los que suscriben, habida cuenta de que cuatro años antes fué planteado el tema por la proposición que encabeza el expediente encomendado a nosotros, y en tan dilatado plazo no logró el celo de Concejales y funcionarios, sino documentar la cuestión a punto de que ahora, mediante los luminosos informes de Letrados e Ingenieros, podamos plantear el problema en términos sencillos que faciliten quizá una solución satisfactoria e inmediata.

Tenga, además, en cuenta el Concejo, que en la sesión extraordinaria de 31 de Mayo último se plantearon por los Sres. Dorado, Valdivieso, Barrio, Latorre, Torre Murillo y otros Sres. Concejales, multitud de aspectos del servicio de tranvías, tales como la distancia entre carriles y aceras, en las futuras concesiones; velocidad de la marcha, cambio de emplazamiento de las vías que en la actualidad no se ajusten a ciertas prescripciones, limitación del número de viajeros, aumento de coches en circulación, conservación y limpieza de las entrevías, fijación de paradas obligatorias con estaciones para viajeros y expedición de billetes numerados que garanticen el orden y la comodidad en la ocupación de los carruajes, singularmente en las cabeceras de las líneas y en circunstancias normales de mayor aglomeración, periodicidad en los reconocimientos técnicos del material circulante y de las instalaciones en las vías públicas, comprobación de los frenos antes de cada viaje circular, asignación del gasto que algunas de las indicadas innovaciones implican y penalidad para la posible infracción del nuevo régimen que se acuerde.

Importaba también que no ya la ponencia ni la Comisión, sino todo el Concejo fuera documentándose a un tiempo para el momento de la discusión; y a este efecto, los que suscriben, a más de recomendar reiteradamente a sus compañeros de Policía urbana y a todos los Sres. Concejales el examen del expediente, reclamaron la impresión y reparto de varios resúmenes estadísticos, entre ellos las tarifas vigentes, plazos y principales extremos de las concesiones y, como término de comparación, conveniente elemento de juicio, el acuerdo adoptado en 23 de Junio de 1905 por el Ayuntamiento de Barcelona acerca de la unificación de los plazos

de reversión de las líneas de tranvías «The Barcelona Tramways Company Limited», «Barcelona, Ensanché y Gracia» y «Nacional de Tranvías», respecto de cuyo acuerdo nos permitimos llamar la atención de V. E. acerca de la ausencia del fin principalísimo que en beneficio del vecindario persigue la Corporación madrileña, al considerar preferente del aspecto social del servicio de tranvías, anteponiendo, en consecuencia, la unificación de las tarifas en los términos dichos a todos los demás aspectos, económico, de policía, etc., etc., de tan compleja y difícil materia.

A tenor de este acertado criterio, la ponencia se remite al examen del expediente para cuanto hace relación a las debatidas y disconformes apreciaciones técnicas y legales acerca del alcance de los vocablos «dependencias» y «accesorios» que, al referirse vagamente a los términos de la reversión, consignan algunas de las concesiones; y estimando de posible eficacia la discretísima invitación del Letrado consistorial D. Ramón F. de Mera en su informe de 27 de Abril de 1909 a orillarla, mediante un convenio o acuerdo con las Sociedades o Empresas de tranvías en la actualidad fusionadas, lo que por imprevisión de las Reales órdenes y aun de la ley y el reglamento de Ferrocarriles vigentes constituye inagotable vivero litigioso, que dilataría por muchos años la solución favorable al vecindario, se limita a encarecer, como más pertinente para los fines que el Ayuntamiento encomendó a los que suscriben el informe del Sr. Ayllón, Jefe del Negociado de Policía urbana, en cuanto significa resoluciones inmediatamente ejecutivas, tales como la formación del reglamento de dicho servicio, examen de las ampliaciones o modificaciones hechas por Empresas en los primitivos trazados, reclamación de los inventarios del material fijo y móvil que con arreglo al Código de Comercio deben figurar en los últimos balances, y petición de antecedentes de otras gestiones análogas, ofrecimientos de las Compañías, cuadros de servicios, combinaciones de líneas, etc., etc., permitiéndonos agregar nosotros que para la más rápida solución de éste asunto, en lo que a la unificación de tarifas afecta, deberá simultanearse este estudio con las negociaciones que al efecto ha de obtener en el más breve plazo posible aquel incuestionable beneficio para el vecindario y para el desarrollo de la ciudad, procede entablar con las representaciones autorizadas de los concesionarios.

Abogan nuestra opinión respecto de la conveniencia ya señalada por el Letrado consistorial D. Ramón F. de Mera, de procurar previamente un convenio con las Empresas, además de la vaguedad e imprevisión, la variedad de las concesiones, así en cuanto a los términos de la reversión como respecto de los deberes que para durante el plazo de la explotación les fueron señalados, siendo suficiente a demostrarlo una sucinta enumeración de las principales cláusulas de las Reales órdenes respectivas, comenzando por consignar que en la materia que nos ocupa, en las tarifas, no sólo preside el mayor desconcierto y absurdo por la arbitrariedad con que, sin atenerse a gastos de instalación o de entretenimiento, ni a cálculo aproximado de viajeros, ni, en suma, a regla alguna de juicio, se fijan para determinadas líneas en tres céntimos el kilómetro, para otras en seis y en diez para varias, sino que hay concesiones que dejan al libre arbitrio de las Compañías el señalamiento de tan grave extremo.

Así, como por ejemplo, hay líneas como la del tranvía de Madrid, Ferraz-Rosales y Metropolitano que se hallan exentas de la obligación de conservar el pavimento de la entavía con la zona inmediata a los carriles; y en cuanto a la reversión al Municipio, en la concesión al tranvía de Madrid sólo se dice «via y material»; en la de la Castellana e Hipódromo «obras, material fijo y semoviente», y como mínimo el que figura en el presupuesto que forma parte del proyecto aprobado; en la de Clau-

dio Coello a Ferraz «el servicio con todas sus dependencias, debiendo encontrarse en buen estado de conservación las obras y el material fijo, móvil y semoviente, y como mínimo el presupuesto en el proyecto aprobado»; en la del Este, «el tranvía con todas sus dependencias»; en la de Leganés, de cuya línea es partícipe desde el puente de Toledo el Estado, «en buen estado de explotación, con material proporcionado a la longitud de la línea, previa tasación pericial»; en la de la Guindalera, «en buen estado de explotación y con el material fijo, móvil y semoviente de que se componga», y en iguales términos la de Estaciones y Mercados y la del Norte, estas dos últimas revertibles, respectivamente, en 19 de Julio de 1926 y 28 de Junio de 1927.

La dificultad sube de punto a causa de la sustitución de la tracción de sangre por la electricidad, toda vez que las disposiciones que la autorizaron tampoco precisan categóricamente los términos de la reversión, y en modo alguno es equiparable lo que entonces constituía el material semoviente con el material fijo de las instalaciones aéreas y la diversa forma de proveerse de energía eléctrica, ya mediante centrales generadoras, ya con transformadores de fluidos de producción propia o adquirida. La más explícita de aquellas disposiciones, la Real orden de 23 de Agosto de 1898, que autoriza el cambio de motor para Estaciones y Mercados dice que: «La Sociedad garantizará el que la línea no se encuentre nunca sin medios para el suministro de la energía eléctrica, y al terminar la concesión, deberá entregar al Ayuntamiento los medios para producirla».

La Real orden de 23 de Junio de 1904, referente a la línea del Norte, obliga a «garantir, en absoluto, el uso de los aparatos y medios para obtener la energía eléctrica en todo tiempo y en la época de reversión al Ayuntamiento».

En iguales términos fué autorizado el cambio de motor por Real orden de Noviembre de 1901 a la Guindalera y su enlace con la del Norte, por Real orden de 28 de Mayo de 1901, y a la línea del Barquillo-Olavide por Real orden de 6 de Julio de 1904.

La Sociedad Nuremberg, concesionaria del Metropolitano, se obligó para el caso de no construir fábrica propia, a que a la fecha de la reversión, el Ayuntamiento no carezca de los medios necesarios para el suministro del fluido eléctrico.

Pero, sobre que no es lo mismo «garantir, en absoluto, el uso de los aparatos y medios para obtener la energía eléctrica» términos en que queda obligada la línea del Norte, que lo estatuido para la de Estaciones y Mercados, la cual «al terminar la concesión deberá entregar al Ayuntamiento los aparatos para producirla». la ponencia estima preferible la negociación previa, aunque de problemática avenencia, al pleito costoso y dilatorio, no obstante su conformidad con el criterio sustentado en este punto por los Letrados consistoriales Sres. Campuzano y Romero, en disenso con sus compañeros Sres. F. de Mera y Moriano, por entender que, anteriores o posteriores a la ley de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877 y al reglamento para su ejecución de 24 de Mayo de 1878, todas las concesiones de tranvías quedarán sometidas a los preceptos de ambas disposiciones, al modificarse la tracción a virtud de la ley de 14 de Agosto de 1895 y por las respectivas Reales órdenes que autorizaron el empleo de energía eléctrica, pudiendo lógicamente interpretarse el silencio del legislador, como tácita analogía, toda vez que, si bien la ley no dice nada acerca de la reversión de los tranvías, ésta parece que quiso aplicarles las mismas reglas de los ferrocarriles, con tanto más motivo, cuanto que el art. 69 de la repetida

ley de 23 de Noviembre de 1877, define los tranvías «para los efectos de esta ley como Ferrocarriles establecidos sobre vías públicas» interpretación que resulta corroborada por el art. 23, según el cual «al terminar el plazo de las concesiones, adquirirá el Estado la línea concedida con todas sus dependencias, entrando en el goce completo del derecho de explotación» y el siguiente extremo del art. 96 del antedicho reglamento «cuando llegue el término de la concesión, que no podrá exceder, etc., etc, el Gobierno, la provincia o los pueblos, entrarán en disfrute de la parte de tranvía ejecutado, respectivamente, en carreteras del Estado, provinciales o municipales o vías urbanas, con arreglo a las disposiciones especiales que en cada caso se dicten para llevar a cabo la explotación y repartición de sus productos entre las partes interesadas, de acuerdo con el art. 119 del mismo reglamento» «al expirar la concesión, la Empresa entregará a quien corresponda, en buen estado de servicio, el tranvía, sus dependencias, material y medios de tracción, y el Gobierno, Diputaciones y Ayuntamientos, a quienes se haga la entrega, entrarán en el pleno disfrute de los rendimientos que produjere la explotación del tranvía».

La negociación previa que a nada había de comprometer, sin la posterior sanción del Concejo, sobre evitar prolongadísimos litigios de muy inciertos resultados, solucionará rápidamente el aspecto principal del problema de los tranvías, la unificación de las tarifas al tipo predeterminado por el Concejo en la sesión de 31 de Mayo último, cuyos beneficios para la economía del vecindario, singularmente para las clases necesitadas y para el desarrollo de la Corte no necesitan encajecimiento.

Baste consignar que, cualquiera sea el espíritu que presida a la municipalización de los servicios públicos, industrial, facilitándolos a precio superior a su coste, con objeto de dotar de elementos propios a la Hacienda del Municipio, lo que en opinión de los tratadistas, un impuesto indirecto sobre el consumo, con todas las injusticias de este sistema de exacciones; ya se supedita la municipalización a nobles y benéficos fines sociales, el estímulo característico de esta nueva corriente del régimen local, es el abaratamiento de los medios necesarios para la vida; y, los tranvías pueden considerarse indispensables en las grandes urbes, donde la creciente carestía de las habitaciones, confina a los desheredados de la fortuna en las afueras.

Así dice Bachi que, «un servicio de tranvías ordenado y económico, resuelve los más graves problemas municipales y urbanos, porque facilita a las clases obreras habitar en los suburbios, donde los alquileres son más módicos y las casas más modernas é higiénicas». Y para más autorizada ratificación de nuestro criterio, séanos lícito reproducir también las siguientes consideraciones de Montemartini, acerca del aspecto social de la municipalización de los tranvías:

«En los grandes centros urbanos, y especialmente en los centros progresivos en continuo desarrollo, sucede muy pronto, que el centro de la ciudad queda ocupado por los ricos, los comerciantes, los hombres de negocios, quienes únicamente se hallan en condiciones de soportar el peso siempre creciente del aumento de valor de las habitaciones céntricas y del consiguiente aumento del precio de los alquileres. La clase media, la burguesía acomodada, comienza poco a poco a trasladarse a la periferia y nuevos suburbios surgen y se desarrollan a las puertas de la ciudad. Estos nuevos distritos o barrios vienen a ser, desde luego, ocupados por la clase obrera, que corre afanosa en pos de los alquileres reducidos invade las nuevas casas, busca ahorrar lo más posible en una clase de gasto que, como el del alquiler, va en continuo aumento en una ciudad progresiva.

»Para que este éxodo de la población desde el centro hasta la periferia pueda tener lugar, es necesario que, al propio tiempo, se cuente con el desarrollo de los medios de transportes rápidos y económicos.

Y he aquí cómo surge la cuestión social de los tranvías. La importancia que adquiera su desarrollo puede interesar, y, en efecto, interesa a todo el vecindario. Interesa, ante todo, a la clase obrera, que tiene necesidad de pagar reducidos alquileres, de habitar lejos de los centros de trabajo y que experimenta la necesidad de no perder tiempo ni fuerza al trasladarse desde su casa a los sitios donde ha de trabajar, y viceversa. Interesa a los propietarios de las casas de la periferia, quienes ven aumentar el precio de sus fincas respectivas, si con la instalación de líneas tranviarias (o con la reducción de las tarifas de las ya instaladas, nos permitimos intercalar nosotros, de acuerdo con el espíritu que informa al autor) viene a disminuirse la distancia económica que les separa del centro. Y por último, interesa a todo el vecindario, desde el punto de vista higiénico; porque los barrios malsanos, excesivamente populosos del centro, no pueden desaparecer hasta tanto que rápidos y económicos medios de transporte, permitan a la población establecerse en los nuevos, pero lejanos barrios de la periferia, más sanos y aireados.

»La importancia de esta cuestión es tal, que se observa que todos los Municipios verdaderamente modernos, se interesan en el problema tranviario, con el fin no disimulado de provocar la creación de nuevas líneas y de obtener rebajas en las tarifas. El sistema de las concesiones otorgadas con un fin exclusivamente financiero, se abandona y el Ayuntamiento trata de asegurarse en los contratos que viene celebrando con las Compañías privadas, cláusulas tales, que redunden en beneficio de la colectividad o busca nuevos sistemas para llegar á la consecución de su objeto».

Las observaciones insuperables de Montemartini, parecen sugeridas por el conocimiento de las necesidades de Madrid, donde la carestía de las viviendas, la aglomeración insana del vecindario, no ya en los distritos populares, sino en el corazón mismo de la capital, en los alrededores de la Puerta del Sol, y la tan excesiva tarifa en casi todas las líneas de tranvías, requieren con mayor urgencia que en parte alguna la municipalización de un servicio que, en opinión de cuantos han especializado en estos estudios y constriñéndose por más intensa y concisa a la frecuentemente citada del Lord Prevost de Glasgow, Mister Samuel Chisolehn, ante la Comisión parlamentaria de investigación, reúne todas las circunstancias esenciales para exigir la intervención del Municipio: constituir un monopolio de hecho, ejercerse en las Vías públicas, lo que implica el concurso inexcusable del Ayuntamiento y la general necesidad de su empleo.

Atendida la unanimidad casi absoluta con que, incluso en España, hoy se pronuncian tratadistas y gobernantes por la municipalización de los servicios públicos, sería ociosa una enumeración detallada de los tres sistemas en que se ha desarrollado la industria ferroviaria; el americano, de las concesiones (limitada, indeterminada y contractual a término), el germánico de las contrataciones y el inglés de la municipalización. Fué adoptado en España el sistema de las concesiones a término, revertibles a los Municipios, pero en el plazo de sesenta años, cuando moderadamente no suelen estipularse sino veinte, y aun con tendencia a reducirlos, y sin imposición sobre los dividendos ni gravamen sobre la renta bruta, lo que equivaldría a una legítima participación de la colectividad en los beneficios de las Compañías explotadoras, cuya aportación a las cargas comunales se reduce en Madrid a un canon de

84.156 pesetas anuales, por ocupación de la vía pública, y a la conservación por algunas Empresas, de la entrevía y el pavimento, hasta 0'50 centímetros de los carriles; olvidándose consignar, para la reversión a los Ayuntamientos, según queda probado en la primera parte de este informe, las garantías indispensables acerca de los efectos y propiedades de las Corporaciones locales, y aun prescindiéndose de todo elemento de contraste que impidiese la supercapitalización para eludir el impuesto o para simular valoraciones excesivas, contra cuyas frecuentes maniobras, propiamente calificadas de aniquilación del capital, han reaccionado algunos Estados de la Confederación Norteamericana, como el de Massachussetts, donde la Comisión tranviaria ha prescrito sistemas especiales de teneduría de libros y fiscaliza la ejecución de estas operaciones. Asimismo es innecesaria la demostración estadística del beneficio que a las arcas Municipales, sobre todo a la economía del vecindario, reporta la municipalización del servicio de tranvías, que contra la propaganda interesada de los detractores de moderna y general tendencia, adquieren, en las poblaciones donde corren a cargo de los Ayuntamientos, desarrollo tal, como acreditar entre otros muchos ejemplos que con facilidad puede comprobarse. Glasgow, que en 1895 trasportaba 57.104.647 viajeros y 177.179.549 en 1903, habiendo mejorado, además, la situación del personal empleado en el servicio; realizado gradualmente el cambio de tracción y ampliando su red, con un solo proyecto, en 35 millas de líneas nuevas; y así Liverpool, Londres y Milán, y muchas otras grandes capitales en Europa y América.

Conviene aducir a este efecto, el siguiente testimonio que Gascón y Marín reproduce, por lo que se refiere a Inglaterra, de Municipal, Jear Bookpor.—1904: « Ningún ramo de Empresa municipal ha hecho tan rápidos progresos, en los últimos años, como la explotación de los tranvías. Casi sin excepción, todas las grandes ciudades han municipalizado los tranvías o están en vías de hacerlo. La terminación de los contratos de arriendo con las Compañías, coincide con la inauguración de los nuevos métodos de tracción, y dentro de pocos años habrán sufrido gran revolución las facilidades de transporte rápido en los grandes centros. Así es, que muchas Corporaciones municipales, ansiosas de colocar bajo su jurisdicción los tranvías lo antes posible, no aguardan la terminación de las concesiones y efectúan la adquisición de las líneas concedidas.

Ahora, es indiscutible que, el servicio de tranvías no puede dar el máximo de ventajas a las poblaciones, más que cuando la explotan los Municipios ».

Por muy conocida, nos limitamos a una sucinta referencia a la ley italiana de 29 de Marzo de 1903 que, como Inglaterra, en las actas parciales que otorga en cada caso el Parlamento, se pronunció por el sistema de permitir estimulándola, no imponiéndola, la municipalización, bajo las garantías previas de la determinación de los servicios que pueden ser municipalizados con exclusiva o en competencia con Empresas particulares, establecimiento de una hacienda propia para cada servicio distinto de la administración ordinaria, designación del personal técnico, Comisiones especiales administrativas, fijación de tarifas, Haciendas comerciales, inspección tutelar de los superiores jerárquicos y singularmente por el carácter democrático de la innovación, que es tanto como hacer directo partícipe al pueblo en la administración de sus peculiares intereses, *ad referendum*, sin cuya sanción, por mayoría absoluta de sufragios emitidos individualmente por papeletas, no es válido el dictamen de la Comisión real aceptando el ejercicio directo de un servicio.

En España, en Madrid, puesto que a Madrid se contrae la ponencia,

perdió por nuestra inveterada incuria el Ayuntamiento la ocasión más propicia para municipalizar los tranvías, al consentir, sin protestas, las autorizaciones para el cambio de tracción. Apenas si se elevaron voces, naturalmente desoidas, que llamasen la atención de los poderes públicos acerca de los graves peligros, bien pronto confirmados por la experiencia, que para el tránsito callejero implica el cable aéreo, proscrito hasta en los Estados Unidos, cuna de este desacreditado sistema.

La Real orden de 29 de Julio de 1897 autorizando dicho procedimiento de tracción al tranvía del barrio de Salamanca, a cuya disposición, fuerza es consignarlo, precedió informe favorable, acordado por exigua mayoría de votos, del Ayuntamiento, sancionó la codicia de las Empresas, las cuales vieron así reducidos los gastos de instalación desde 60.000 a 200.000 francos por kilómetro de canalización subterránea en canal visitable, hasta 18.000 o 20.000 que cuesta igual distancia de cable aéreo, y desde 35.000 pesetas, precio de un coche con acumuladores con el consiguiente entretenimiento, muy superior al suministro de fluido desde las centrales de energía eléctrica, hasta 16 o 20.000 pesetas, valor de los coches actualmente en uso.

No hablemos, por demasiado ineficazmente advertida, de la ausencia de un reglamento que determine extremos de tanta importancia, como, por ejemplo, la velocidad máxima, que en opinión de los técnicos municipales en el informe de 14 de Mayo de 1897 sobre la concesión de motor eléctrico al tranvía de Madrid, desatendido por la Junta consultiva del Ministerio de Fomento, no debe exceder de ocho kilómetros por hora, responsabilidad por los daños en personas y cosas fácilmente exigible, no en concepto de culpa que constituya delito ni negligencia, cuya prueba no siempre es posible a tenor de lo que para hacer aquélla efectiva prescriben los Códigos penal y civil; compromiso de establecer el hilo de suspensión, y aun tejadillo de bambú, para impedir toda eventualidad de contacto con los cables de otras conducciones eléctricas; instalación de contadores automáticos con indicaciones exteriores para apreciar en cualquier momento la velocidad de las marchas, y asimismo reguladores que impidan mayor velocidad que la consentida, controle en los frenos, estaciones de espera para los viajeros, expendición de billetes numerados, etcétera, etc., acerca de cuyas interesantes cuestiones sólo existen, respecto de algunas, como la velocidad máxima, el vago precepto de las Reales órdenes de 25 de Abril y 25 de Octubre de 1898 concediendo la sustitución de motor a los tranvías del Norte y del Este, que aplica por analogía las prescripciones del art. 121 del reglamento de 24 de Mayo de 1878 para la ejecución de la ley de Ferrocarriles, según el cual, cuando la tracción no sea animal «la velocidad no pase de 20 kilómetros por hora en las carreteras, y que se modere hasta igualar a la de los caballos al paso dentro de las poblaciones, así como en donde la circulación sea más activa», y respecto de otros, como el hilo de suspensión y las demás previsiones contra los contactos, se ofrece el contradictorio espectáculo de que, si bien quedaron reglamentadas en las Reales órdenes de concesión, a los pocos meses fueron autorizadas las Empresas para prescindir de tan convenientes garantías.

En tal estado de desorganización en cuanto a los tranvías afecta, estima la ponencia llegado el momento oportuno de establecer, de acuerdo en lo posible con las Empresas, un régimen completo, total, así en el funcionamiento de tan necesario medio de transporte como en cuanto a las relaciones económicas entre el Ayuntamiento y los actuales concesionarios.

Incuestionablemente, el camino más llano y más breve sería la incau-

tación de todas las líneas por el Concejo a título de expropiación por utilidad pública. Para la ponencia se permite dudar que haya quien sostenga, aparte de la esfera especulativa, tan atrevida como simpática solución; porque aun en el supuesto poco verosímil de obtener una valoración aceptable, solventados tras prolongados litigios los problemas técnicos y legales a que hace referencia la primera parte de este informe, el Ayuntamiento se verá obligado a disponer de cuantiosísimas sumas, que obtenidas del crédito, su interés y amortización gravarían el presupuesto con pesadumbre difícilmente compensable con los problemáticos beneficios de la administración directa de los tranvías, que de cumplir el objeto capital de la municipalización, procurar el disfrute de los servicios de interés público por el mayor número posible de individuos, dice Gascón y Marín, «encauzando en las ciudades modernas, cual ha escrito Adolfo Posada, una corriente de solidaridad universal favorable a elevar la condición del hombre mediante el disfrute por todos de las ventajas y goces que la civilización descubre», había de llegar a más reducida tarifa que la convenida en el acuerdo municipal de Mayo último.

Sea este el fin de la invitación que se dirija a las Empresas, habida cuenta de que la unificación de las tarifas tranviarias al tipo de 0'10 pesetas desde la Puerta del Sol al límite del término municipal de todas las líneas, equivaldría a obtener *ipso facto*, sin la desalentadora espera del término de las concesiones (cuyo término medio de reversión aún se hará esperar aproximadamente medio siglo) en el momento mismo de convenirse tal régimen, los incalculables beneficios que en los párrafos anteriormente transcritos de Montemartini quedan consignados y otros muchos; dilatación del radio urbano, abaratamiento de las viviendas, facilidad de comunicaciones, mejoramiento de las condiciones higiénicas de vida para las clases pobres y aun para el total de la población, aumento de valor en los terrenos enclavados en las zonas extremas, consiguiente estímulo para nuevas edificaciones; en suma, salud para todos, riqueza para la ciudad, movilización de capitales, trabajo para industriales y obreros y ahorro en la economía general del vecindario de la cantidad quizá fabulosa que resultaría de la diferencia de las distintas tarifas, que en algunas líneas ascienden a un total de 0'30, 0'35, 0'40, 0'45 y 0'50 pesetas y la única de 0'10.

Pero sean también objeto de las negociaciones, que al efecto hayan de enablarse, reformas de distinta índole, cuya implantación determine el nuevo régimen total de tranvías a que antes aludimos, comenzando por la aprobación de un reglamento que, manteniendo por útiles muchas de las inveteradamente incumplidas descripciones del reglamento anticuado de 26 de Noviembre de 1904, tales como la construcción de estaciones cubiertas (art. 4.º), que podrían instalarse en las cabezas de línea; estación de la Bombilla, glorieta de Cuatro Caminos, Ventas del Espíritu Santo, puente de Toledo y en la misma Puerta del Sol, en kiosco convenientemente emplazado; el reconocimiento periódico de las líneas (a tenor del art. 32 adicional), reglamentación del empleo de las jardineras (artículo 33), reconocimiento de los coches, número de viajeros, conducta de los empleados, reclamaciones, etc., etc. (cap. XVIII de las Ordenanzas de 12 de Mayo de 1892), se estatuyesen innovaciones de tanta utilidad para el vecindario como, por ejemplo, en orden a la circulación, la construcción de algunos ramales que completarían las líneas existentes, uniéndolas entre sí para facilitar la comunicación entre el centro y la periferia, tales como la nueva línea, ya concedida de la calle de Segovia, sin expropiación para mayor facilidad de las calles circundantes, con entrada por la calle de Tintoreros y salida por la de Latoneros o viceversa,

el ramal de la calle del Duque de Alba, entre la plaza del Progreso y calle de Toledo, la prolongación de esta última, y, a ser posible también la del Metropolitano de las Rondas, hasta el emplazamiento del futuro Matadero; en cuanto al aspecto social de esta cuestión y para ampliar los beneficios de la unificación de las tarifas, servicios especiales, en parte ya establecidos, en las primeras horas de la mañana para obreros y criados, con autorización para conducir toda clase de bultos manuales; billetes de correspondencia entre todas las líneas; servicio obligatorio en todas también hasta las dos de la madrugada, con lo que a tiempo se entendería a todo el vecindario, el beneficio que hoy tan solamente disfrutaban los habitantes del barrio de Salamanca, y se estimularía el éxodo a las zonas más apartadas de la Capital. La instalación, de acuerdo con la Dirección general de Correos y Telégrafos, en todos los coches de buzones para la correspondencia interior y exterior, en combinación con estafeta de distrito, a cargo del Estado, podría complementar el nuevo régimen de tranvías, para cuya adopción:

La ponencia que suscribe tiene el honor de proponer al Excmo. Ayuntamiento, el nombramiento, en sesión pública, de una Comisión compuesta de tres Concejales, que, presidida por el Excmo. Sr. Alcalde y asesorada de cuantos funcionarios técnicos y administrativos considere precisos, convenga con las Empresas de tranvías, la unificación de tarifas, al tipo de 0'10 pesetas, desde la Puerta del Sol al límite municipal de todas las líneas, con más la implantación de cuantas reformas se mencionan en el presente informe, sometiendo el dictamen que en consecuencia emita a la aprobación del Concejo, a fin de que obtenga la debida sanción municipal.

Discutido por esta Comisión el informe que antecede, conforme en un todo con el mismo, acordó suyo, elevándolo como dictamen al Excelentísimo Ayuntamiento, y proponiendo, por tanto, el nombramiento de una Comisión compuesta de tres Concejales que, presidida por el Excmo. Sr. Alcalde y asesorada por cuantos funcionarios técnicos y administrativos considere precisos, convengan con las Empresas de tranvías la unificación de tarifas, al tipo de 0'10 pesetas, desde la Puerta del Sol al límite municipal de todas las líneas, con más la implantación de cuantas reformas se mencionan en el presente informe.

No obstante, lo expuesto, V. E. se servirá acordar, como siempre, lo que estime más procedente.

Madrid 14 de Noviembre de 1910.—Enrique Fraile.—Antonio Piera.—Lucio Catalina.—A. Aguilera y Arjona.—José Conde.—José Pascual.

Acuerda quede el expediente sobre la mesa.

Acuerdo del Excelentísimo Ayuntamiento (2 de Diciembre de 1910), fol. 76 vuelto.

Enmienda presentada a la ponencia (folio 77).

«Al Excmo. Ayuntamiento: Los Concejales que suscriben proponen que el último párrafo del dictamen de la ponencia para la unificación de las tarifas de tranvías quede redactado en la siguiente forma: La ponencia que suscribe tiene el honor de proponer al Excmo. Ayuntamiento el nombramiento en sesión pública de una Comisión, compuesta de cuatro Concejales, que, presidida por el Excmo. Sr. Alcalde y asesorada de cuantos funcionarios técnicos y administrativos considere precisos, convenga con las Empresas de tranvías la unificación de las tarifas al tipo único de diez céntimos de peseta cualquier trayecto, sin prorrogar ni unificar los plazos de reversión de las líneas, con más la implantación de cuantas reformas se mencionan en el presente informe, sometiendo el convenio

a la aprobación del Concejo, a fin de que obtenga la debida sanción municipal».—Vicente Barrio.—Antonio García Quejido.—Dño A. Valdivieso, José María de la Torre.—Eduardo Rosón.—Vicente Alvarez.

En sesión celebrada en 9 de Diciembre de 1910 por el Excmo. Ayuntamiento, se dió cuenta del dictamen de la Comisión, fecha 14 de Noviembre último y del precedente voto particular, procediendo a votación nominal, que fué aprobado por 27 votos. A continuación, se procedió al nombramiento de la Comisión a que el voto se refiere, designándose por unanimidad a los Sres. García Quejido, Fraile, Trasserra y Kleiser, bajo la presidencia del Excmo. Sr. Alcalde.

Oficio interesando del Excmo. Sr. Ministro de Fomento sean facilitados los expedientes de concesión, y muy especialmente los incoados al cambio de tracción por sangre en eléctrica que existen en dicho Ministerio.

Oficio al Director de la Compañía Madrileña de Tracción exigiéndola que en un plazo improrrogable de tres meses, remita los inventarios del material móvil y fijo de pertenencia de la misma.

Acuerdo de la Comisión especial, interesar de las Compañías la ampliación del inventario remitido, con el de los talleres, cocheras y fábricas de electricidad, a cuyo efecto deberá acompañar certificación del inventario formado en 31 de Diciembre último. Que se remita asimismo certificación del último balance de la Compañía que, con arreglo al art. 157 del Código de Comercio debe publicar.

Asimismo se acordó que se proceda por el Negociado de Policía urbana y el Ingeniero de servicios eléctricos a la formación de un proyecto de reglamento para el servicio de tranvías.

Oficio a la Compañía general de tranvías, cumplimentando el anterior acuerdo.

Excmo. Señor: En contestación a la comunicación de V. E., fecha 15 de Diciembre último, esta Dirección general ha resuelto que se pongan a la disposición de los Sres. Concejales o funcionarios competentemente autorizados, en el Negociado de concesión y construcción de ferrocarriles de este Ministerio, y a las horas de oficina, los expedientes relativos a los tranvías de Madrid que obran en este Centro directivo.

Sociedad tranvía del Este de Madrid.

Balance cerrado al 31 de Diciembre de 1909.

ACTIVO	Pesetas.
Concesiones y primer establecimiento.....	21.408.816
Gastos de emisión de Obligaciones.	176.138'20
Cartera	500
Servicio financiero.....	506.574'89
<i>Suma y sigue.....</i>	<i>22.092.029'09</i>

Acuerdo del Excelentísimo Ayuntamiento (9 de Diciembre de 1910), fol. 77 vuelto al 78.

Oficio al Excelentísimo señor Ministro de Fomento (15 de Diciembre de 1910), folio 81.

Oficio a la Compañía Madrileña de tracción (19 de Diciembre de 1910), fol. 82.

Acuerdo de la Comisión especial (31 de Diciembre de 1910), folio 82 vuelto a 83.

Oficio a la Compañía general de tranvías (14 de Enero de 1911), fol. 83.

Oficio del Ministerio de Fomento (21 de Enero de 1911), folio 85.

Folio 86

	<u>Pesetas.</u>
<i>Suma anterior</i>	22.092.029'09
Fianzas.....	92.627'36
Dirección de explotación.....	1.128.187'16
Deudores varios.....	679.414'19
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....	31.937'50
TOTAL	24.024.195'30

PASIVO

Capital.

2.400 acciones de 250 pesetas.....	600.000	
10.800 ídem de 500 íd.....	5.400.000	6.000.000

Obligaciones.

1.700 de 500 pesetas, 5 por 100, emisión antigua.....	850.000	
1.922 de 500 ídem, 5 por 100, emisión 1907, Serie A.....	961.000	
3.852 de 500 ídem, 5 por 100, íd. 1907, íd. B.....	1.926.000	
4.504 de 500 ídem, 5 por 100, íd. 1907, íd. C.....	2.252.000	
17.138 de 500 ídem, 5 por 100, íd. 1907, íd. D.....	8.569.000	
Fondo de reserva.....	4.793'50	
Amortizaciones.....	1.169.860	
Fondo de renovación.....	269.130'83	
Acreedores varios.....	1.481.672'26	
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....	31.937'50	
Ganancias y pérdidas: Saldo.....	508.801'21	
TOTAL	24.024.195'30	

El Director, H. Paquet.

Compañía eléctrica Madrileña de tracción.

Balance cerrado al 31 de Diciembre de 1909.

ACTIVO

	<u>Pesetas.</u>
Acciones amortizadas.....	30.000
Concesiones y primer establecimiento.....	8.611.981'02
Gastos de emisión de Obligaciones.....	433.433
Fianzas.....	24.244'67
Cartera.....	235.000
Servicio financiero.....	121.219
Deudores varios.....	338.521'32
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....	51.470
TOTAL	9.845.869'01

PASIVO

<i>Capital.</i>	<u>Pesetas.</u>
12.000 acciones de 500 pesetas.....	6.000.000
<i>Obligaciones.</i>	
5.751 de 500 pesetas, 5 por 100 primera emisión.....	2.875.500
970 de 500 ídem, 5 por 100, segunda id.....	485.000
Amortizaciones.....	134.500
Fondo de renovación.....	20.000
Acreedores varios.....	233.848'15
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....	51.470
Ganancias y pérdidas: Saldo.....	45.550'86
TOTAL.....	<u>9.845.869'01</u>

El Director, H. Paquet.

Sociedad del tranvía de Estaciones y Mercados de Madrid.

Balance cerrado al 31 de Diciembre de 1909.

ACTIVO	<u>Pesetas.</u>
Concesiones y primer establecimiento.....	6.285.578'37
Gastos de emisión de Obligaciones.....	35.191
Fianzas.....	7.741'20
Cartera.....	74.615
Servicio financiero.....	100.479'95
Deudores varios.....	8.066'95
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....	178.248
TOTAL.....	<u>6.689.930'47</u>

PASIVO

<i>Capital.</i>	
3.000 acciones de 500 pesetas.....	1.500.000
<i>Obligaciones.</i>	
1.929 de 500 pesetas, 6 por 100, emisión antigua.....	964.500
432 de 500 ídem, 5 por 100, id. id.....	216.000
5.428 de 500 ídem, 5 por 100, id. nueva.....	2.714.000
Amortizaciones.....	748.045
<i>Suma y sigue.....</i>	<u>6.142.545</u>

	<u>Pesetas.</u>
<i>Suma anterior</i>	6.142.545
Fondo de reserva.....	66.596'60
Idem de renovación.....	59.714'12
Acreedores varios.....	58.176'77
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....	178.248
Ganancias y pérdidas: Saldo.....	189.649'98
TOTAL	6.689.930'47

El Director, H. Paquet.

Compañía general Española de tranvías.

(TRANVÍA DE MADRID A LEGANÉS)

Balance cerrado al 31 de Diciembre de 1908.

ACTIVO	<u>Pesetas.</u>
Concesiones y primer establecimiento.....	3.012.544'60
Gastos de emisión de Obligaciones.....	15.620
Obligaciones en cartera.....	10.000
Servicio financiero.....	14.873'37
Cuentas de orden: Títulos en depósito.....	85.000
Ganancias y pérdidas: Saldo.....	371.544'36
TOTAL	3.509.582'33

PASIVO

Capital.

3.356 acciones de 125 pesetas..... 419.500

Obligaciones.

3.610 de 200 pesetas, emisión antigua..... 722.000
 2.326 de 500 idem, id. nueva..... 1.163.000
 Obligaciones a reembolsar..... 3.800
 Amortización del capital..... 280.050
 Fondo de renovación..... 68.087'32
 Cupones de obligaciones a pagar..... 5.254'63
 Acreedores varios..... 752.940'38
 Créditos a canjear..... 9.950
 Cuenta de orden: Títulos en depósito..... 85.000

TOTAL..... **3.509.582'33**

El Presidente del Consejo de Administración, Francisco Lastres.—
 Un Administrador, León Cocagne.

Sociedad tranvía del Este de Madrid.

Balance cerrado al 31 de Diciembre de 1908.

ACTIVO	<u>Pesetas.</u>
Concesiones y primer establecimiento.....	20.175.608'66
Gastos de emisión de Obligaciones.....	175.400
Cartera.....	537.925
Servicio financiero: Fondos en Banca.....	340.711'34
Fianzas.....	70.451'46
Dirección de explotación.....	1.742.137'60
Deudores varios.....	290.020'25
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....	38.002'50
TOTAL	<u>23.370.256'81</u>

PASIVO

Capital.

2.400 acciones de 250 pesetas..... 600.000

Obligaciones.

2.785 de 500 pesetas, 5 por 100, emisión antigua.....	1.392.500
1.949 de 500 idem, 5 por 100, id. nueva, serie A.....	974.500
3.904 de 500 idem, 5 por 100, id. id., id. B.....	1.952.000
4.538 de 500 idem, 5 por 100, id. id., id. C.....	2.269.000
17.230 de 500 idem, 5 por 100, id. id., id. D.....	8.615.000
Fondo de reserva.....	949
Amortizaciones.....	994.180
Fondo de renovación.....	218.793'02
Acreedores varios.....	6.121.896'05
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....	38.002'50
Ganancias y pérdidas: Saldo.....	193.446'24
TOTAL	<u>23.370.256'81</u>

El Presidente del Consejo de Administración, Justo Martínez.—
Un Administrador, León Cocagne.

Sociedad del tranvía de Estaciones y Mercados de Madrid.

Balance cerrado al 31 de Diciembre de 1908.

ACTIVO	<u>Pesetas.</u>
Concesiones y primer establecimiento.....	6.410.378'88
Gastos de emisión de Obligaciones.....	36.847
<i>Suma y sigue</i>	<u>6.447.225'88</u>

	<u>Pesetas.</u>
<i>Suma anterior</i>	6.447.225'88
Fianzas.....	14.761'70
Cartera.....	577'62
Servicio financiero.....	69.606'79
Deudores varios.....	15.690
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....	148.254
TOTAL	6.772.803'37

PASIVO

Capital.

3.000 acciones de 500 pesetas.....	1.500.000
------------------------------------	-----------

Obligaciones.

2.016 de 500 pesetas, 6 por 100, emisión antigua.....	1.008.000
461 de 500 idem, 5 por 100, id. id.....	230.500
5.628 de 500 idem, 5 por 100, id. nueva.....	2.814.000
Amortizaciones.....	704.245
Fondo de reserva.....	62.732'16
Fondo de renovación.....	56.083'08
Acreedores varios.....	63.490'32
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....	148.254
Ganancias y pérdidas: Saldo.....	185.498'81
TOTAL	6.772.803'37

El Presidente del Consejo de Administración, Francisco Lastres.—
Un Administrador, R. de Vargas.

Compañía eléctrica Madrileña de tracción.

Balance cerrado al 31 de Diciembre de 1908.

	<u>Pesetas.</u>
ACTIVO	
Primer establecimiento.....	8.514.682'99
Gastos de constitución de la Sociedad.....	74.922'42
Obligaciones amortizadas en cartera.....	12.000
Idem en cartera.....	245.000
Prima de reembolso y gastos de emisión.....	436.812'90
Fianzas.....	6.413'44
Caja y Banco.....	59.102'13
Varios deudores.....	98.527'10
Almacén.....	307.137'48
TOTAL	9.754.098'46

PASIVO

	<u>Pesetas.</u>
Capital.....	6.000.000
Obligaciones.....	3.385.000
Idem amortizadas.....	115.000
Varios acreedores.....	98.625'11
Intereses de las acciones.....	150.585
Ganancias y pérdidas: Saldo.....	4.888'35
	<hr/>
TOTAL.....	9.754.098'46

El Presidente del Consejo de Administración, A. Comyn.—El Secretario, J. Asensio.

Oficio de la Compañía de tranvías, participando remite inventario del material fijo y móvil de la Compañía eléctrica madrileña de tracción, por cada una de las concesiones separadamente.

Oficio de la Compañía general de Tranvías (27 Febrero 1911) folio 87.

En uno de los párrafos de dicha comunicación, dice lo siguiente: «Cuanto a los inventarios de los talleres, cocheras y fábrica de producción eléctrica a que hace referencia en la citada comunicación, estimando que para nada interesa a este Excmo. Ayuntamiento, no nos es posible enviarlo».

Compañía general Española de Tranvías.

(TRANVÍA DE MADRID A LEGANÉS)

Balance cerrado al 31 de Diciembre de 1909.

ACTIVO

	<u>Pesetas.</u>
Concesiones y primer establecimiento.....	3.026.894'70
Gastos de emisión de Obligaciones.	15.354
Obligaciones en cartera.....	10.000
Servicio financiero.....	7.569'36
Fianzas.....	1.408'43
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....	85.000
Ganancias y pérdidas: Saldo.....	368.349'34
	<hr/>
TOTAL.....	3.514.575'83

PASIVO

Capital.

3.356 acciones de 125 pesetas..... 419.500

Obligaciones.

3.432 de 200 pesetas, emisión antigua..... 686.400

2.286 de 500 idem, id. nueva..... 1.143.000

Suma y sigue..... 2.248.900

	<u>Pesetas.</u>
<i>Suma anterior</i>	2.248.900
Obligaciones a reembolsar.....	4.600
Amortizaciones.....	337.750
Fondo de renovación.....	92.223'42
Cupones de Obligaciones a pagar.....	4.722'25
Acreedores varios.....	731.430'16
Créditos a canjear.....	9.950
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....	85.000
TOTAL	3.514.575'83

El Director, H. Paquet.

Sociedad del tranvía de Estaciones y Mercados de Madrid.

El Consejo de Administración de esta Sociedad, en cumplimiento de lo que previenen los Estatutos, ha acordado convocar a Junta general ordinaria de señores accionistas para el día 23 de Mayo próximo, a las tres de la tarde, en el domicilio social, calle de Serrano, núm. 102.

Tendrán derecho a concurrir a la mencionada Junta los poseedores de 10 acciones, por lo menos, que deberán depositarse con quince días de anticipación en el Banco Hipotecario de España, sirviendo para asistir a la Junta los resguardos que facilitará dicho establecimiento.

Madrid 18 de Abril de 1911.—El Presidente del Consejo de Administración, Francisco Lastres.

Compañía general Española de tranvías.

(TRANVÍA DE MADRID Á LEGANÉS)

El Consejo de Administración de la misma, ha designado el día 23 de Mayo próximo, a las cuatro de la tarde, para celebrar Junta general ordinaria de accionistas, en el domicilio social, calle de Serrano, número 102.

Con arreglo a lo prevenido en el art. 45 de los Estatutos, los accionistas que posean 50 acciones, al menos que hayan satisfecho todos los dividendos pasivos que se hayan pedido, y por lo mismo no estén caducadas, podrán adquirir el derecho de asistencia, depositando los títulos quince días antes del señalado para la Junta, en el indicado domicilio social, de diez a doce de la mañana, o en el Banco Hipotecario de España, dentro de sus horas de caja, todos los días laborables.

Madrid 18 de Abril de 1911.—El Presidente del Consejo de Administración, Francisco Lastres.

Compañía eléctrica Madrileña de tracción.

Balance cerrado al 31 de Diciembre de 1910.

ACTIVO	<u>Pesetas.</u>
Acciones amortizadas.....	30.000
Concesiones y primer Establecimiento.....	8.655.586'89
Gastos de emisión de Obligaciones.....	430.442
Fianzas.....	20.708'67
Cartera.....	230.000
Servicio financiero: Fondos en Banca.....	53.550'65
Deudores varios.....	675.558'03
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....	51.460
TOTAL.....	<u>10.147.306'24</u>

PASIVO

Capital.

12.000 acciones de 500 pesetas..... 6.000.000

Obligaciones.

5.710 de 500 pesetas, 5 por 100, primera emisión.....	2.255.000
960 de 500 ídem, 5 por 100, segunda íd.....	480.000
Fondo de reserva.....	453'25
Amortizaciones.....	172.800
Acreedores varios.....	459.171'99
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....	51.460
Ganancias y pérdidas: Saldo.....	128.421
TOTAL.....	<u>10.147.306'24</u>

El Director, H. Paquet.

Sociedad tranvía del Este de Madrid.

Balance cerrado al 31 de Diciembre de 1910.

ACTIVO	<u>Pesetas.</u>
Concesiones y primer establecimiento.....	21.888.675'02
Gastos de emisión de Obligaciones.....	174.758
Cartera.....	500
Servicio financiero: Fondos en Banca.....	458.744'89
<i>Suma y sigue.....</i>	<u>22.522.677'91</u>

	<u>Pesetas.</u>
<i>Suma anterior</i>	22.522'677'91
Fianzas.....	72.858'41
Dirección de explotación.....	1.091.141'65
Deudores varios.....	637.339'03
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....	28.500
TOTAL	24.352.517

PASIVO

Capital.

2.400 acciones de 250 pesetas.....	600.000	
10.800 ídem de 500 íd.....	<u>5.400.000</u>	6.000.000

Obligaciones.

1.670 de 500 pesetas, a 5 por 100, emisión antigua.....	835.000	
1.893 de 500 ídem, 5 por 100, íd. 1907, serie A.....	946.500	
3.798 de 500 ídem, 5 por 100, íd. 1907, íd. B.....	1.899.000	
4.469 de 500 ídem, 5 por 100, íd. 1907, íd. C.....	2.234.500	
17.042 de 500 ídem, 5 por 100, íd. 1907, íd. D.....	8.521.000	
Fondo de reserva.....	12.377'49	
Amortizaciones.....	1.357.230	
Fondo de renovación.....	646.582'79	
Acreedores varios.....	996.088'26	
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....	28.500	
Ganancias y pérdidas: Saldo.....	875.788'46	
TOTAL	24.352.517	

El Director, H. Paquet.

Compañía general Española de tranvías.

(TRANVÍA DE MADRID Á LEGANÉS)

Balance cerrado al 31 de Diciembre de 1910.

	<u>Pesetas.</u>
ACTIVO	
Concesiones y primer establecimiento.....	3.175.616'90
Gastos de emisión de Obligaciones.....	15.078
Obligaciones en cartera.....	10.000
Servicio financiero.....	9.564'73
Fianzas.....	1.408'43
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....	85.000
Ganancias y pérdidas: Saldo.....	367.681'02
TOTAL	3.664.349'08

PASIVO

<i>Capital.</i>	<u>Pesetas.</u>
3.356 acciones de 125 pesetas.....	419.500
<i>Obligaciones.</i>	
3.254 de 200 pesetas, emisión antigua.....	650.800
3.244 de 500 idem, id. nueva.....	1.122.000
Obligaciones a reembolsar.....	5.200
Amortizaciones.....	400.650
Cupones de Obligaciones a pagar.....	4.130'66
Acreedores varios.....	967.193'42
Créditos a canjear.....	9.875
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....	85.000
TOTAL.....	<u>3.664.349'08</u>

El Director, H. Paquet.

Sociedad del tranvía de Estaciones y Mercados de Madrid.

Balance cerrado al 31 de Diciembre de 1910.

ACTIVO

	<u>Pesetas.</u>
Concesiones y primer establecimiento.....	6.181.115'72
Gastos de emisión de Obligaciones.....	33.830
Fianzas.....	2.265
Cartera.....	69.625
Servicio financiero.....	56.451'82
Deudores varios.....	26.409'87
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....	178.238
TOTAL.....	<u>6.547.935'41</u>

PASIVO

<i>Capital.</i>	
3.000 acciones de 500 pesetas.....	1.500.000
<i>Obligaciones.</i>	
1.838 de 500 pesetas, 6 por 100, emisión antigua.....	919.000
402 de 500 idem, 5 por 100, id. id.....	201.000
5.218 de 500 idem, 5 por 100, id. nueva.....	2.609.000
Amortizaciones.....	794.360
Fondo de reserva.....	70.482'42
<i>Suma y sigue.....</i>	<u>6.093.842'42</u>

	<u>Pesetas.</u>
<i>Suma anterior</i>	6.093.842'42
Obligaciones a reembolsar.....	2.000
Acreedores varios.....	86.987'17
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....	178.238
Ganancias y pérdidas: Saldo.....	186.867'82
TOTAL	<u>6.547.935'41</u>

El Director, H. Paquet.

Compañía general Española de tranvías.

(TRANVÍA DE MADRID A LEGANÉS)

Balance cerrado al 31 de Diciembre de 1911.

ACTIVO	<u>Pesetas.</u>
Concesiones y primer establecimiento.....	3.176.817'45
Gastos de emisión de Obligaciones.....	14.777
Obligaciones en Jartera.....	10.000
Servicio financiero.....	12.052
Fianzas.....	1.408'43
Cuentas de orden: Títulos en depósito.....	85.000
Ganancias y pérdidas: Saldo.....	367.340'83
TOTAL	<u>3.667.895'71</u>

PASIVO

Capital.

3.356 acciones de 125 pesetas..... 419.500

Obligaciones.

3.076 de 200 pesetas, emisión antigua..... 615.200
 2.200 de 500 ídem, id. nueva..... 1.100.000
 Obligaciones a reembolsar..... 6.600
 Amortización del capital..... 466.050
 Cupones de Obligaciones a pagar..... 3.635'27
 Acreedores varios..... 961.585'44
 Créditos a canjear..... 9.825
 Cuenta de orden: Títulos en depósito..... 85.000

TOTAL..... **3.667.895'71**

El Director, H. Paquet.

Sociedad de tranvías de Estaciones y Mercados de Madrid.

Balance cerrado al 31 de Diciembre de 1911.

ACTIVO	Pesetas.
Concesiones y primer establecimiento.....	6.023.478'16
Gastos de emisión de Obligaciones.....	32.400
Fianzas.....	2.265
Cartera.....	49.000
Servicio financiero.....	186.211'64
Deudores varios.....	2.198'92
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....	135.098
TOTAL.....	6.430.651'72

PASIVO

Capital.

3.000 acciones de 500 pesetas..... 1.500.000

Obligaciones.

1.741 de 500 pesetas, 6 por 100.....	870.500
370 de 500 ídem, 5 por 100.....	185.000
4.997 de 500 ídem, 5 por 100.....	2.498.500
Fondo de reserva.....	74.304'62
Amortizaciones.....	847.380
Obligaciones a reembolsar.....	2.000
Acreedores varios.....	87.107'31
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....	135.098
Ganancias y pérdidas: Saldo.....	230.761'79
TOTAL.....	6.430.651'72

El Director, H. Paquet.

Sociedad del tranvía del Este de Madrid.

Balance cerrado al 31 de Diciembre de 1911.

ACTIVO	Pesetas.
Concesiones y primer establecimiento.....	23.811.141'81
Gastos de emisión de Obligaciones.....	173.309'30
Cartera.....	500
Servicio financiero: Fondos en Banca.....	548.757'17
Fianzas.....	73.571
<i>Suma y sigue.....</i>	24.607.279'28

	<u>Pesetas.</u>
<i>Suma anterior</i>	24.607.279'28
Dirección de explotación.....	1.138.182'42
Deudores varios.....	886.701'32
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....	31.000
TOTAL	<u>26.663.163'02</u>

PASIVO

Capital.

2.400 acciones de 250 pesetas.....	600.000	
14.800 ídem de 500 íd.....	<u>7.400.000</u>	8.000.000

Obligaciones.

1.640 de 500 pesetas, a 5 por 100, emisión antigua.....	820.000	
1.863 de 500 ídem, 5 por 100, id. 1907, serie A.....	931.500	
3.741 de 500 ídem, 5 por 100, id. 1907, id. B.....	1.870.500	
4.432 de 500 ídem, 5 por 100, id. 1907, id. C.....	2.216.000	
16.941 de 500 ídem, 5 por 100, id. 1907, id. D.....	8.470.500	
Fondo de reserva.....	27.853'87	
Amortizaciones.....	1.554.630	
Fondo de renovación.....	642.687'07	
Acreeedores varios.....	1.054.611'89	
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....	31.000	
Ganancias y pérdidas: Saldo.....	1.013.880'69	
TOTAL	<u>26.663.163'02</u>	

El Director, H. Paquet.

Compañía eléctrica Madrileña de tracción.

Balance cerrado al 31 de Diciembre de 1911.

ACTIVO

	<u>Pesetas.</u>
Acciones amortizadas.....	30.000
Concesiones y primer establecimiento.....	8.698.406'20
Gastos de emisión de Obligaciones.....	427.257
Fianzas.....	20.708'87
Cartera.....	225.000
Servicio financiero: Fondos en Banca.....	45.622'65
Deudores varios.....	683.550'76
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....	51.450
TOTAL	<u>10.181.995'28</u>

PASIVO

<i>Capital.</i>	<u>Pesetas.</u>
12.000 acciones de 500 pesetas	6.000.000
 <i>Obligaciones.</i>	
5.667 de 500 pesetas, 5 por 100, primera emisión.....	2.833.500
950 de 500 ídem, 5 por 100, segunda íd.....	475.000
Fondo de reserva.....	2.959'71
Amortizaciones.....	213.000
Acreedores varios.....	386.698'16
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....	51.450
Ganancias y pérdidas: Saldo.....	219 387'41
TOTAL.....	<u>10.181.995'28</u>

El Director, H. Paquet.

Compañía eléctrica Madrileña de tracción.

Balance cerrado al 31 de Diciembre de 1912.

ACTIVO	<u>Pesetas.</u>
Acciones amortizadas.....	30.000
Concesiones y primer establecimiento.....	8.697.068'53
Gastos de emisión de Obligaciones.....	423.925
Fianzas.....	9.538'41
Cartera.....	225.000
Servicio financiero: Fondos en Banca.....	52.558'15
Deudores varios.....	679.195'45
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....	40.450
TOTAL.....	<u>10.157.735'54</u>

PASIVO

<i>Capital.</i>	
12.000 acciones de 500 pesetas	6.000.000
 <i>Obligaciones.</i>	
5.622 de 500 pesetas, 5 por 100, primera emisión	2.811.000
940 ídem de íd., segunda íd.....	470.000
Fondo de reserva.....	7.217'16
Amortizaciones.....	254.700
Suma y sigue.....	<u>9.542.917'16</u>

	<u>Pesetas.</u>
<i>Suma anterior</i>	9.542.917'16
Acreeedores varios.....	267.305'06
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....	40.450
Ganancias y pérdidas: Saldo.....	307.063'32
TOTAL	<u>10.157.735'54</u>

El Presidente del Consejo de Administración, A. Comyn.—Un Administrador, Julián Aragón.

Sociedad tranvía del Este de Madrid.

Balance cerrado al 31 de Diciembre de 1912.

ACTIVO	<u>Pesetas.</u>
Concesiones y primer establecimiento.....	24.817.856'75
Gastos de emisión de Obligaciones.....	171.781
Cartera.....	500
Servicio financiero: Fondos en Banca.....	145.120'55
Fianzas.....	64.899'95
Dirección de explotación.....	1.125.077'34
Deudores varios.....	660.832'56
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....	23.000
TOTAL	<u>27.009.068'15</u>

PASIVO

Capital.

2.400 acciones de 250 pesetas.....	600.000	
14.800 idem de 500 id.....	7.400.000	8.000.000

Obligaciones.

1.610 de 500 pesetas, 5 por 100, emisión antigua.....	805.000	
1.831 de 500 idem, 5 por 100, id. 1907, serie A.....	915.500	
3.681 de 500 idem, 5 por 100, id. 1907, id. B.....	1.840.500	
4.393 de 500 idem, 5 por 100, id. 1907, id. C.....	2.196.500	
16.835 de 500 idem, 5 por 100, id. 1907, id. D.....	8.417.500	
Fondo de reserva.....	48.565'24	
Amortizaciones.....	1.767.580	
Fondo de renovación.....	350.128'63	
Acreeedores varios.....	1.472.734'71	
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....	23.000	
Ganancias y pérdidas: Saldo.....	1.172.059'57	
TOTAL	<u>27.009.068'15</u>	

El Presidente del Consejo de Administración, Justo Martínez.—Un Administrador, León Cocagne.

Sociedad del tranvía de Estaciones y Mercados de Madrid.

Balance cerrado al 31 de Diciembre de 1912.

ACTIVO

	<u>Pesetas.</u>
Concesiones y primer establecimiento.....	5.961.857'74
Gastos de emisión de Obligaciones.....	30.900
Fianzas.....	2.265
Cartera.....	40.000
Deudores varios.....	2'97
Servicio financiero.....	144.590'93
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....	135.080
TOTAL.....	<u>6.314.696'64</u>

PASIVO

Capital.

3.000 acciones de 500 pesetas.....	1.500.000
------------------------------------	-----------

Obligaciones.

1.638 de 500 pesetas, 6 por 100.....	819.000
337 de 500 id., 5 por 100.....	168.500
4.765 de 500 id., 5 por 100.....	2.382.500
Fondo de reserva.....	79.058'69
Amortizaciones.....	906.210
Obligaciones a reembolsar.....	2.000
Acreedores varios.....	91.878'27
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....	135.080
Ganancias y pérdidas: Saldo.....	230.469'68
TOTAL.....	<u>6.314.696'64</u>

Madrid 1.º de Junio de 1913.—El Director, Cayetano Aguado.

Oficio al Director de la Compañía general de tranvías en nombre de la Comisión especial, interesando se sirva estudiar la forma en que pudiera llegarse a la unificación de tarifas, sin perjuicio de los intereses municipales y en beneficio del vecindario, proponiendo a este Ayuntamiento lo procedente.

Oficio a la Compañía general de tranvías (15 de Marzo de 1911), fol. 91.

Oficio de la Compañía en contestación del anterior, manifestando que está dispuesta a procurar la armonía de todos los intereses, estudiando el asunto de la unificación de tranvías, pero que para ello le es preciso conocer, ante todo, sobre que base desea que se haga la mencionada unificación de tarifas para llegar a la rebaja de las mismas.

Oficio de la Compañía del tranvía de Madrid (22 de Marzo de 1911), fol. 92.

Oficio de la Alcaldía—como sigue—«En contestación a su atento oficio de ayer, tengo el gusto de participarle que efectivamente en la comunicación de esta Alcaldía, de 15 del actual, se ha omitido expresar la base de precio en que desearía se haga la unificación de tarifas, siendo

Oficio-decreto de la Alcaldía Presidencia (23 de Marzo de 1911), fol. 93.

ésta la de diez céntimos en todos los trayectos desde la Puerta del Sol al término municipal de esta Villa, excepción hecha de aquellos que actualmente tengan establecida la tarifa de recorrido de cinco céntimos.—Dios, etc.—Francos.»

Oficio de la Compañía de tranvías (1 de Abril de 1911), fol. 97.

Oficio de la Compañía acusando recibo de la anterior comunicación y que procederá al estudio que se le ha interesado.

Oficio de la Compañía remitiendo el estudio que ha realizado para llegar a la unificación de tarifas (16 de Junio de 1911), folios 99 y 100.

Oficio de la Compañía remitiendo el estudio interesado.

Estudio de las condiciones, mediante las cuales podría realizarse la unificación de las tarifas tranviarias en las líneas pertenecientes a las Sociedades del Este de Madrid, de Estaciones y Mercados, de Ileganés, del Norte y de la Fracción.

Excmo. Sr. Alcalde: El Excmo. Ayuntamiento de la digna Presidencia de V. E. por su superior conducto dirigió a esta Dirección el oficio de 15 de Marzo último, interesando a las Sociedades de tranvías que el infrascrito representa el estudio del medio que permitiera llegar a la unificación de tarifas en los diversos servicios tranviarios que prestan, sin perjuicio de los intereses municipales y en beneficio del vecindario, en la seguridad de que, partiendo de tales bases, habría de procurar el Ayuntamiento se llegase a la consecución de tal objeto, que actualmente persiguen el vecindario de Madrid y el de los pueblos comarcanos, a lo que contestaron las Sociedades que, para proceder al estudio que V. E. interesaba, era preciso conocer, ante todo, sobre qué base deseaba se hiciera la mencionada unificación de tarifas como medio de llegar a la rebaja de las mismas, a fin de poder apreciar los perjuicios que representaría para ellas.

Por su contestación del 23 de Marzo, se sirvió V. E. ampliar el anterior en el sentido de que la base de que debiera partirse para la unificación de las tarifas, sería la de adoptar, como tarifa general, la de diez céntimos en todos los trayectos desde la Puerta del Sol al término municipal de la Villa excepción hecha de los que hoy tienen establecida la tarifa de cinco céntimos; y en otro oficio del día 28, como antecedente al del 23, se sirvió V. E. remitirnos una copia del dictamen emitido por la Comisión respecto de la unificación de las tarifas tranviarias, y del que le había dado cuenta al Cabildo municipal en 9 de Diciembre de 1910.

Las Sociedades representadas por el que suscribe, han estudiado, con el mayor detenimiento, el problema planteado por el Excmo. Ayuntamiento en las comunicaciones aludidas, aportando a su estudio toda su buena voluntad para facilitar la realización de las aspiraciones que de ellas resultan; y lo han hecho con el firme propósito de coadyuvar a tal realización, aun sabiendo que ello a de ocasionarles sensibles perjuicios, dimanantes, tanto de la disminución de ingresos como de los considerables gastos que será necesario realizar para poner las líneas y el material todo en estado que puedan los servicios prestarse en buenas

condiciones cuando haya llegado a ser un hecho el aumento en la circulación de viajeros que de la reducción y unificación de tarifas se espera.

Y claro está que, al proceder al expresado estudio, las Sociedades aludidas, aun teniendo muy en cuenta los intereses del Municipio y los del vecindario de la Villa, no han podido prescindir de ponderar asimismo los suyos propios; pero el examen de unos y otros, para poder llegar de consuno al respeto de los primeros y a la salvaguardia de los segundos, les ha conducido al convencimiento de que, lejos de ser antagónicos, pueden armonizarse perfectamente y aun con notabilísima ventaja para los del Municipio, mediante las oportunas compensaciones que, sin importar, ni ahora ni nunca, un gravamen para el público ni un sacrificio para el Ayuntamiento, antes bien, redundando en definitiva en notable provecho de ambos, han de permitir a las Sociedades cubrirse, siquiera en parte, del aumento de gastos y de la disminución de ingresos que serán consecuencia inmediata de la reforma, y de los mayores sacrificios que estarían dispuestas a realizar el día de mañana, cuando llegase el momento de revertir las líneas al Ayuntamiento, consistentes en entregar en aquel entonces cosas que en ningún caso podrían considerarse revertibles y que importan cantidades de gran consideración, con la ventaja además de que podría establecerse en la actualidad con ese Excmo. Ayuntamiento de una manera definitiva, el régimen jurídico que regulase en lo sucesivo las relaciones mutuas, y que haría imposible para en adelante toda divergencia en la manera de apreciar los derechos y deberes respectivos, y la extensión y alcance de las obligaciones creadas.

Las expresadas Sociedades, prescindiendo de móviles que, por legítimos que sean, pudieran presentarse como egoístas al ser objeto de controversia, comparten con la Comisión la idea expuesta en el dictamen de que en la cuestión que nos ocupa ha de merecer preferente atención el aspecto social del servicio de tranvías sobre los demás aspectos, especialmente los de orden meramente económico; y partiendo de tal concepto, creen ver reflejado el propósito del Municipio de facilitar la consecución de aquel fin social, mediante concesiones y compensaciones que tiene el Ayuntamiento en su mano acordar.

Esta tendencia considera el infrascrito que toma cuerpo y se precisa más en el aludido dictamen cuando, al tratar de las cuestiones a que pueden dar lugar, tanto en el orden técnico como en el jurídico, los vocablos «dependencias» y «accesorios» que emplean algunas de las concesiones de líneas tranviarias, al referirse al momento de la reversión, estima muy atendible y de posible eficacia la indicación de cuán conveniente sería llegar a un acuerdo o convenio con estas Sociedades, que evitase el que con justicia califica de *vivero litigioso que dilataría por muchos años una solución favorable al vecindario*; y tal consideración lleva a la propia Comisión a estimar que, *para la más rápida solución de este asunto, en lo que a unificación de tarifas ateca, debiera simultanearse este estudio con las negociaciones que, al efecto de obtener en el más breve plazo posible aquel incuestionable beneficio para el vecindario y el desahorro de la ciudad, procede establecer con las representaciones autorizadas de los concesionarios*.

Después del estudio hecho de cuestión tan compleja, tomando debidamente en cuenta estas manifestaciones, esta Dirección se complace en hacer constar que, en principio, las Sociedades que representa están conformes en que sea un hecho la unificación de las tarifas de los servicios tranviarios en esta Corte, dentro de los naturales y justos límites que se expresarán, siempre y cuando se la autorice desde luego para establecer en sus líneas las modificaciones y adiciones que considera indispensables

para que puedan prestarse debidamente los servicios cuando se haya producido el aumento de circulación que de la reforma se espera, y siempre que al propio tiempo, rindiendo tributo a una necesidad que hoy se presente y que mañana se impondría, a la que hoy puede fácilmente acudir; pero que mañana crearía una dificultad insuperable, se establezca, desde luego, un plazo uniforme de reversión para todas las líneas en la actualidad concedidas y que se explotan, plazo que debiera fijarse, no sólo habida cuenta del periodo de tiempo que falta transcurrir respecto de cada concesión, sino apreciando además las ventajas que para el Municipio pudieran derivarse de adquirir en el momento de la reversión, además de aquello que indudablemente ha de estar comprendido en ella, todo lo que las Sociedades estiman como no revertible.

A puntualizar cada uno de los indicados extremos, como directamente encaminados a obtener una solución justa y satisfactoria que armonice los intereses todos y evite en lo sucesivo dificultades y complicaciones, tiende todo cuanto a continuación se expone, y que no duda el infrascrito merecerá de V. E., de la Comisión y en su día del Excmo. Ayuntamiento, la más benévola acogida.

Lo primero que conviene examinar es lo referente a la unificación de las tarifas, tanto por ser lo que mayor importancia reviste para el Municipio y para el vecindario, como porque en ello se basan las demás cuestiones que se someterán a la ilustrada consideración de V. E.

Según resulta del oficio de V. E., fecha 23 de Marzo último, la base para llegar a la deseada unificación debiera consistir, en concepto del Ayuntamiento, en establecer la tarifa única de diez céntimos para todos los trayectos desde la Puerta del Sol al término municipal de la Villa, conservando empero la tarifa reducida de cinco céntimos en los contados trayectos que la tienen establecida.

Las Sociedades interesadas, aun estando dispuestas, como antes se ha dicho, a hacer todas las concesiones posibles, no pueden aceptar en absoluto aquella base para la unificación; la aceptan, sí, en lo esencial, pero han de exponer a V. E., a la Comisión y al Ayuntamiento algunas consideraciones encaminadas a justificar la procedencia de ligeras modificaciones que entienden que en dicha base debieran introducirse.

Desde luego, han de quedar exceptuadas de la unificación las tarifas especiales de cincuenta y de veinte céntimos que rigen para los trayectos desde la Puerta del Sol a la Plaza de Toros de Madrid, y la de cincuenta de la Plaza Mayor a la de Vista Alegre (Carabanchel) en los días de corrida, las cuales tarifas deberían ser mantenidas.

De dos órdenes son las razones que, en sentir del infrascrito, abonan su mantenimiento.

Hay que recordar, en primer término, la causa determinante de que aquellas tarifas se hayan establecido; y recordándolo, se comprenderá que su exacción fué debida a no perjudicar otras industrias de transporte de viajeros a la Plaza de Toros, industrias de antiguo creadas y a las que se conducía a la ruina si las Compañías de tranvías mantenían sus tarifas ordinarias para dichos servicios, puesto que se les hacía imposible la competencia.

Las quejas de los propietarios de carruajes que en los días de corridas de toros conducían al público a la Plaza, quejas basadas en que no podían competir con las Compañías de tranvías para la prestación de aquel servicio si mantenían éstas las tarifas ordinarias, fueron causa de que se elevaran hasta los expresados tipos de cincuenta y de veinte céntimos, y es indudable que hoy se reproducirían con mayor razón si respecto de los mismos servicios se establecía la tarifa de diez céntimos, inferior a la que

en su día motivó la queja y creó el conflicto. Bajo este punto de vista se justifica ya la excepción que se indica.

Pero además, y bajo otro orden de ideas, hay que tener en cuenta que la naturaleza especial de los servicios en cuestión, su carácter eminentemente circunstancial, puesto que sólo se prestan con la tarifa aumentada en determinados días y horas y el fin meramente recreativo que persiguen las personas que los utilizan, son otras tantas razones que aconsejan que, respecto de ellos, se mantenga el actual estado de cosas, puesto que bien puede afirmarse que no militan en favor de la idea de que la tarifa en ellos se reduzca a diez céntimos, ninguna de las consideraciones de orden social que el Excmo. Ayuntamiento ha tenido en cuenta al interesar la unificación.

Bajo ambos puntos de vista, entiende el infrascrito que, aun dada la unificación de tarifas para los restantes servicios, han de exceptuarse de ellos los expresados.

Además estima que no puede aceptarse de la base por V. E. indicada, el extremo en el que se mantiene la tarifa de cinco céntimos para determinados trayectos que hoy la disfrutan, aun después de fijada como ordinaria la de diez céntimos.

Desde luego, no es lógico ni justo que la unificación se realice reduciendo las tarifas superiores a diez céntimos, hasta fijar como límite esta cantidad, y que al propio tiempo se mantengan las tarifas inferiores a ella, porque de ser así no resultaría unificación.

Además, no siendo precisa la utilización del tranvía en los contados recorridos para los cuales rige actualmente la tarifa de cinco céntimos, representa únicamente una comodidad, que el que desea tenerla puede pagársela al precio ya muy barato de diez céntimos, cualquiera sea la distancia que recorra, como ocurre en la línea de Cuatro Caminos, mientras que si se mantuviese, a pesar de ser ilógica e injusta la tarifa de cinco céntimos en lugar de aplicar la única de diez que ha de reducir mucho el número de los viajeros que actualmente viajan en los trozos aludidos, ocurriría que, en la imposibilidad de aumentar indefinidamente la frecuencia de los coches, aquellas personas que sólo por mera comodidad tomasen el tranvía, restarían muchos asientos a las que han de utilizarlo por absoluta necesidad a causa de las largas distancias que tienen que recorrer, y que, por el fin social que se persigue, deben de ser los preferidos.

Otro punto respecto del cual han de permitirse las Compañías rectificar ligeramente la redacción de la base por V. E. indicada, es el referente a que, mientras V. E. propone escuetamente en ella que la tarifa única de diez céntimos rija para todos los trayectos desde la Puerta del Sol al término municipal de la Villa, la Compañía entiende que, para concretar bien este punto y que no dé lugar a ninguna confusión, se debe decir que la tarifa mencionada regirá para todos los trayectos desde la Puerta del Sol al extremo actual de los diversos servicios que de allí arrancan y tienen su extremo dentro del término municipal, procediéndose por analogía para los servicios que no radican en la Puerta del Sol.

No hay que olvidar, en efecto, que cuando se inició la idea de la unificación de las tarifas se partió del concepto de aplicar a todas las líneas una tarifa igual a la de la línea de Puerta del Sol a los Cuatro Caminos, con lo cual, no sólo no se llegaba al término municipal de la Villa, sino que, en cierto modo venía a establecerse el recorrido tipo que había de servir de base a la deseada unificación.

Por último, también ha de manifestar la Compañía interesada que no puede aceptar el establecimiento de billetes de correspondencia entre las diversas líneas, a cuya innovación se alude someramente en el dictamen.

de la Comisión que V. E. se ha servido remitir. Tienen los billetes de correspondencia razón de ser cuando se trata de tarifas de alguna importancia, puesto que la reducción que ellos importan en el precio del pasaje representa una positiva ventaja para el vecindario; pero una vez establecida la tarifa única de diez céntimos desde la Puerta del Sol al extremo de las líneas, no se alcanza qué objeto podrían tener aquellos billetes ni qué tarifa debiera aplicárseles; porque si el billete de correspondencia había de servir para recorrer siquiera en parte por un precio único dos distintos trayectos de los que nacen o mueren en la Puerta del Sol, si la tarifa que se les aplicase fuese la de diez céntimos, se burlaría la base fundamental de la unificación, que consiste en establecer aquella tarifa para cada trayecto desde la Puerta del Sol al extremo límite de la línea y viceversa, y lo propio ocurriría si para los billetes de correspondencia se estableciese un precio superior a los diez céntimos, puesto que no sólo aparecerían tarifas ordinarias superiores a las unificadas, sino que, además, se admitiría el fraccionamiento de los trayectos para los efectos del pago del pasaje, contrariando con ello el principio en que la unificación se basa.

Aquí terminan, Excelentísimo Señor, las observaciones que las Compañías representadas por el que suscribe han de hacer a las bases indicadas por V. E. como fundamentales para la unificación, no dudando que V. E., la Comisión especial y el Ayuntamiento en su día las apreciarán en su justo valor salvando cuanto en ellas se expresa, las Compañías se complacen en manifestar que, además de la tarifa única de diez céntimos para los trayectos indicados, están dispuestas a establecer en beneficio del público y especialmente de la clase obrera, tan digna de atención, tarifas reducidas de cinco céntimos para los mismos trayectos en determinadas horas del día, o sea a otorgar durante esas horas una rebaja del 50 por 100.

La tarifa única de diez céntimos establecida en las condiciones indicadas y la tarifa obrera de cinco céntimos figuran en una de las bases consignadas en el resumen final, y no se reproducen aquí para no alargar inútilmente este estudio, explicándose únicamente a continuación cómo por su aplicación obtendrá el vecindario de Madrid un beneficio de más de un millón de pesetas.

En efecto; de los 74.460.469 viajeros que se han transportado durante todo el año de 1910, el número de los que han pagado tarifas superiores a 0'10 ha sido ...	13.444.239, con ptas.		2.429.608'10
El número de viajeros que seguirán transportándose con tarifas superiores a 0'10 será de	991.338, con ptas.		274.287'70
Diferencias	<u>12.452.901</u>	y	<u>2.155.320'40</u>
Estos 12.452.901 viajeros transportados con tarifa de 0'10 darán		ptas.	1.245.290'10
Diferencia en menos		ptas.	<u>910.030'80</u>

Dicha cantidad representa la utilidad *absolutamente segura* que obtendrá el pueblo de Madrid por la aplicación de la tarifa de 0'10 de que se trata, y agregando el que ha reportar la tarifa obrera de 0'05, se llega en el conjunto a un beneficio muy superior a . .

UN MILLON de pesetas.

Entiende el infrascrito que este es el lugar oportuno para hacerse cargo de una referencia que contiene el dictamen de la Comisión, en el sentido de que sería conveniente establecer el servicio obligatorio en todas las líneas hasta las dos de la madrugada.

No es cuestión ésta que quepa resolver dentro de un criterio único y cerrado. Hay que tener en cuenta elementos tan distintos como son las necesidades de los diferentes barrios, la mayor o menor proximidad de las estaciones en donde se hayan de llevar los coches, y de una manera especialísima la obligación imprescindible en que se encuentran las Compañías de llevar a cabo la conservación de las líneas previo detenido examen, lo cual exige un espacio de tiempo de circulación suspendida, que no se tendría disponible si los servicios todos continuasen hasta las dos de la madrugada como la Comisión indica.

Teniendo muy en cuenta esta aspiración y deseando satisfacerla hasta donde sea materialmente posible, imponiéndose con ello verdaderos sacrificios, creen las Compañías, después de un detenido estudio de todos los elementos que integran el problema, poder comprometerse a prestar el servicio, saliendo de la Puerta del Sol el último coche a las dos de la madrugada para Salamanca, Pozas, Ventas, Goya (final), Bombilla, Puente de Vallecas, Cuatro Caminos, por Fuencarral y Cuatro Caminos, por Hortaleza; entre la una y veinte y la una y media podría salir el último coche de la Puerta del Sol para el Hipódromo, Argüelles, Rosales, Puente de Toledo y Carabancheles, y a la una y treinta saldría del Retiro el último coche para Argüelles.

No duda esta Dirección que V. E., la Comisión y el Ayuntamiento en su día, reconocerán que las Compañías interesadas realizan un verdadero esfuerzo al llegar a las concesiones indicadas que, lejos de serles compensado por la recaudación, ha de importarles sensibles pérdidas, y las aceptarán como una demostración más de su firme propósito de favorecer los intereses del vecindario y facilitar las soluciones que al efecto propone la Comisión.

Es preciso ahora considerar que para que les sea posible llevar a la práctica rebajas tan importantes como las que resultan de la tarifa propuesta, la Compañía tendrá que introducir en las instalaciones de sus líneas actuales, ciertas modificaciones en virtud del gran incremento que de la explotación ha de dar por fuerza el abaratamiento del transporte.

Por ello será de imprescindible necesidad la creación de cabezas de línea suplementarias, parecidas a la actual de Santo Domingo, en varios puntos, como es Cibeles, Antón Martín, Plaza Mayor y Atocha, a fin de utilizarlas para organizar servicios auxiliares que habrán de hacerse en los trozos que las necesidades del tráfico lo requieran, y especialmente desde las extremidades de las líneas hasta ciertos puntos cercanos al centro, sin llegar a la Puerta del Sol, que de este modo se encontrará algo más aligerada de tráfico; la sustitución de la vía sencilla por la doble en

varios trozos de línea, la instalación de varios enlaces necesarios para la organización de ciertos servicios en ventaja del público y la supresión de otros innecesarios; en fin, la conversión de la vía estrecha en vía ancha, cuando lo requieran la simplificación o la mejora de ciertos servicios demandado largos y complicados, al objeto de darles mayor regularidad y hacerlos más fáciles de entender por el público.

Todas estas modificaciones se consignan en el resumen final y forman, con otras mejoras de que trataremos más adelante, una de las bases referentes á la unificación, no reproduciéndose aquí en gracia a la brevedad de esta Memoria.

Se imponen hasta tal punto estas reformas, que a varias de ellas se ha aludido ya en el dictamen de la Comisión al decir que serán necesarias, en utilidad del vecindario, innovaciones en la circulación, citando, por vía de ejemplo, *la construcción de algunos ramales que completarían las líneas existentes, uniéndolas entre sí para facilitar la comunicación entre el centro y todos los extremos de la periferia, tales como la nueva línea, ya concedida, de la calle de Segovia, sin expropiación, para mayor facilidad, de las casas circundantes, con entrada por la calle de Tintoreros y salida por la de Lutones ó viceversa; el ramal de la calle del Duque de Alba, entre la plaza del Progreso y la calle de Toledo; la prolongación de esta última y, a ser posible, también la del Metropolitano en las rondas, hasta el emplazamiento del futuro Matadero.*

Desde luego, las Compañías no tienen tampoco inconveniente en incluir entre las reformas de que han hecho mérito las otras dos mencionadas por la Comisión y no comprendidas en aquéllas, como son la nueva línea de la calle de Segovia, en la forma expuesta, y la línea para el nuevo Matadero, a cuyo efecto ha presentado ya un proyecto de prolongación de la línea de las Delicias.

En otro orden de ideas, y tendiendo ya, no a facilitar la circulación, sino a procurar la mayor comodidad del vecindario en los puntos de arranque de las líneas, menciona la Comisión en su dictamen la conveniencia de construir estaciones cubiertas en las cabezas de línea, como son: estación de la Bombilla, glorieta de los Cuatro Caminos, final de la calle de Serrano, Puente de Vallecas, Ventas del Espíritu Santo, Puente de Toledo, y en la misma Puerta del Sol en kiosco convenientemente emplazado.

No tienen inconveniente las Compañías en acceder a ello y, en consecuencia, estarían dispuestas a construir en los puntos expresados otros tantos kioscos en forma de cobertizos cerrados por tres lados y provistos de bancos, a fin de que el público pudiera esperar con mayor comodidad la llegada del tranvía y resguardarse de la intemperie, siempre y cuando por el Excmo. Ayuntamiento se les facilitase el terreno necesario para el emplazamiento y sus agentes cuidaran de la vigilancia.

Por lo que hace a la Puerta del Sol, procurarían las Compañías que los cobertizos de acceso libre que se establecieran en cada una de las paradas principales reuniesen ciertas condiciones de elegancia y que destruyeran lo menos posible la estética de la plaza.

* * *

Otro aspecto importantísimo relacionado con la cuestión planteada por V. E. en las comunicaciones al principio aludidas, y al cual se refiere en diversas ocasiones la Comisión en su dictamen, es el relativo a que estas negociaciones previas para llegar a la unificación de tarifas y a las reformas expuestas se hagan extensivas a escogitar los medios que per-

miten evitar prolongadísimos litigios de muy incierto resultado, que podrían surgir el día de mañana, cuando llegase el instante de revertir al Excmo. Ayuntamiento las líneas de tranvías hoy concedidas y en explotación, atendida la vaguedad y la indeterminación con que se expresan la mayoría de aquellas concesiones en lo referente a cuál sea el material fijo y móvil y las demás cosas en que la reversión están comprendidas.

Llega a esta conclusión dicha Comisión después de hacer una sucinta enumeración de las principales cláusulas de las diversas concesiones en lo relativo a lo que ha de ser objeto de reversión en cada línea, y de considerar aumentada la dificultad a causa de la sustitución del motor de sangre por el eléctrico, ya que las disposiciones que la autorizaron tampoco precisaron por modo categórico los términos de la reversión, a pesar de que, en aquel entonces, no era en manera alguna equiparable lo que constituía el material semoviente de las primitivas concesiones con los motores de los coches y el material fijo de las instalaciones aéreas que vinieron a sustituirlo en las concesiones reformadas, y la diversa forma de proveerse de energía eléctrica, ya mediante centrales generadoras, ya con transformadores de fluido de producción propia o adquirido.

Estudia a este propósito aquella Comisión la diversa tecnología empleada en las Reales órdenes concediendo el cambio de motor, se hace cargo de la distinta acepción de los términos empleados, y, después de tenerlo todo en cuenta, concluye estimando preferible la negociación previa a los pleitos costosos y dilatorios que en su día podrían originarse.

Las Compañías han estudiado también nueva y detenidamente todo cuanto se relaciona con la reversión, y, habiendo con ello robustecido su criterio, opuesto al sustentado por algunas de las entidades que han intervenido en el asunto—mientras otras se hallan conformes, por lo menos en gran parte, con el mismo—, han adquirido la seguridad de que se suscitaria en su día un conflicto de solución difícil, larga y dispendiosa, y se han sentido también inclinadas a solventar, desde luego, las dificultades futuras, aun sacrificando buena parte de lo que consideran derecho suyo indiscutible, si se les otorga alguna compensación que puede encontrarse sin perjuicio, antes bien, con notable ventaja de los intereses del público en general y del Municipio en particular.

Pero antes de tratar de cuál pudiera ser esta compensación, creen conveniente puntualizar cuáles sean los sacrificios que estarían dispuestas a imponerse, y para ello han de comenzar por dejar sentado su criterio sobre este punto.

Entienden las Compañías interesadas que son revertibles al Ayuntamiento en todas las concesiones las líneas de tranvías situadas en carreteras municipales y en vías urbanas, con todo el material fijo situado en dichas vías indispensable para su funcionamiento, según el sistema de tracción empleado, cuyo material ha de considerarse como dependencia del tranvía; todo el material móvil que para el servicio se emplee en la proporción fijada como minimum en el proyecto y presupuesto que se hubiere tenido en cuenta al otorgar la concesión, y a falta de ello en la proporción adecuada a las necesidades de la explotación, y los edificios, estaciones y cocheras que se hubieren construido en terrenos de vías públicas o sus adyacentes, cedidos gratuitamente por el Ayuntamiento a los concesionarios.

Entienden, asimismo, las Compañías que no son revertibles en ninguna concesión, si de una manera expresa y terminante no se ha establecido lo contrario, los edificios de todo género de propiedad particular del concesionario, o por éste arrendados a terceras personas, aunque estén desti-

nados al servicio de explotación, bien entendido, que en aquéllos y éstos se incluyen las fábricas de electricidad, con máquinas, aparatos y accesorios de todo género.

Entienden, por último, que, por excepción a la regla general, con independencia de las condiciones generales de la ley de Ferrocarriles y del reglamento para su ejecución, y sólo en virtud de condición expresa, impuesta en determinadas concesiones, en las que así se haya estipulado, deberá el concesionario, al terminar la concesión y al pasar el tranvía a a ser propiedad del Municipio, garantizar a éste, ya directamente, ya mediante los oportunos contratos celebrados con personas o entidades de reconocido prestigio y responsabilidad, la regularidad de la explotación y la continuidad del servicio, subrogándose el Ayuntamiento en las obligaciones que tengan contraídas las Compañías.

Sería tarea larga e impropia de esta Memoria exponer detalladamente las razones todas tomadas de la ley especial de Ferrocarriles y del reglamento para su ejecución, del texto de las respectivas concesiones, tanto de las primitivas como de las reformadas, y aun del Código civil vigente, que apoyan y abonan el criterio expuesto de las Compañías; pero no estará de más que se indique someramente alguno de los argumentos que abonan aquellas conclusiones.

En primer lugar, importa hacer notar que, hoy por hoy, no existe precedente alguno que pueda servir de regla de interpretación de las disposiciones legales vigentes en la materia, puesto que no ha llegado todavía el caso de que hayan debido revertir al Estado, a las provincias o a los Municipios, líneas de ferrocarriles o de tranvías por haber llegado al término de la concesión; es, pues, lo de la reversión, materia completamente nueva y respecto de la cual no han dicho todavía la primera palabra, en el orden de la aplicación de los preceptos legales vagos e indeterminados que han de regularla, ni las autoridades de orden administrativo, a quien en primer lugar interesa, y mucho menos, por tanto, los organismos de la jurisdicción contencioso administrativa, ni los Tribunales de justicia. De donde se deduce que, llegado el momento de que ante intereses contrapuestos deban los Tribunales de uno u otro orden fijar el sentido y el alcance de aquellas disposiciones, es muy posible que las partes en la reversión interesadas se encuentren con verdaderas sorpresas respecto del concepto que se hayan formado de los derechos y deberes respectivos.

En segundo lugar, las Compañías interesadas, al formar el criterio que han expuesto, han tenido en cuenta que ni aun en el terreno de los principios cabe aplicar a la reversión de las líneas tranviarias las mismas reglas establecidas para la reversión de las líneas de ferrocarriles, y considerar, por lo tanto, por *mera analogía*, comprendidas en la reversión de los tranvías cosas que de una *manera concreta* se detallan cuando de la reversión de líneas férreas se trata.

Obsérvese en este particular que la ley de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877, que en su art. 22 dice que la concesión de las líneas de servicio general se otorgarán por el término de noventa y nueve años cuando más, y en el 23 añade que al «terminar el plazo de la concesión adquirirá el Estado la línea concedida, con todas sus dependencias, entrando en el goce completo del derecho de explotación», cuando en el capítulo XI trata de los tranvías, después de expresar en el art. 76 «que las concesiones de tranvías no podrán hacerse por más de sesenta años, y serán objeto de subasta que versará sobre el tipo de las tarifas máximas o sobre el plazo de la concesión», nada dice a renglón seguido sobre reversión, limitándose a establecer en el art. 77 que «en el Reglamento que se redacte para el cumplimiento de la ley se consignarán las condiciones

generales a que deberán ajustarse los tranvías, tanto en lo relativo a sus condiciones técnicas como a la tramitación que haya de darse a los expedientes de su concesión; y, en cambio, consigna en el art. 78 algo muy digno de que se fije en ello la atención, o sea «que en el pliego de condiciones especiales que ha de formar parte de la concesión de todo tranvía se fijarán las condiciones particulares que, además de las generales a que se refiere el artículo anterior, deberán regir para su construcción y explotación».

Por manera que esta ley, que respecto de los ferrocarriles dice terminantemente que, concluido el plazo de la concesión revierten al Estado y de un modo más ó menos compendioso ó claro, establece lo que ha de comprenderse en la reversión, cuando de los tranvías trata, nada dispone acerca de lo que en la reversión haya de comprenderse, siendo de notar que esa deficiencia no entiende que haya de subsanarla el reglamento que se dicte para el cumplimiento de la ley, puesto que para el reglamento deja sólo las condiciones técnicas de los tranvías y la tramitación que haya de darse a los expedientes, dejando todo lo demás que haga «referencia a la construcción y a la explotación (y, por tanto, término de ésta y consiguiente reversión), para el pliego de condiciones particulares de cada concesión».

De suerte que cabe afirmar, que en materia de tranvías la ley de 23 de Noviembre de 1877 se limitó a establecer el plazo máximo de sesenta años para las concesiones; que dejó para el reglamento que había de dictarse las condiciones generales a que debían sujetarse los tranvías en cuanto a la parte técnica y tramitación de expedientes; y que en lo referente a la reversión y a las cosas que en la misma debían comprenderse, nada dispuso de una manera concreta y determinada, reservándolo, al parecer, para el pliego de condiciones particulares de cada concesión, entregándolo así a la libre contratación de la entidad concedente y de la persona o Empresa peticionaria, salvó el derecho supremo del Estado para autorizar o no lo que se hubiera convenido.

El reglamento de 24 de Mayo de 1878, distinguió también entre ferrocarriles y tranvías en cuanto a la reversión y a las cosas que en ella debían comprenderse; para los ferrocarriles se dictaron las prescripciones de los artículos 35, 36, 37 y 38; para los tranvías únicamente los artículos 96 y 119; de suerte que, mientras respecto de los ferrocarriles se disponía que al llegar el término de la concesión el Gobierno reemplazaría a la Empresa concesionaria en todos los derechos de propiedad de los terrenos y obras designados en el estado y planos mencionados en el art. 23, entrando inmediatamente en el goce del camino de hierro con todas sus dependencias y productos; que la Empresa tendría la obligación de entregar en buen estado de servicio el camino de hierro y sus dependencias, tales como estaciones, muelles de carga y descarga, establecimiento de los puntos de partida y llegada, casas de guardas y vigilantes, oficinas, etcétera.; que tendría igualmente la Empresa la obligación de entregar en buen estado de servicio el material móvil en la cantidad que como mínimo fijaran las condiciones particulares de la concesión, y se establecieron los trámites para la concesión de todo ello; para los tranvías sólo se decía en el art. 96 que «llegado el término de la concesión, el Gobierno, la Provincia o los pueblos entrarían en el disfrute y aprovechamiento de la parte del tranvía ejecutado, respectivamente, en carreteras del Estado, provinciales o municipales, o en vías urbanas, con arreglo a las condiciones especiales que en cada caso se dicten para llevar a cabo la explotación y repartición de sus productos entre los interesados»; y en el 119, «que debía entregarse en buen estado de servicio el tranvía, sus dependencias, material y medios de tracción».

De donde claramente se deduce cuán cierta es la afirmación anteriormente señalada, de que la reversión en materia de tranvías no está sujeta á las reglas establecidas para los ferrocarriles, sino que tiene disposiciones propias a qué acomodarse; y que, prescindiendo de otros conceptos de menor importancia, de los que también se hará mérito más adelante, sólo son revertibles en materia de tranvías, en lo que afecta a material fijo y dependencias, lo ejecutado en carreteras o vías del Estado, de la Provincia o del Municipio; pero no lo que para servicio de la explotación se haya creado o establecido y radique en terrenos que no sean vías públicas, salvo lo que en cada caso se hubiere estipulado expresamente.

La verdad de tales asertos queda corroborada con sólo tener en cuenta la distinta forma en que aparecen redactadas las concesiones de ferrocarriles y de tranvías en lo que a la reversión atañe. En las concesiones de ferrocarriles puede afirmarse que nunca se descende al detalle de lo que haya de revertir al Estado en su día; y ello es debido a que la ley y el reglamento de Ferrocarriles, ya lo puntualizan y se comprende dentro de las condiciones generales de las concesiones mismas. En cambio, cuando de tranvías se trata, son tantas las modalidades empleadas para expresar lo que la reversión debe comprender como concesiones se otorgan, y no hay más que seguir la enumeración que de esas modalidades hace la Comisión en su dictamen respecto de las concesiones de esta Villa y Corte, para convencerse de que no hay dos concesiones que sobre el particular se expresen en unos mismos términos, siendo ello la demostración más palmaria de que la ley y el reglamento no han fijado concretamente lo que deba ser revertible, habiéndose limitado á trazar líneas generales y dejando el detalle para la libre contratación de las partes.

Las Compañías abrigan la completa seguridad de que nadie podrá negar las premisas en que fundan la opinión que sustentan, o sea que la ley general de Ferrocarriles nada en concreto dispone acerca de la reversión de los tranvías; que el reglamento para la ejecución de aquella ley, tan minucioso cuando habla de la reversión de ferrocarriles, es sumamente parco cuando se refiere a la de los tranvías, y que de hecho en las concesiones ferroviarias nada se dice respecto de la reversión, y que, en cambio, en las tranviarias se habla siempre de lo que deba ser revertible, aunque de un modo distinto en cada concesión. Y si esto se acepta por cierto y de tales premisas se parte, no puede llegarse a la consecuencia de que el silencio de la ley y del reglamento respecto de los tranvías sea debido a que el legislador entendiera que les era aplicable lo legislado sobre ferrocarriles, puesto que si tal hubiera sido su intención hubiera podido manifestarla en dos palabras, en muchas menos de las que empleó para establecer algo distinto en los artículos 96 y 119 del reglamento.

Es principio de hermenéutica jurídica el de que, cuando para regular situaciones de hecho análogas la ley emplea términos y locuciones distintas, es porque quiere establecer reglas diversas; y este principio adquiere mayor relieve cuando en las situaciones de hechos que quieren presentarse como análogos, hay en realidad diferencias esenciales: que ya *a priori* explican las diversas disposiciones de la ley.

Si se tiene en cuenta que las concesiones de ferrocarriles pueden otorgarse, y, por lo general, se otorgan, por noventa y nueve años, y que en los tranvías a lo sumo, se conceden por sesenta años, se comprenderá, desde luego, el por qué de la mayor precisión y del mayor rigor en la expresión de lo que ha de ser revertible en los primeros, comparado con lo que haya de serlo en los segundos; los treinta y nueve años de más en la concesión de los ferrocarriles permiten se realice el principio de justicia de que las Empresas concesionarias hayan podido amortizar el capital de

primer establecimiento, conservación y reparación, y que, por lo tanto, la reversión de todo, de absolutamente todo lo que posean, no resulte un contrato leonino en favor del Estado. Pero ese principio de justicia que legitima la reversión pactada en favor de la entidad concedente, no es fácil de realizar de igual modo y en la misma medida en concesiones que, como máximum, tendrán de vida las tres quintas partes del plazo de las ferrocarrileras; y por esto, sin duda, en las tranviarias puede fijarse en cada caso las condiciones especiales que las circunstancias aconsejen.

En conclusión: sobre este punto creen las Compañías que están en lo firme al afirmar su criterio sobre lo que ha de comprender la reversión, partiendo del principio de que las disposiciones que de una manera concreta y determinada regulan la materia en lo que a los ferrocarriles atañe no son aplicables a los tranvías, y que la reversión, en cuanto a éstos afecta, ha de regularse exclusivamente por los artículos 99 y 119 del reglamento y por las condiciones particulares de cada concesión.

Partiendo de este concepto, sirve, en tercer lugar, de apoyo a las conclusiones anteriormente sentadas acerca de lo que las Compañías concesionarias entienden que no ha de ser revertible, la sana y recta interpretación del art. 119 del reglamento de Ferrocarriles al decir que serán revertibles el tranvía, sus dependencias, material y medios de tracción.

Para la interpretación del mencionado artículo hay que empezar por tener en cuenta que forma parte de un reglamento para el cumplimiento de una ley; que la ley es lo sustantivo y principal y que el reglamento es lo adjetivo y de mero procedimiento; que, por tanto, el reglamento ha de interpretarse por la ley y no la ley por el reglamento; y que de todo ello se sigue que en los casos dudosos ha de aplicarse el espíritu de la ley, sin que el reglamento pueda ir más allá de lo que aquélla dispusiere.

No puede olvidarse tampoco que, cuando se trata de la interpretación de una ley, de un reglamento o de un precepto legal cualquiera, no cabe admitir que el legislador haya incurrido en omisiones o deficiencias, ni se ha de generalizar lo que ha individualizado, si no que hay que partir de las mismas palabras empleadas, entendiéndolo que, cuando en situaciones análogas no ha dictado reglas idénticas, ha sido porque ha tenido el propósito de llegar a soluciones distintas.

De donde necesariamente se deduce, según se ha indicado más arriba, que si la ley de Ferrocarriles y en especial el reglamento para su aplicación, taxativamente y de una manera absoluta al tratar de los ferrocarriles, declaran revertibles al Estado las estaciones y las obras, los talleres, los muelles, las casetas, las oficinas, etc., etc., sin establecer la menor distinción acerca del punto en que estuvieren situados y la forma en que la Empresa los hubiere adquirido, y en cambio, al referirse a los tranvías, hace sólo revertible la parte del tranvía ejecutado en las carreteras o vías urbanas, con sus dependencias, material y medios de tracción, es indudable que se distinguió entre la reversión de un ferrocarril y de un tranvía, estimando que no era revertible en éste todo cuanto se declaraba revertible respecto de aquél.

En corroboración de lo expuesto, examínese en sí mismo el art. 96 del reglamento para la ejecución de la ley de Ferrocarriles, con independencia de lo demás legislado sobre ferrocarriles y tranvías y como si no existiera el art. 119 del reglamento indicado; y de este examen no podrá por menos que deducirse que lo único revertible en los tranvías es lo ejecutado, lo construido y lo emplazado en carreteras del Estado, provinciales y municipales o en vías urbanas, y el material móvil y semoviente que discurre por las vías mencionadas; pero que en manera alguna deberá revertir ante aquel solo art. 96 todo cuanto las Empresas concesionarias

hayan construído para su comodidad o la del servicio en terrenos no cedidos por la entidad concesionaria, sino adquiridos por las Empresas, destinados a cocheras, cuadras, talleres, oficinas, etc. De donde se deduce que para llegar a considerar revertible en los tranvías algo más que lo que está emplazado y discurrir por la vía pública, hay que salirse del art. 96 del reglamento de Ferrocarriles y colocarse dentro del art. 119 del mismo, pero teniendo en cuenta que éste, en cuanto especializa, ha de entenderse subordinado al precepto general y comprensivo del art. 96, y que, por tanto, serán revertibles el tranvía, sus dependencias, material y medios de tracción en cuanto estén emplazados en vías del Estado, de la provincia o del Municipio, pero no en lo demás.

En una palabra: el principio de la reversión y lo de lo que en ella ha de comprenderse, lo establece el art. 96; el art. 119 no hace más que establecer que ha de entregarse en buen estado lo que el 96 hace revertible; de suerte que el 119 no es una ampliación del 96, sino un complemento de éste, y en consecuencia, las dependencias, el material y los medios de tracción emplazados y funcionando en las vías públicas de propiedad de las entidades concesionarias y no otros.

Pero aparte de estas observaciones, bastantes a justificar la exclusión que las Compañías tranviarias que el infrascrito representa, han hecho respecto de aquella parte de sus propiedades que entienden que en derecho no han de ser revertibles, cabe entrar en otra serie de consideraciones que conducen al propio resultado.

El art. 119 del reglamento hace revertibles el tranvía, sus dependencias, material y medios de tracción; por lo que respecta al tranvía y a su material, ya se ha dicho antes lo que las Compañías consideran revertible en todo caso; falta examinar ahora, para justificar la tesis que vienen sosteniendo, lo que ha de entenderse por dependencias y medios de tracción, y de una manera más concreta todavía, si dentro de aquellos conceptos pueden comprenderse las fábricas de electricidad con sus máquinas y aparatos.

Para esclarecer este punto hay que tener en cuenta, en primer término, que al dictarse el reglamento de 24 de Mayo de 1878 no se conocían, en España al menos, los tranvías con tracción eléctrica, y que, por lo tanto, se legislaba para tranvías con tracción animal, y a lo sumo, con tracción a vapor que llevaban en sí mismos, en su material semoviente o locomotor la fuerza necesaria para su arrastre; de consiguiente, es visto que no se tuvieron en cuenta las fábricas productoras de energía eléctrica, con sus máquinas y aparatos, cuya necesidad o conveniencia no había surgido ni era conocida en aquel entonces. Importa recordar a este propósito el art. 1.283 del Código civil, que da, como regla de interpretación de contratos, la de que «cualquiera que sea la generalidad de los términos de un contrato, no deberán entenderse comprendidos en él cosas distintas y casos diferentes que aquellos sobre que los interesados se propusieron contratar».

No habrá seguramente quien pueda oponer que la conformidad que las Empresas concesionarias daban a que al revertir el tranvía pasasen a ser propiedad del Municipio el material semoviente y los medios de tracción, o sean las caballerías y las locomotoras, únicos medios de tracción conocidos, pudiese obligarles el día de mañana a entregar al Ayuntamiento fábricas de electricidad y maquinarias que no pudieron tener en cuenta a los que, especialmente a las fábricas, no cabía atribuir el carácter de material y que tenían un valor cuando menos veinte veces mayor que los medios de tracción, caballerías y locomotoras que entonces se conocían.

No se alegue contra este razonamiento lo dispuesto en el art. 1.097 del

Código civil acerca de que «la obligación de dar cosa determinada comprende la de entregar todos sus accesorios aunque no hayan sido mencionados», en primer lugar, porque la *cosa determinada*, que debía entregarse con asreglo al art. 119 del reglamento, era un tranvía movido con fuerza animal o de vapor, y no sería nunca accesorio al contraerse la obligación una fábrica de electricidad, cuya existencia ni se previó siquiera; y en segundo lugar, y a todo evento, nunca podría considerarse como *cosa accesoria* una central o fábrica de electricidad, no sólo por su considerable valor, muy superior al de todo el tranvía como en aquel momento se consideraba integrado, sino que, como inmueble, de naturaleza jurídica completamente distinta a los semovientes y locomotoras que eran los medios de tracción respecto de los cuales se había legislado y en consideración de los cuales se establecía la obligación de revertir.

Contra este modo de apreciar la cuestión no puede prevalecer que la autorización para el cambio de motor importó una novación en el contrato primitivo a consecuencia de la cual debieron considerarse revertibles las fábricas de electricidad, su maquinaria y demás, pues que contra tal criterio se levanta el art. 1.204 del Código civil, según el cual para que una obligación quede extinguida por otra que la sustituya (y, por tanto, para que la obligación nueva sea exigible) es preciso que así se declare terminantemente; lo que equivale á decir que la novación no se presume, sino que ha de probarse cumplidamente; de suerte, que la obligación primitiva de revertir cosas determinadas, nacida del art. 119 del reglamento, en tanto se habrá novado a los efectos de hacer revertibles cosas distintas, en cuanto en las autorizaciones para el cambio de motor se haya expresado concretamente, y entonces la reversión extensiva a las cosas no comprendidas en la concesión primitiva no nacerá de aquel art. 119, sino que nacerá del pacto o de la condición consignados en la autorización para el cambio del motor; conclusión ésta que abona la tesis que se viene sosteniendo de que el tan repetido art. 119 no obliga a revertir las centrales de electricidad, sus máquinas y aparatos, como tampoco las cocheras, los talleres y el mobiliario.

Esto sentado, resta sólo examinar si los hace revertibles las autorizaciones concedidas para el cambio de motor.

Desde luego, las Compañías interesadas están conformes en que es reversible todo cuanto de una manera concreta se exprese en las repetidas autorizaciones, pero sostienen que, a falta de esta mención expresa, no pueden ser revertibles las fábricas de electricidad con su maquinaria y aparatos, las cocheras, los talleres y el mobiliario, por atribuirseles el carácter de *dependencias o accesorios*.

A lo, ya dicho anteriormente acerca de lo que puede considerarse como accesorio, cabe añadir ahora, bajo este especial punto de vista, que no puede considerarse como *accesorio* de un tranvía la fábrica de electricidad que le proporciona la energía eléctrica para la tracción, desde el momento que la misma fábrica puede proporcionar luz y fuerza para muy distintas industrias, y que con completa independencia del tranvía tiene vida propia, objeto adecuado y fin útil.

Al constituirse la obligación de entregar una cosa determinada, se mencionan o no se mencionan sus accesorios; si no se mencionan, viene la aplicación del precepto y han de entregarse los que sean verdaderamente tales, precisamente por aquella falta de mención; pero si se mencionan, no precisamente como formando parte integrante de la cosa misma, sino como mero elemento para la más fácil y cómoda utilización de la cosa, hay que ver si de la obligación resulta o no claramente el deber de entregarlos, para en su vista hacer la entrega o dejar de hacerla.

Aplicando el principio a las concesiones para el cambio de motor que obtuvieron las Compañías, se observará que, si bien en todas se mencionan las Centrales de electricidad, no sólo no se impone a las Compañías el deber de entregarlas en el momento de la reversión, sino que se prevé el caso de que las Compañías concesionarias no tengan centrales o fábricas de su propiedad; de donde se deduce con toda evidencia que no se atribuye a tales inmuebles el carácter de dependencias o accesorios del tranvía, ya que se considera posible y lícito no poseerlas.

No se diga tampoco, en contra de todo cuanto se deja expuesto, que las fábricas de electricidad, en las concesiones de tranvías eléctricos llenan la misma función que llenaban las caballerías y las locomotoras en los tranvías con tracción animal o de vapor, y que si las caballerías y las locomotoras eran revertibles en concepto de dependencias del tranvía como material semoviente del mismo, bajo idéntico concepto han de serlo las fábricas de electricidad.

Si tal se dijese se incurriría, en primer lugar, en el error dimanante de considerar que las fábricas de energía eléctrica han venido a sustituir a las caballerías y a las locomotoras como medios de tracción, cuando en realidad aquéllas y éstas han sido sustituidas por los motores de los coches tranvías eléctricos. En todo caso, las fábricas de energía eléctrica han venido a sustituir el alimento necesario para los organismos productores de la fuerza de tracción, es decir, el pienso para las caballerías y el carbón para las locomotoras, y a nadie se le ocurriría sostener que en la reversión debiera comprenderse el alimento para el ganado y el carbón para las máquinas.

En segundo lugar, y en el orden jurídico, no cabe sostener que, en una novación expresa y terminante, la obligación de entregar una cosa mueble, y por mueble ha de entenderse el material semoviente, pues, que el Tribunal Supremo de Justicia ha declarado, en sentencia de 28 de Abril de 1891, dictada por la Sala de lo criminal, que los semovientes son muebles, pueda convertirse en la de entregar un inmueble, como es indudablemente una fábrica de electricidad con sus máquinas y aparatos.

Y en tercer lugar, ha de tenerse en cuenta que la obligación de entregar el material semoviente, ineludible en las concesiones de tranvías con fuerza de sangre o con tracción a vapor, no se imponía en atención a los semovientes considerados en sí mismos, sino como elementos indispensables para la explotación como *medios de tracción*, según el art. 119 del reglamento, a fin de que la entidad concedente no pudiera explotar la línea en el momento mismo en que entrara en posesión de ella.

Pues bien; aquel fin primordial, aquella causa determinante de la reversión de los semovientes ha sido atendido y satisfecho en las autorizaciones para el cambio de motor sin imponer la reversión de las Centrales de electricidad ni de los aparatos y medios productores de energía, y se ha considerado en casi todas las concesiones que la reversión de los *medios de tracción* de que habla el art. 119 del reglamento quedaba satisfecha mediante la cláusula de que «el concesionario vendría obligado a garantizar al Ayuntamiento la regularidad del servicio y la continuidad de la explotación al llegar el momento de la reversión», cláusula que evidentemente no implica la reversión de las centrales eléctricas con sus máquinas y aparatos, bastando para su cumplimiento que al entrar el Municipio en la propiedad del tranvía haya cuidado la Compañía concesionaria de dejar al Ayuntamiento en condiciones de continuar la explotación, mediante contratos con los particulares o Empresas que deban facilitar la energía necesaria.

Pero figuran también en algunas concesiones otras cláusulas más

convincientes todavía en apoyo de la tesis que sostenemos; son aquéllas en que se estipula que «el concesionario queda obligado a conservar en perfecto estado todos los elementos de explotación del tranvía, y *si no construyere fábrica propia* para suministrar al mismo la energía eléctrica, queda también obligado a garantizar que no se carecerá de medios para efectuar dicho suministro cuando el tranvía pase a ser propiedad del Ayuntamiento».

De esta condición tan clara y decisiva, interpretación auténtica del alcance de la obligación y de aplicación, como tal interpretación, a todas las demás concesiones análogas, se desprende con claridad meridiana que puede el concesionario asegurar al Ayuntamiento el suministro de energía necesaria para la explotación, o sea entregar los medios de tracción del artículo 119 del reglamento, sin que para ello sea preciso que entregue fábricas o centrales productoras de energía, puesto que hasta se le autoriza para no construirlas; que la existencia de una *fábrica propia* no es elemento indispensable en un tranvía, y que si no es elemento indispensable, mal puede considerarse accesorio o dependencia del tranvía mismo.

Por último, una consideración final sobre este punto dado que pueden las Compañías concesionarias tener o no *fábrica propia* para la producción de la energía eléctrica que necesiten, y dado que las que no la tengan quedarán sólo obligadas en el momento de la reversión a asegurar el uso y empleo de los medios de tracción al Ayuntamiento, resulta evidente que, si las Compañías que tienen *fábrica propia* debiesen también entregarla, se establecería una desigualdad monstruosa, puesto que en concesiones idénticas, de un mismo plazo, de iguales tarifas y de un mismo recorrido, una Compañía, la que tuviese *fábrica*, habría de entregar muchos millones más que la que no la tuviera, con la agravante de que tal vez debiera entregar una industria completa, separada y distinta de la de la explotación del tranvía, si con la *fábrica* en cuestión suministraba a terceros luz y energía para usos domésticos o industriales y mediante las correspondientes remuneraciones.

Esta monstruosidad, verdadero absurdo, no puede ampararla la ley ni condición alguna de las concesiones, y menos puede defendérsela por medio de interpretaciones y rebuscadas analogías.

Tales son, Excmo. señor, prescindiendo de otras muchas que pudieran alegarse, las principales razones en que fundan las Compañías que el infrascrito representa el criterio que han enunciado acerca de lo que ha de ser revertible y lo que no ha de serlo en las diferentes concesiones, y lo exponen, no para establecer sobre ello controversia alguna, ni para recabar en su provecho la conservación después de la reversión de lo que consideran no es revertible, sino pura y exclusivamente para dejar demostrado lo bien fundado de su criterio y hacer patente el considerable sacrificio que se imponen, si mediante previo acuerdo con el Excelentísimo Ayuntamiento convienen y pactan que sea revertible lo que entiendan que no lo es.

De llegarse a semejante acuerdo, las Compañías abdicarían de los derechos que en orden a la reversión consideran asistirles, y prescindiendo de ellos, entregarían al Excmo. Ayuntamiento, en el instante de la reversión, lo siguiente:

a) Las vías terrestres y aéreas, los postes y demás material fijo necesario para asegurar en sus líneas la tracción eléctrica, con hilo exterior y trolley.

b) El material móvil correspondiente a las mismas, de tal modo que entre todas ellas haya en el momento de la reversión, cuatro coches motores por cada millón de viajeros que en el último quinquenio se hayan

anualmente transportado por término medio, según estados y comprobantes que las Compañías tendrán obligación de facilitar, sin contar la fracción de millón que acaso resultare en el cómputo anual de viajeros; y

c) Los edificios de su pertenencia destinados a talleres, oficinas y cocheras en la época de la reversión, así como el destinado a fábrica, con las dinamos y demás artefactos de su propiedad que contenga, quedando bien establecido que no se comprenden entre los edificios que habrán de revertir las casas números 150 y 154 de la calle de Alcalá, ni toda otra propiedad de las Compañías que sea independiente de la explotación.

Podrían, además, las Compañías obligarse a tener constantemente todas sus líneas bien servidas y con el material suficiente para el número de viajeros que pretendieran utilizar el tranvía, aumentando al efecto, a medida que las necesidades del servicio lo exigieran, el número de carruajes en la proporción consignada en la letra *b* que precede.

Además, se impondrían las Compañías la obligación de reparar o sustituir todo el material fijo y móvil, conforme a las necesidades del tráfico y las exigencias de la seguridad, debiendo, para garantizar la entrega en buen estado del referido material, consentir en que durante los cinco últimos años de la explotación e inmediatos a la fecha de la reversión, pueda el Ayuntamiento disponer, si a juicio de los facultativos municipales no se cumpliese esta obligación, de la parte al efecto indispensable de los productos líquidos de la explotación, después de cubierto el interés y el servicio de amortización de las obligaciones.

Con lo hasta el presente expuesto se habrá podido convencer V. E. y se convencerán en su día la Comisión y el Excmo. Ayuntamiento de la buena disposición en que se hallan estas Compañías para hacer por su parte cuanto las es dable, a fin de llegar a la tarifa única de diez céntimos y la obrera de cinco en las líneas indicadas, para poner sus líneas en condiciones de prestar debidamente el servicio intenso que se hará necesario, dado el aumento de circulación que aquella tarifa llevará consigo y el mayor crecimiento y desarrollo de la urbe, para proporcionar al público la mayor comodidad posible, y, en fin, para evitar todas las cuestiones que el día de mañana pudieran suscitarse, largas, costosas y difíciles, cuando se tratara de apreciar que es lo que debiera quedar exento de la obligación de revertir.

Y al propio tiempo se habrá comprendido que las mencionadas concesiones que las Compañías están dispuestas a hacer, representan para ellas graves perjuicios por la disminución de recaudación y por los gastos importantísimos que originará el gran aumento del material móvil y las reformas enunciadas en el material fijo, y, en fin, por otros sacrificios de mucha mayor cuantía que se harían en el momento de la reversión, resultando con ellos muy beneficiado el Municipio.

Todos estos perjuicios que han de redundar en utilidad del vecindario y del Municipio y que serían fruto de una transacción, exigen se otorguen a las Compañías compensaciones adecuadas; a determinar cuáles pudieran ser éstas tienden las consideraciones que siguen.

La primera y principal de estas compensaciones debería buscarse y fundarse en la determinación del plazo para la reversión de las concesiones, bajo la base de que las Compañías pudiesen explotar sus líneas durante un plazo algo mayor de aquel por el cual la concesión se les hiciera.

Que este sería el medio más adecuado para conseguir el fin propuesto, queda fuera de duda con sólo considerar que el plazo de explotación es el principal elemento que los peticionarios de concesiones tienen en cuenta al estudiar los proyectos y presupuestos para conocer si les es o no conveniente emprender el negocio, puesto que es natural que calculen, dentro

de las premisas de que parten, el tiempo de explotación que les es necesario para asegurar a sus capitales, en primer lugar, un interés adecuado, y en segundo lugar, y aun en manera preferente, una amortización de los capitales empleados que les permita su reembolso.

No dejará V. E. de comprender que estos cálculos primitivos han de haber resultado fallidos en todas las concesiones que se otorgaron bajo la base de la tracción de sangre, pues que al cambiar el motor para transformarlo en eléctrico se hizo preciso que las Compañías concesionarias gastasen en adquisición y emplazamiento de material fijo y móvil cantidades muy superiores a las del primitivo establecimiento; carga más importante todavía respecto de las Compañías que por su cuenta hayan establecido centrales de electricidad, si, en definitiva, al expirar la concesión han de entregarlas al Ayuntamiento.

Esta consideración por sí sola sería suficiente para justificar que en el momento de autorizarse el cambio de tracción se hubiese prorrogado el plazo de las respectivas concesiones; pero si en aquel entonces no se hizo, razón de más para que se haga ahora, cuando en virtud de la unificación y disminución de tarifas se imponen las Compañías un sacrificio que en aquella ocasión no se impusieron, cuando han de hacer nuevos e importantes desembolsos, y cuando al llegar al término de las concesiones están dispuestas a abandonar algo que consideran muy suyo, y que si debiera adquirir el Ayuntamiento le costaría millones.

Por lo tanto, se ve que es justa esta prórroga de concesiones, y a la vez de tan imprescindible necesidad, que sin ella sería materialmente imposible a las Compañías interesadas, que aun así tendrán que exponerse a riesgos muy grandes, el compensar la disminución de los ingresos y amortizar los nuevos desembolsos que han de practicarse y el valor de las pertenencias que voluntariamente abandonarían en el momento de la reversión.

Pero cuando de ésta se trata con referencia a las distintas concesiones en virtud de las cuales se hace la explotación de las vías tranviarias de esta Villa y Corté, surge un problema de mucha importancia, al cual se ha dado ya solución en muchas grandes capitales y que se impone también en Madrid con imperiosa exigencia: nos referimos a la unificación del plazo de reversión de las diversas concesiones.

Inútil encarecer al ilustrado criterio de V. E. las complicaciones y dificultades que surgirían si, manteniéndose el estado de derecho actual, debiesen los tranvías revertir al Ayuntamiento al expirar, respectivamente, los plazos de las concesiones, dado el gran número de éstas, la dependencia de unas líneas respecto de otras en determinados trozos para su buena y provechosa explotación, y la trabazón y enlace que respecto de casi todas ellas existe desde la adopción del motor eléctrico, en cuanto se refiere al suministro y utilización de la energía eléctrica necesaria para prestar los servicios.

Bien puede asegurarse, Excmo. Señor, que de llegarse a una reversión fragmentada de las líneas establecidas, se producirían verdaderos conflictos para el Ayuntamiento, y que aun podrían producirse otros entre el propio Ayuntamiento y las Compañías que continuasen explotando otras líneas; conflictos todos que cabe evitar, desde luego, estableciendo la reversión a un mismo plazo para todas las líneas; plazo que, en principio y tesis general, puede buscarse estableciendo el promedio de duración de las concesiones diversas a las que la unificación entienda referirse.

Pero, al llegar a este punto, importa poner en claro, abordándolo de frente, un punto capital respecto del que parece imposible se abriguen dudas: tal es el de si el plazo de las concesiones ha de entenderse y con-

tarse desde la fecha de su otorgamiento o desde la fecha en que las líneas se pusieron en explotación. Las Compañías se pronuncian resueltamente en el sentido de que el plazo ha de contarse en esta última forma, o sea, que empieza a correr desde el momento en que se ponga en explotación la línea concedida.

Fúndanse para ello en dos órdenes de razones, derivadas unas de las disposiciones de carácter general vigentes en la materia, y las otras de las condiciones particulares de las distintas concesiones de que disfrutan.

Nada dice la ley de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877 acerca de la manera de computar el plazo de la concesión, ni en lo que respecta a los ferrocarriles, ni tampoco en lo que atañe a los tranvías, limitándose a establecer que las concesiones de los primeros pueden hacerse por noventa y nueve años y los segundos por sesenta años cuando más.

Pero lo que no dice la ley, aunque tampoco lo digan de una manera concreta las disposiciones complementarias dictadas para su aplicación, lo resuelven éstas de una manera indirecta, pero que no puede dejar el menor resquicio a la duda. Nos referimos, en primer lugar, a la Instrucción de 15 de Febrero de 1856, dictada para el cumplimiento de la ley general de Ferrocarriles de 1855 y pliego de condiciones generales anejo a dicha Instrucción, que están todavía vigentes, y, en segundo lugar, al reglamento de Ferrocarriles de 24 de Mayo de 1878, que asimismo rige.

El pliego de condiciones generales anejo a la Instrucción mencionada y con arreglo al cual se otorgan las concesiones de ferrocarriles, contiene los artículos primero, vigésimo y vigésimoquinto, que dicen así:

«Artículo 1.º La Empresa se obliga a ejecutar las obras en un término de años, contados desde la fecha de la concesión definitiva, a su costa y riesgo, todos los trabajos necesarios para el establecimiento de un camino de hierro de P. a N., de modo que pueda hacerse la explotación en todas sus partes al expirar el término fijado.»

«Art. 20. No podrá ponerse en explotación el todo o parte del ferrocarril sin que preceda autorización del Gobernador de la provincia, en vista del acta del reconocimiento de las obras y material del camino, redactada por los Ingenieros Inspectores del Gobierno, en que se declare que puede comenzar la explotación.»

«Art. 25. La Empresa explotará el ferrocarril durante los años determinados por la ley de concesión, con arreglo a la tarifa que en ella se fije.»

Si se analizan los artículos transcritos, se comprende del primero, con toda evidencia, que se establece una distinción absoluta entre el *período de construcción* y el *período de explotación* de un ferrocarril, puesto que, según él, la Empresa ha de obligarse a *construir*, dentro de un plazo fijo, a partir de la fecha de la concesión, a fin de comenzar a *explotar* una vez terminada la construcción.

Pero resulta, además, que no basta, para que pueda comenzar la explotación, que hayan terminado las obras, sino que, en virtud de lo dispuesto por el art. 20, se necesita, para que pueda la explotación comenzar, algo que ya no depende de la voluntad de la Empresa concesionaria, como es la autorización del Gobernador, en vista del acta de reconocimiento de las obras y material; todo lo cual exige un lapso de tiempo independiente de la voluntad y de la actividad de la Empresa, y que, por tanto, no puede computarse en su perjuicio para disminuir el período de explotación, único dentro del cual puede la Empresa beneficiar las ventajas que de la concesión espera.

Esto sentado, teniendo en cuenta que según el art. 1.º la construcción ha de hacerse a plazo fijo y que la explotación empieza cuando la construcción acaba, y que según el art. 20 no puede la Empresa por sí sola

comenzar la explotación, aun terminada la construcción, sino que se necesita para poder explotar el cumplimiento de requisitos que exigen tiempo y que la Empresa por sí misma no puede cumplir, se comprende la importancia decisiva del art. 25 al decir que la Empresa *explotará* el ferrocarril durante los años determinados por la ley de concesión.

Si esta ley establece que la concesión se otorga por noventa y nueve o por otro número fijo de años, si el ferrocarril no puede explotarse hasta cumplidos los requisitos de los artículos 1.º y 20, y si la explotación ha de durar por el número de años determinados en la ley de concesión, resulta absolutamente claro que el número de años de la concesión han de entenderse años de explotación, y que, por lo tanto, no han de contarse desde la fecha del otorgamiento de la concesión, ni aun desde la de la terminación de las obras, sino desde el momento en que la Empresa concesionaria pudo, legal y libremente explotar, o sea desde el instante en que el Gobernador dió la autorización exigida por el art. 20.

Pero hay más. Las disposiciones de los citados artículos del pliego de condiciones generales de la Instrucción de 15 de Febrero de 1856, hoy vigente, han sido mantenidas por el art. 21 del reglamento de Ferrocarriles de 24 de Mayo de 1878.

Dice así dicho artículo: «Art. 21. Elevado a ley el proyecto a que se refiere el artículo anterior, y constituida la fianza del 3 por 100 del importe del presupuesto, en el término que manda el art. 16 de la ley de Ferrocarriles, se expedirá al interesado o Empresa que hubiese solicitado la concesión el título correspondiente, elevándose a escritura pública el contrato, incluyendo en ella literalmente el pliego de condiciones generales (el de 15 de Febrero de 1856), la ley especial de concesión, las condiciones particulares y económicas y las tarifas de derechos máximos. *Durante el número de años que determine la ley de concesión, que no excederá de noventa y nueve, el concesionario podrá explotar el camino y disfrutar de los privilegios y exenciones que se consignan en el cap. IV de la ley de Ferrocarriles, así como del derecho de expropiar, conforme a las leyes vigentes, los terrenos y edificios que fuesen necesarios para la ejecución de las obras.*»

Téngase en cuenta que la ley de concesión no menciona más que un solo número de años, bien el de 99, bien el menor por el que la concesión se otorgue, y dígase luego si puede darse al segundo párrafo del art. 21 del reglamento una interpretación que no sea la de afirmar que *la explotación* ha de durar noventa y nueve años, o aquellos otros que la ley fije, con entera independencia del período *de construcción* que en cada caso se haya fijado según el art. 1.º del pliego de condiciones generales de 15 de Febrero de 1856.

Por último, los artículos vigésimosegundo, vigésimotercero, vigésimocuarto y vigésimoquinto del propio reglamento de 24 de Mayo de 1878, no son más que confirmación y ampliación de los vigésimo y vigésimoquinto del mencionado pliego de condiciones generales, y no puede ser de otro modo ya que tal pliego rige en todas las concesiones hechas al amparo de la ley de 23 de Noviembre de 1877.

Si del examen de las disposiciones de carácter general pasamos al de las condiciones particulares de cada concesión, no sólo se encontrará confirmada la tesis que las Compañías sostienen por la aplicación constante de aquellas disposiciones, si que además vendrán a corroborarla interpretaciones auténticas de las mismas entidades concedentes respecto a la manera como ha de entenderse el plazo de la concesión.

En todas las concesiones se establece la distinción fundamental entre el plazo de construcción y el de explotación que ya se ha hecho observar

y que resulta de las disposiciones de carácter general antes estudiadas, puesto que en todas ellas se expresa el plazo, dentro del cual deberán empezar y quedar terminadas las obras, así como que el concesionario explotará el tranvía por el número de años marcados en la concesión, debiendo satisfacer al Municipio durante todo el tiempo de ésta un canon anual, cuyo pago deberá contarse, a partir del día en que la línea se abra a la explotación.

Efectivamente, en la concesión del tranvía de la Castellana-Hipódromo, que aparece en primer lugar después de la del tranvía de Madrid, regida, según se verá más adelante, por disposiciones muy especiales, se distingue entre construcción y explotación, se dice que la explotación durará sesenta años, y se añade que el Ayuntamiento ha de percibir determinado canon durante los sesenta años de la concesión, contadero el pago desde el día en que la explotación comience.

Siendo así, no puede haber ni la más remota duda acerca de que los sesenta años de la concesión han de contarse desde el momento que empieza la explotación, en perfecta consonancia con las disposiciones de carácter general antes examinadas.

En las demás concesiones todavía se precisa más el concepto, puesto que, manteniendo aquellas líneas generales, se añaden otras condiciones que le prestan mayor relieve.

Tan es así, que en la de Claudio Coello a Ferraz no sólo se mantienen casi en idénticos términos aquellas cláusulas, sino que además se añade que no podrá ponerse en explotación la línea sin autorización del Ayuntamiento, después de un reconocimiento previo, lo cual, combinando con las demás condiciones ya expuestas, convence más, si el más cabe, de que el plazo no ha de contarse sino desde que principie la explotación.

Lo mismo ha de observarse en la concesión del tranvía del Este, con el aditamento de que en ésta se la sujeta a la ley de 23 de Noviembre de 1877 y reglamento de 24 de Mayo de 1878, es decir, a las disposiciones de carácter general, que se ha visto conducen indefectiblemente al mismo resultado.

Lo propio ocurre con la concesión de Leganés, con la particularidad de que, no sólo se la sujeta a la ley y Reglamento dichos, si que también a las disposiciones del pliego de condiciones generales de la Instrucción de 15 de Febrero de 1856, fuente y origen de la distinción que nos ocupa.

Las concesiones de Estaciones y Mercados, Norte, Guindalera, Prosperidad y Circunvalación, vienen concebidas en términos tan análogos, que bien puede decirse que son idénticos, excusándose, por lo tanto, su examen especial.

Importa hacer notar que aquellas condiciones no se variaron por las autorizaciones para el cambio de motor; pues que en todas éstas se mantuvieron aquellas condiciones de la concesión primitiva, consignándolo así de una manera expresa.

La única excepción a esta regla la constituye el Tranvía de Madrid que, concedido primitivamente por noventa y nueve años, se redujo a sesenta al cambiar de tracción por ofrecimiento espontáneo de la Compañía concesionaria, y, por consiguiente, por pacto expreso, no en virtud de obligación o disposición legal preexistentes, estableciéndose además que los sesenta años de la concesión empezarian a contarse desde el día de la publicación de la Real orden autorizando el cambio de motor. Esta circunstancia, que no concurre en otra concesión alguna como excepcional que es, confirma la regla general que se viene sosteniendo.

Pero hay que observar, además, respecto de algunas concesiones, cláusulas especialísimas que aclaran más y más el concepto en el sentido que se viene sosteniendo.

Así, por ejemplo, para no citar otras, hay que observar la trigésimaquinta de la concesión del Tranvía de Circunvalación, en la que se dice que el concesionario *explotará el ferrocarril durante los sesenta años marcados a la concesión*, condición ésta clara, terminante y decisiva, dado que no puede desconocerse que la explotación comienza cuando la construcción acaba; y la décimaquinta de la concesión hecha a la Sociedad Continental de Nuremberg y de todas las demás otorgadas directamente por el Ministerio de Fomento, en las que se establece también una condición idéntica, pues se dice que *el concesionario explotará el tranvía durante el plazo de la concesión, que será de sesenta años*.

Por último, para no molestar más sobre punto tan claro la ilustrada atención de V. E., terminará el infrascrito su argumentación sobre el particular, exponiendo la interpretación auténtica que el Estado y el Excelentísimo Ayuntamiento han dado a este punto, en la ocasión en que se han ocupado de él de un modo concreto y directo.

Tratábase de la concesión de Estaciones y Mercados; durante la tramitación del expediente, dió su informe la Comisión de Tranvías del Excelentísimo Ayuntamiento, y en dicho informe se dijo textualmente lo que sigue: «Cuarto. Resultando que el Ayuntamiento, además del beneficio público en general, ha de obtener un canon anual no despreciable *por los años de explotación, y no excediendo éstos de cincuenta, a la conclusión del plazo* han de quedar a su único y exclusivo dominio el material fijo y movable de las vías»; y como eran cincuenta años los de la concesión, es indudable que el Ayuntamiento entendió que los años de concesión debían ser años de explotación. Aquel informe consta transcrito en la escritura de concesión de 26 de Septiembre de 1876.

Y esa interpretación del Concejo fué aceptada y reconocida procedente por el Estado en la Real orden del Ministerio de la Gobernación de 25 de Noviembre del propio año 1876, que autorizó el cambio de trazado de la línea, en la cual se lee lo siguiente: «Resulta que la concesión se hizo en 23 de Agosto próximo pasado, otorgándose escritura pública en 26 de Septiembre, y en virtud de la que se obligaba al concesionario a dejar a beneficio de Madrid el expresado tranvía *a los cincuenta años de su explotación*.» La claridad del concepto excusa todo comentario y permite, además, dar por terminada la tarea de demostrar que los años de la concesión no han de contarse sino a partir del momento en que la explotación haya comenzado.

Partiendo de este concepto, el término medio de la reversión de las distintas líneas de tranvías sería el que resulta del siguiente cuadro:

Número..	DESIGNACIÓN DE LA CONCESIÓN	FECHA en que empezó la explotación.	FECHA en que termina.	OBSERVACIONES
1	Tranvía de Madrid (60 años).....	31 Julio 1897.....	31 Julio 1957.....	
2	— de la Castellana e Hipódromo (60 años).....	8 Mayo 1891.....	8 Mayo 1941.....	
3	— de Claudio Coello a Ferraz (60 años).....	10 Mayo 1891.....	10 Mayo 1951.....	
4	— del Este (60 años).....	15 Marzo 1892.....	15 Marzo 1942.....	
5	— de Goya y otras (60 años).....	11 Abril 1903.....	11 Abril 1965.....	
6	— de Pozas-Moncloa (60 años).....	9 Julio 1905.....	9 Julio 1965.....	
7	— de Embajadores-Puente de Toledo (60 años).....	14 Mayo 1906.....	14 Mayo 1966.....	
8	— de Atocha-Delicias (60 años).....	24 Mayo 1906.....	24 Mayo 1966.....	
9	— de Ferraz-Rosales (termina a la misma fecha que el Tranvía de Madrid).....	4 Julio 1907.....	31 Julio 1957.....	
10	— de Princesa-Leganitos (Mostenses) (60 años).....	4 Julio 1907.....	4 Julio 1967.....	
11	— de Estaciones y Mercados (50 años).....	15 Septiembre 1877.....	15 Septiembre 1927.....	
12	— de Pacífico-Vallecas (60 años).....	21 Octubre 1903.....	21 Octubre 1966.....	
13	— del Norte (50 años).....	28 Octubre 1879.....	28 Octubre 1929.....	
14	— de la Guindalera y Prosperidad (55 años).....	28 Julio 1893.....	28 Julio 1945.....	
15	— de enlace de las líneas del Norte con las de Guinda- lera-Prosperidad (50 años).....	21 Enero 1903.....	21 Enero 1956.....	
16	— de Florida-Olavide (Norte) (60 años).....	19 Octubre 1905.....	19 Octubre 1965.....	
17	— de la gorieta de Alonso Martínez a Chamartín (60 años).....	5 Junio 1910.....	5 Junio 1970.....	
18	— de Madrid a Leganés (60 años).....	10 Junio 1877.....	10 Junio 1937.....	
19	— de Reciletos-Salesas-Florida (60 años).....	> 1911.....	> 1971.....	En período de construc- ción.
20	— por la calle de Velázquez desde la de Alcalá a la de Diego de León (60 años).....	> 1911.....	> 1971.....	
21	— del Metropolitano (parte cedida a la Tracción) (60 años).....	22 Junio 1901.....	22 Junio 1961.....	
22	— de la Sociedad Continental (Central) (60 años).....	22 Junio 1901.....	22 Junio 1961.....	
23	— de Fernando VI-Olavide (Tracción) (60 años).....	1 Enero 1906.....	1 Enero 1966.....	

Según las concesiones que anteceden, tenemos $1900 + \frac{1307}{23} = 1956,83$ sea **1957** como término medio.

Teniendo en cuenta, además, las dos concesiones en tramitación de la calle de Segovia y de Delicias al nuevo Matadero, que habrán de expirar lo más pronto en 1972, resultará $1900 + \frac{1451}{25} = 1958,04$ o sea 31 de Diciembre de **1957** como término medio general.

Resulta, por tanto, que según el cálculo matemático absoluto que en el cuadro se presenta, el término medio de la reversión de todas las líneas tiene lugar en 31 de Diciembre de 1957.

En vista de esto, entienden las Compañías que la compensación que podría otorgárseles a cambio de los sacrificios que se impondrían aceptando la tarifa única de diez céntimos y la especial obrera de cinco céntimos, realizando las considerables mejoras que se han expuesto y abandonando en el momento de la reversión lo muy importante que no debe ser revertible, debiera consistir en que se alargase en veinte años el plazo de la reversión total, fijándola, en consecuencia, para el 31 de Diciembre de 1977.

Al fijarse este plazo por las consideraciones que se dejan expuestas, conviene hacer constar que cuando en Barcelona se llevó a efecto la unificación en los plazos de reversión de distintas líneas de aquella ciudad, se acordó conceder a la Compañía concesionaria de las mismas una prórroga de ocho años sobre el plazo medio resultante de todas ellas, sin otra ventaja especial para aquel Municipio que la obligación que contrajo aquella Compañía de entregar al Ayuntamiento en el momento de la reversión una central de electricidad aún no establecida, y cuyo coste se presupuestó en ochocientas mil pesetas, pero sin que para nada se tuviesen en cuenta la rebaja de tarifas que subsistieron con arreglo a las establecidas ni otros gastos encaminados a realizar positivas mejoras, ni tampoco la concesión al Municipio en el momento de llegar la reversión de otras importantes ventajas que no fueron consecuencia legal e inmediata de la reversión misma.

Si el sacrificio hecho por aquellas Compañías concesionarias se compara con el que están dispuestas a imponerse las que el infrascrito representa, y si se considera que se les concedió una prórroga de ocho años por estimarla necesaria compensación de las ventajas que a aquel Ayuntamiento había de reportar, no puede parecer excesiva la prórroga que solicitan las de esta Villa y Corte, ya que en su favor militan razones de orden jurídico y de orden económico muy superiores a las que en aquel caso se tuvieron en cuenta.

Otra compensación de mucha menor importancia entienden las Compañías interesadas que debiera concedérseles; y más bien que a título de compensación—pues es muy pequeña la importancia económica que tiene lo que va a expresarse en relación a las enormes ventajas ofrecidas al público y a los importantísimos sacrificios que se imponen en beneficio del Municipio—podría establecerse como medio adecuado de evitar dificultades en lo sucesivo y que determinado servicio pudiera prestarse con más regularidad y con entera independencia entre el Excmo. Ayuntamiento y las Compañías concesionarias. Nos referimos a que debiera establecerse con carácter general para todas las líneas lo consignado en las concesiones del Tranvía de Madrid y del Metropolitano, respecto de la conservación del pavimento de las calles en las entrefías y zonas laterales de 0'50 de ancho, declarando, en consecuencia, a las Compañías exentas de la obligación de cuidar de tal conservación en todas sus líneas.

Ya se ha dicho que representa ésta una cantidad sobrado pequeña para que pueda considerarse compensación la exención que se solicita; pero evitará que puedan surgir, como de hecho surgen, diferencias de apreciación, originando conflictos, tanto respecto a la manera de apreciar la necesidad de las obras como a la oportunidad, modo y término de realizarlas.

Por último, no ya a título de compensación, sino como manera adecuada de que el régimen jurídico y económico que se establezca no

sufra variación y sea respetado por las entidades contratantes, ha de establecerse que, en lo sucesivo, no se impondrá a las Compañías concesionarias por el Estado ni por el Ayuntamiento más canon, impuestos y arbitrios que los que actualmente satisfacen.

Como resumen, Excmo. Señor, de cuanto se deja expuesto, contestación concreta al oficio de V. E. en que se sirvió interesarnos el estudio del medio que permitiese llegar a la unificación de tarifas, estableciendo como única la de diez céntimos, con la ventaja especial de la tarifa obrera de cinco céntimos a ciertas horas, y al propio tiempo realizar la aspiración formulada por la Comisión de llegar a un acuerdo que evite para lo porvenir dudas, cuestiones, dificultades y litigios, las Compañías que el infrascripto representa tienen el honor de someter al Excmo. Ayuntamiento que V. E. tan dignamente preside, las siguientes bases, comprensivas de las concesiones mutuas anteriormente expuestas:

I

TARIFA ESPECIAL para el transporte de viajeros en los carruajes de las Sociedades de Tranvías del Este de Madrid, de Estaciones y Mercados, de Leganés, del Norte y de la Tracción.

Exceptuando la tarifa especial de 0'50 de la Puerta del Sol a la Plaza de Toros de Madrid y de la Plaza Mayor a la de Vista Alegre (Carabanchel) que se mantiene para las corridas de toros, y la de 0'20 para las de novillos, asimilándose a estas últimas los espectáculos de otra clase que se celebren en dichas plazas, sólo regirá la tarifa única de 0'10 para cualquier distancia.

- Entre la Puerta del Sol y Salamanca.
- — — é Hipódromo.
- — — y Argüelles-Rosales.
- — — y Delicias.
- — — y Embajadores.
- — — y Pozas-Moncloa.
- — — y Goya-Alcalá.
- — — y Manuel Becerra-Ventas.
- Cibeles y puente de Toledo.
- Argüelles y Retiro.
- Olavide y glorieta de Atocha, por Cibeles.
- Hipódromo y Chamartín.

Para el ESTE

- Entre la Puerta del Sol y Pacífico-puente de Vallecas.
- — — y Progreso.
- — — y San Francisco.
- — — y Noviciado-Quevedo.
- — — y San Antonio-Bombilla.

Para ESTACIONES Y MERCADOS

- Entre la Puerta del Sol y Cuatro Caminos.
— — — y Chamberí.
— — — y Obelisco.
— — — y Guindalera-Prosperidad.

Para el NORTE

- Entre la Puerta del Sol y puente de Toledo-Mataderos.
— Mataderos y Carabanchel Alto.
— Carabanchel Alto y Butarque.
— Butarque y Leganés.

Para LEGANÉS

Los coches del servicio ordinario a los pueblos de Carabancheles y de Leganés, partirán únicamente de la Plaza Mayor.

- Entre glorieta de Atocha y estación del Norte.
— — — y glorieta de Bilbao, por San Jerónimo.
— Hermosilla y Glorieta de Bilbao, por San Jerónimo.
— San Jerónimo y San Jerónimo, por Lista (circular).

Para la TRACCIÓN

Además, en beneficio de las clases trabajadoras se establecerá, en las mismas condiciones que la anterior, otra TARIFA ESPECIAL OBRERA de cinco céntimos, entre los mismos puntos arriba mencionados, hasta las siete y media de la mañana en verano y las ocho en invierno.

II

Los servicios en las líneas expresadas, se prestarán saliendo de la Puerta del Sol, el último coche, a las dos de la madrugada en las líneas de Salamanca, Pozas, Ventas, Goya final, Bombilla, puente de Vallecas, Cuatro Caminos por Fuencarral y Cuatro Caminos por Hortaleza.

Entre la una y veinte y la una y media, podrá salir de la Puerta del Sol el último coche para el Hipódromo, Argüelles-Rosales, Prosperidad, puente de Toledo y Carabancheles.

Y a la una y treinta saldrá del Retiro el último coche para Argüelles.

III

REFORMAS que las Compañías quedarán autorizadas a introducir en sus instalaciones actuales, a fin de poder llevar a cabo la unificación de las tarifas, y

MEJORAS que se comprometen a realizar al objeto de establecer nuevas comunicaciones y ofrecer mayores comodidades al público:

1.º Creación de algunas cabezas de líneas suplementarias en las inmediaciones de la Puerta del Sol.

Teniéndose forzosamente que aumentar mucho el servicio en varias de las líneas, como consecuencia de las enormes rebajas ofrecidas, se proce-

derá en algunos puntos, como Cibeles, Antón Martín, Plaza Mayor y Atocha, a la instalación de varios enlaces de vías análogas al de la plaza de Santo Domingo, a fin de que se puedan utilizar para organizar servicios auxiliares, además del ordinario de los Carabancheles y de Leganés, que saldrán de la Plaza Mayor, según se indica en la tarifa especial, y, de este modo, sobrecargar indefinidamente los servicios que radican en la Puerta del Sol, cuyas vías no sufrirán aumento ni disminución.

Las cabezas de línea de que se trata tendrán que establecerse de tal modo que no entorpezcan en nada el movimiento general, sea que se trate de curvas, como en Cibeles, sea de una vía especial de apartadero, como en Antón Martín.

Para el caso particular de la Plaza Mayor bastará la aprobación y realización inmediatas del proyecto presentado, ya hace tiempo, de la calle Mayor a la calle de Atocha, por la Plaza Mayor, y destinado a establecer una nueva e importante cabeza de línea, a la vez que una comunicación directa, sin tocar en la Puerta del Sol, entre el barrio del Pacífico y los de Pozas y Argüelles.

2.º Instalación de la doble vía en toda la calle de Carretas y sus inmediaciones con la de Atocha, según el proyecto ya hace tiempo presentado, obligándose las Compañías a establecer todos los pasavías necesarios para que la circulación se efectúe sin molestia alguna del vecindario, y cada vez que sea preciso se hará el servicio de vía única, como actualmente, pero regularizándose mucho durante las numerosas horas en que se podrá utilizar la doble vía.

3.º Prolongación de la vía de la Plaza del Progreso por las calles del Duque de Alba y de San Millán, hasta enlazar con la vía correspondiente de la Plaza de la Cebada, bastando para esto la aprobación y realización del proyecto presentado ya hace tiempo, en lo que se refiere a la calle del Duque de Alba, ampliándolo de unos cien metros por la calle y Plaza de San Millán, para permitir el enlace arriba indicado, y que pueda hacerse por allí el servicio de San Francisco, evitándose así los inconvenientes que ahora ofrece.

4.º Colocar doble vía en todos aquellos trozos de la línea de Guindalera-Prosperidad en que sea factible esta reforma y modificar el trazado en la parte más estrecha, estableciendo la vía ascendente por la calle de Béjar—a cuya urbanización y prolongación hasta la de Diego de León habrá de proceder con urgencia el Municipio—y conservando el recorrido actual como vía descendente, sin todo lo cual no será posible aumentar el servicio en la medida necesaria.

5.º Instalación de un trozo de doble vía entre la calle de Alcalá y la Plaza del Rey y prolongación de la vía única de la calle del Barquillo, hasta empalmar con las existentes en la de Argensola.

6.º Enlace de la línea de Florida Bárbara de Braganza Recoletos con la línea del Hipódromo, para poder efectuar un servicio directo entre Olavide y Atocha, por Cibeles, uniéndose así directamente los barrios del Norte con la Cibeles (donde, además del Banco de España y del Ministerio de la Guerra, estará en breve instalada la nueva Casa de Correos) y la glorieta de Atocha, que constituye un centro cada día más importante.

7.º Colocación de dos o tres apartaderos suplementarios entre Carabanchel Alto y Leganés, y de una curva en la Plaza de Manuel Becerra, así como de los pasavías cuya necesidad se reconozca en la práctica y de los trozos de vía de servicio que sean necesarios para el acceso a los talleres y a las cocheras, teniendo que hacerse instalaciones nuevas más amplias que las actuales.

8.º Instalación de la doble vía entre Pozas y la Moncloa, así como de una curva al final de la línea, para poder hacer sin maniobras el servicio con los remolques, que tanto agradan al público.

9.º Transformación de la red de vía estrecha en ancha y de toda la línea aérea del sistema Dickinson en la del sistema Axial, que se adapta mejor a las necesidades de un servicio más intenso, modificándose en consecuencia las instalaciones de los postes.

Estas transformaciones se llevarán a cabo a medida que las conveniencias del servicio lo exijan, quedando las Compañías obligadas, antes de emprender ninguna obra de este género, a dar cuenta a la Alcaldía Presidencia.

10. Como consecuencia inmediata de lo preceptuado en el número anterior, y teniendo en cuenta que acaba de otorgarse una concesión de vía ancha por la calle de Velázquez, desde la de Alcalá a la de Diego de León, con la que ha de combinarse la de la vía estrecha allí establecida, la Compañía de Tracción procederá a la transformación de esta última en ancha en todo el trayecto de la calle de Velázquez en que la tiene instalada. Con esta reforma se hacen innecesarios los pequeños trozos de Velázquez a Lagasca, por Villanueva, Jorge Juan y Lista, y se impone la necesidad de prolongar la doble vía de la calle de Lagasca hasta Hermosilla, desdoblándola en este punto por una nueva que se instalará en dicha calle de Lagasca, hasta la de Lista, y por la ya existente en la de Claudio Coello.

11. También procederá, desde luego, la Compañía de Tracción, a transformar en vía ancha la estrecha de la plaza de Olavide a la calle de Fernando VI, y, para que el servicio combinado pueda efectuarse en buenas condiciones y sin entorpecimientos, se suprimirá, por carecer de objeto, el pequeño trozo de vía instalado en la calle de Apodaca.

12. En fin, transformará igualmente en vía ancha la estrecha de las calles de Carranza, Alberto Aguilera y Marqués de Urquijo, prolongándose hasta Rosales la línea actual de Retiro-Argüelles.

13. Establecer la nueva línea de la calle de Toledo al puente de Segovia y a la Puerta del Angel, por la calle de Segovia, con entrada por Tintoreros y salida por Latoneros, sin que la Compañía concesionaria intervenga en gasto alguno referente a expropiaciones.

14. Prolongar la línea de Atocha a la estación de las Delicias, hasta la glorieta del Puente de la Princesa de Asturias, inmediata al nuevo Matadero, según el proyecto que se ha presentado.

15. Construir en la estación de la Bombilla, en la glorieta de los Cuatro Caminos, final de la calle de Serrano, puente de Vallecas, Ventas del Espíritu Santo, puente de Toledo, kioscos convenientemente emplazados en forma de cobertizos cerrados por tres lados y provistos de bancos, cuya vigilancia correrá a cargo del Ayuntamiento.

16. Instalar asimismo en cada una de las dos paradas principales de la Puerta del Sol, cobertizos en idénticas condiciones y del aspecto artístico que exige la importancia del lugar de su emplazamiento.

IV

Las Compañías concesionarias de tranvías, al llegar el momento de la reversión, entregarán a quien corresponda:

a) Las vías terrestres y aéreas, los postes y demás material fijo necesario para asegurar en las líneas la tracción eléctrica con hilo exterior y trolley.

b) El material móvil correspondiente a las mismas, de tal modo que, entre todas ellas, haya en el momento de la reversión cuatro coches-motores por cada millón de viajeros que en el último quinquenio se hayan anualmente transportado, por término medio, según estados y comprobantes que las Compañías tendrán obligación de facilitar, sin contar la fracción de millón que acaso resultare en el cómputo anual de viajeros.

c) Los edificios de su pertenencia destinados a talleres, oficinas y cocheras en la época de la reversión, así como el destinado a fábrica, con las dinamos y demás artefactos de su propiedad que contenga, pero quedando, bien entendido, que no se comprenderán entre los edificios que habrán de revertir las casas números 150 y 154 de la calle de Alcalá, ni toda otra propiedad de las Compañías que sea independiente de la explotación.

Además, las Compañías se obligarán:

d) A tener constantemente todas sus líneas bien servidas y con el material suficiente para el número de viajeros, aumentándole a medida que las necesidades del servicio lo exigieran, en la proporción consignada en la letra b), que precede.

e) A reparar y sustituir todo el material fijo y móvil, conforme a las necesidades del tráfico y las exigencias de la seguridad.

f) Para garantizar al Ayuntamiento la entrega en buen estado de todo el material al llegar el momento de la reversión, las Compañías consentirían que durante los últimos cinco años de explotación pueda el Ayuntamiento disponer de la parte al efecto indispensable de los productos líquidos de las líneas, una vez cubierto el interés y el servicio de amortización de las Obligaciones si, a juicio de los facultativos municipales, las Compañías no cumpliesen la obligación de conservar lo revertible en buen estado.

V

Para compensar a las Compañías concesionarias los sacrificios que están dispuestas a imponerse con arreglo a los cuatro apartados que preceden, se les concederá lo siguiente:

A) Se unificarán los plazos de reversión de todas las concesiones, tomando como base el término medio que, según el cuadro anterior, corresponde al 31 de Diciembre de 1957, y se prorrogarán por veinte años, o sea hasta finalizar el año de 1977.

B) En lo relativo a conservación del pavimento, todas las concesiones quedarán asimiladas a las del Tranvía de Madrid y del Metropolitano, y, por tanto, exentas de dicha conservación.

C) El Excmo. Ayuntamiento y el Estado contraerán el compromiso de no aumentar en ningún caso el canon que actualmente pagan las Compañías, ni los impuestos y arbitrios de todo género sobre el tipo actualmente establecido.

VI

Todas las proposiciones, modificaciones y condiciones contenidas en estas bases y sus anejos, se considerará que forman parte de un todo indivisible, de suerte que, para la aceptación de cualquiera de ellas por las diferentes Compañías, será condición indispensable que recaiga la aprobación de todas las demás, tanto por parte del Excmo. Ayuntamiento, como por la Administración del Estado en lo que sea de su respectiva competencia.

Tal es, Excmo. señor, la solución de conjunto que las Compañías que el infrascrito representa, someten á la ilustrada consideración de V. E., no dudando que merecerá benévola acogida, y que, estudiada por el Excelentísimo Ayuntamiento con la detención debida, será, en definitiva, aceptada como equitativa y satisfactoria.

Madrid 16 de Junio de 1911.— Por las Sociedades del Este de Madrid, Estaciones y Mercados, Leganés, Norte y Tracción: El Director, *H. Paquet*.

Proposición de varios Sres. Concejales, de que el Excmo. Ayuntamiento, en virtud de la facultad inspectora preceptuada en el art. 7.º del reglamento de Policía de los tranvías, se proceda a la revisión de existencia y estado de servicio, del material y dependencias de las Empresas tranviarias.

Proposición de varios señores Concejales (17 de Enero de 1912, fol. 103.

En sesión celebrada por el Excmo. Ayuntamiento el 19 de Enero de 1912, se acuerda pase la anterior proposición a la Comisión respectiva.

Acuerdo del Excelentísimo Ayuntamiento (19 Enero 1912), f. lio 103.

Moción de la Alcaldía exponiendo al Excmo. Ayuntamiento, que, verificada la renovación del Concejo y acordado el nombramiento de Comisiones, y teniendo en cuenta el acuerdo de 31 de Mayo de 1910, como asimismo que entre los asuntos encomendados a la Comisión 3.ª figura cuanto se relaciona con el servicio de carruajes públicos, la Alcaldía Presidencia, no creyendo necesario proponer al Ayuntamiento la designación de Comisión especial a este efecto, pero por si se estimara lo contrario, somete a la consideración del Ayuntamiento, si procede que la Comisión 3.ª continúe el estudio del referido asunto, hasta la resolución definitiva, o si por el contrario procede el nombramiento de la Comisión especial, a fin de que en este caso se sirva designarla.

Moción de la Alcaldía Presidencia (26 de Enero de 1912, folio 104.

Dada cuenta en sesión de 26 de Enero de 1912, se acuerda pase a la Comisión de Policía urbana.

Acuerdo del Excelentísimo Ayuntamiento folio 105.

En Comisión de Policía urbana se acuerda designar una ponencia, compuesta de los Vocales Sres. Mora, Plaza, Buendía, Noguera y Reynot.

Acuerdo de la Comisión de Policía urbana (8 de Febrero de 1912, folio 105 vuelto.

Excmo. señor: De conformidad con el requerimiento que se sirvió hacerme verbalmente en la conferencia celebrada con V. E., tengo el honor de exponer a continuación las condiciones, mediante las cuales las Compañías de tranvías que represento, podrían acceder a sus deseos de rebajar las tarifas existentes, unificándolas a diez céntimos en los siguientes recorridos:

Proposición presentada por la Compañía general de Tranvías, para la unificación de tarifas (7 de Julio de 1913, folios 103 al 112 vuelto.

I

	TARIFA actual.	REBAJA
Para las líneas de la Sociedad del Este.		
Entre Puerta del Sol y Salamanca.....	0'15	33 por 100.
Idem íd. e Hipódromo.....	0'15	33 —
Idem íd. y Argüelles-Rosales.....	0'15	33 —
Idem íd. y Delicias-puente de la Princesa.....	0'25	60 —

	TARIFA actual.	REBAJA
Entre Puerta del Sol y Embajadores.....	0'20	50 por 100.
Idem id. y Pozas-Moncloa.....	0'25	60 —
Idem id. y Goya-Alcalá.....	0'15	33 —
Idem id. y Manuel Becerra-Vontas.....	0'20	50 —
Idem id. y Velázquez-Diego de León.....	0'15	33 —
Idem id. y Príncipe de Vergara-Diego de León.....	0'15	33 —
Idem Cibeles y puente de Toledo.....	0'15	33 —
Idem Argüelles y Retiro.....	0'20	50 —
Idem Olavide y glorieta de Atocha, por Cibeles....	»	»
Idem Hipódromo y Chamartín.....	0'15	33 —
Idem Ventas y Necrópolis.....	»	»
Idem plaza Mayor y puerta del Angel.....	0'10	»
Para las líneas de la Sociedad de Estaciones y Mercados.		
Entre Puerta del Sol y Pacífico-puente de Vallecas..	0'25	60 por 100.
Idem id. y Progreso-San Francisco.....	»	»
Idem id. y Noviciado-Quevedo.....	0'10	»
Idem id. y San Antonio-Bombilla.....	0'30	66 —
Para las líneas de la Sociedad del Norte.		
Entre la Puerta del Sol y Cuatro Caminos.....	0'10	»
Idem id. y Chamberí.....	0'10	»
Idem id. y Obelisco.....	0'10	»
Idem id. y Guindalera-Prosperidad.....	0'20	50 por 100.
Para las líneas de la Sociedad de Leganés.		
Entre la Puerta del Sol y puente de Toledo-Mataderos	0'20	50 por 100.
Idem Mataderos y Carabanchel Alto.....	0'10	»
Idem Carabanchel Alto y Butarque.....	0'20	50 —
Idem Butarque y Leganés.....	0'20	50 —
(Los coches de servicio ordinario a los pueblos de Ca- rabanchel y de Leganés, tendrán su salida de la Plaza Mayor.)		
Para las líneas de la Sociedad de Tracción.		
Entre la glorieta de Atocha y estación del Norte....	0'15	33 por 100.
Idem id. id. y Bilbao, por San Jerónimo.....	0'20	50 —
Idem Hermosilla y glorieta de Bilbao, por San Jeró- nimo.....	0'20	50 —
Idem San Jerónimo y San Jerónimo (circular).....	0'20	50 —

Se exceptúa la tarifa especial de 0'50 de la Puerta del Sol a la Plaza de Toros de Madrid, y de la Plaza Mayor a la de Vista Alegre (Carabanchel), para las corridas de toros, y de 0'20 para las de novillos, que continuarán en vigor, asimilándose a esta última la de otra clase de espectáculos que se celebren en dichas plazas.

También se conservarán las actuales tarifas de cinco céntimos entre Puerta del Sol y Santo Domingo, Antón Martín, Progreso y Fuentecilla, que podrán sustituirse, si el Ayuntamiento lo prefiere, por una **Tarifa especial popular** de cinco céntimos, entre todos los puntos anteriormente mencionados, hasta las siete y media de la mañana en verano y hasta las ocho en invierno.

II

Los servicios durarán hasta las dos de la madrugada (saliendo de la Puerta del Sol) en las líneas de Salamanca, Pozas, Goya final, Velázquez, Príncipe de Vergara, Bombilla, puente de Vallecas, Cuatro Caminos, por Fuencarral y por Hortaleza.

Hasta la una y veinte y la una y treinta en las líneas de Hipódromo, Argüelles, Rosales, Puerta del Angel, Prosperidad, puente de Toledo y Carabancheles.

Hasta la una y treinta la salida del último coche del Retiro para Argüelles.

III

Para mejora de los servicios necesarios a la rebaja de tarifas, las Compañías deberán quedar autorizadas para reformar algunas de sus instalaciones actuales como sigue:

1.º Creación de cabezas de línea suplementarias en las inmediaciones de la Puerta del Sol, pues teniendo que aumentar los servicios como consecuencia de dichas rebajas, precisa que en sitios como Cibeles, Antón Martín y algún otro, se instalen enlaces de vías análogas al de la plaza de Santo Domingo, a fin de no sobrecargar indefinidamente las líneas que radican en la Puerta del Sol, cuyas vías no sufrirán aumento ni disminución.

Para el caso particular de la Plaza Mayor, servirá el proyecto de línea de la calle Mayor a la de Atocha.

2.º Prolongación de la vía de la plaza del Progreso por las calles del Duque de Alba y de San Millán, hasta enlazar con la vía correspondiente de la plaza de la Cebada, bastando para esto la aprobación y realización del proyecto presentado, ya hace tiempo, en lo que se refiere a la calle del Duque de Alba, ampliándolo de unos cien metros por la calle y plaza de San Millán para permitir el enlace arriba indicado, y que pueda hacerse por allí el servicio de San Francisco, evitándose así los inconvenientes que ahora ofrece.

3.º Prolongación de la vía única de la calle del Barquillo hasta empalmar con la de Argensola.

4.º Transformación de la red de vía estrecha en ancha y de toda la línea aérea de sistema Dickinson en Axial, que se adapta mejor a las necesidades de mayor servicio, modificándose en consecuencia, algunos de los postes, transformación esta última, que ha empezado ya a realizarse en algunas líneas.

Estas transformaciones se llevarán a cabo a medida que las conve-

niciencias del servicio lo exijan, quedando las Compañías obligadas antes de emprender ninguna obra de este género a dar cuenta a la Alcaldía Presidencia.

5.º Se transformará igualmente en vía ancha, la estrecha de las calles de Carranza, Alberto Aguilera y Marqués de Urquijo, prolongándose hasta Rosales la actual línea de Retiro-Argüelles.

6.º Facultad para poner en servicio coches provistos de departamentos de primera clase, con tarifa doble.

IV

Las Compañías concesionarias al llegar el momento de la reversión, entregarán a quien corresponda:

a) Las vías terrestres y aéreas, los postes y demás material fijo necesario para la tracción eléctrica de las líneas.

b) El material móvil correspondiente a las mismas en la forma que, a la reversión, haya, entre todas ellas, cuatro coches motores por cada millón de viajeros transportados, anualmente, en el último quinquenio, sin contar las fracciones de millón, y según comprobantes que las Compañías deberán facilitar con un mínimo fijo de 500 coches.

c) Aunque las Compañías no vienen obligadas a ello, por los pliegos de condiciones, también entregarán los edificios de su pertenencias destinados a talleres, oficinas y cocheras, en la época de la reversión, así como el destinado a fábrica con los dinamos y demás artefactos de su propiedad que contengan, pero quedando bien entendido que no se comprenderán los edificios, ni toda otra propiedad de las Compañías que sea independiente de la explotación.

Además, las Compañías se obligarán:

d) A tener constantemente todas sus líneas bien servidas y con el material suficiente para el número de viajeros, aumentándolo a medida que las necesidades del servicio lo exigieran, en la proporción consignada en la letra b que precede.

e) A reparar y sustituir todo el material fijo y móvil, conforme a las necesidades del tráfico.

V

Para compensar a las Compañías concesionarias los importantes sacrificios que están dispuestas a imponerse, según se hace constar en los cuatro apartados que preceden, se les concederá lo siguiente:

a) Unificación de los plazos de reversión de todas las concesiones, tomando como base el término medio que arroja el adjunto cuadro, correspondiendo al 16 de Septiembre de 1951 y se prorrogarán hasta el 31 Diciembre de 1965, o sea unos catorce años.

b) En lo relativo a la conservación del pavimento, todas las concesiones quedarán asimiladas a las del Tranvía de Madrid y del Metropolitano, y, por tanto, exentas de dicha carga.

c) El Ayuntamiento contraerá el compromiso de no aumentar en ningún caso el canon que actualmente pagan las Compañías ni los impuestos y arbitrios, sobre el tipo actualmente establecido.

Todas las proposiciones, modificaciones y condiciones contenidas en estas bases y su anejo, se considerará que forman parte de un todo indivisible, de suerte que, para la aceptación de cualquiera de ellas por las

diferentes Compañías, será condición indispensable que recaiga la aprobación de todas las demás, por parte del Excmo. Ayuntamiento.

Antes de terminar, debo hacer resaltar dos puntos dignos de tenerse muy en cuenta:

1.º Que el promedio de treinta y siete años para el vencimiento de las actuales concesiones, representaría más tarde una ventaja para el común, puesto que, de convenirse la unificación de los plazos de reversión, cualquiera otra concesión de línea que obtengan las Compañías, tendría igual caducidad que las demás o sea menor duración de la de sesenta años, que concede la ley de Ferrocarriles vigente.

2.º Que habiéndose transportado durante el pasado año de 1912, según consta en el ya citado cuadro adjunto, 75.053.545 viajeros con una recaudación de 8.572.025'05 pesetas, si la tarifa hubiese sido de diez céntimos, en lugar de las vigentes, la recaudación hubiera descendido a 7.505.354'50 pesetas, con una pérdida para las Compañías y un ahorro para el pueblo de Madrid de **1.066.670'55 pesetas**.

Tales son, Excmo. señor, las soluciones de conjunto que las Compañías que represento ofrecen para llegar al fin que V. E. se propone, beneficiando al vecindario de esta Corte, de un modo real e inmediato y realizando al mismo tiempo una obra higiénica y económica, al facilitar el transporte a las clases modestas y obreras, quienes de este modo podrán vivir cómodamente en los alrededores de la población, solucionando el problema de la vivienda aireada y barata.

Para ello, a su vez, estas Empresas se imponen crecidos sacrificios que V. E. con su elevado criterio sabrá sin duda apreciar.—Madrid 7 de Julio de 1913.—Por las Sociedades de Tranvías del Este de Madrid, de Estaciones y Mercados, del Norte de Madrid, de Madrid a Leganés y Madrileña de Tracción.—El Director, Cayetano Aguado.—Excmo. Sr. Alcalde Presidente del Ayuntamiento de Madrid.—Es copia.

NOTA. Los inventarios, balances y demás documentos remitidos, por la Compañía general de Tranvías, se hallan en el Negociado 3.º de la Secretaría a disposición de los Sres. Concejales que deseen examinarlos.

Datos a que se refiere el apartado A del párrafo quinto de esta propuesta.

Número.	DESIGNACIÓN DE LA CONCESIÓN	METROS de vía pertenecientes al Municipio.	METROS de vía pertenecientes al Estado.	AÑOS que faltan por explotar a partir del 1 de Enero de 1914.	AÑOS METROS pertenecientes al Municipio.	AÑOS METROS pertenecientes al Estado.
1	Madrid.....	7.071	>	43'58	803.154'18	>
2	Castellana e Hipódromo.....	4.15'	>	27'35	118.502'50	>
3	Claudio Coello a Ferraz.....	3.563	>	37'36	133.113'68	>
4	Este.....	4.697	514	23'20	132.455'40	14.494'80
5	Goya y otras.....	1.415	>	49'28	69.731'20	>
6	Pozas-oncloa.....	>	1.105	51'52	>	56.929'60
7	Embajadores-puente de Toledo.....	1.142	>	52'37	59.506'54	>
8	Atocha-Delicias.....	936	>	52'40	49.046'40	>
9	Ferraz-Rosales.....	1.140	>	43'58	49.681'20	>
10	Princesa-Leganitos (Mostenses).....	423	>	53'51	22.795'26	>
11	Chamartín de la Rosa.....	2.162	2.769	56'43	122.001'86	156.254'67
12	Velázquez.....	1.601'64	>	57'91	92.750'97	>
13	Recoletos-Salesas-Florida.....	676	>	59'49	40.215'24	>
14	Latoneros-Puerta del Angel.....	1.440'75	444'25	59'49	85.710'22	26.428'13
15	Mayor a Atocha.....	297	>	60	17.820	>
16	Ventas-Necrópolis.....	2.715	285	60	162.900	17.100
17	Delicias-puente de la Princesa.....	1.011	>	60	60.660	>
18	Príncipe de Vergara.....	1.435	>	60	86.100	>
19	Estaciones y Mercados.....	8.728	478	13'71	119.660'88	6.553'38
20	Pacífico-Vallecas.....	>	750	52'81	>	39.607'50
21	Norte.....	8.982	>	15'38	142.185'06	>
22	Guindalera-Prosperidad.....	2.931	>	34'58	101.363'98	>
23	Norte, enlace con Guindalera.....	548	>	41'06	22.500'88	>
24	Florida-Olavide.....	1.285	>	51'30	66.563	>
25	Metropolitano.....	10.521	>	47'47	499.432'87	>
26	Sociedad Continental.....	6.618	>	47'47	314.156'46	>
27	Fernando VI-Olavide.....	806	>	52	41.912	>
28	Madrid a Leganés.....	2.610	9.369	23'44	61.178'40	219.609'38
		78.907'39	15.714'25	>	2.975.998'18	536.977'74

Vencimiento común perteneciente al Municipio $\frac{2.975.998'18}{78.907'39} = 37'71$

16 de Septiembre de 1951.—Ejercicio de 1912: Viajeros transportados, 75.053.545. (Pesetas, 8.572.025'05).

Oficio al Excmo. Sr. Ministro de Fomento, participándole, entre otros extremos, el siguiente:

«Para este estudio de la proposición de la Compañía, ya que una de las compensaciones que solicita a cambio de esta rebaja en el precio unitario de los trayectos, es la prórroga de las concesiones, se hace preciso conocer un dato pedido por un Sr. Concejal; dato que, de existir, debe constar seguramente en la Dirección general de Obras públicas del Departamento ministerial que V. E. desempeña, tan acertadamente, en su Sección de ferrocarriles y tranvías. Se refiere a saber si existe alguna resolución que haya modificado los plazos de concesión de líneas tranviarias a que se refiere la ley general de Ferrocarriles y las que hayan dictado con posterioridad con respecto a las prórrogas de esa clase de concesiones.»

Oficio al Excelentísimo señor Ministro de Fomento (9 de Agosto de 1913), fol. 118.

Participando remite las *Gacetas de Madrid* de 30 de Mayo de 1909, 25 y 26 de Mayo de 1910, en los que se insertan los balances de las Societades del Este de Madrid, de Estaciones y Mercados, de Leganés y de Tracción, correspondientes a los años de 1908 y 1909.

Oficio de la Compañía de tranvías de Madrid (14 de Agosto de 1913), fol. 118.

Igualmente se acompaña copia de los balances de la «Société generale de Tramways de Madrid» (Tranvía del Norte de Madrid), de los años 1908 y 1909.

En uno de los párrafos, dice: «Cuanto al ingreso por línea y trayecto, no es posible fijarle separadamente, por no existir estos datos en las oficinas, si bien puede obtenerse tomando por base la longitud de vías y la recaudación del año anterior, que ascendió a 8.572.025'05 pesetas con 75.053.545 viajeros transportados.»

Oficio de la Dirección general de Obras públicas.—«Excmo. Señor: Contestando a la comunicación de V. E. consultando si existe alguna resolución que haya modificado los plazos de concesión de líneas tranviarias a que se refiere la ley general de Ferrocarriles y las que se hayan dictado con posterioridad con respecto a las prórrogas de esta clase de concesiones, esta Dirección general ha resuelto manifestar:

Oficio de la Dirección general de Obras públicas (16 de Agosto de 1913), folio 120.

1.º Que por la ley de 17 de Enero de 1908, publicada en la *Gaceta* de 19 del mismo mes, se autorizó la unificación de las concesiones de varias líneas de tranvías en Barcelona, fijando como fecha común de reversión el día 31 de Diciembre de 1945.

2.º Que por ley de 2 de Diciembre de 1910, publicada en la *Gaceta* de 3 del mismo mes, se prorrogó el plazo de concesión de los tranvías de Valladolid, empezando a contarse los sesenta años que marca la ley general, desde el día 28 de Febrero de 1910.

Dios guarde a V. E. muchos años.—Madrid 16 de Agosto de 1913.—El Director general, Zorita.—Rubricado.»

A LA COMISIÓN 3.ª:

En cumplimiento del mandato recibido de la Comisión, los que suscriben formulan la ponencia relativa a la unificación de tarifas de los tranvías, con arreglo a su escasa inteligencia, y respondiendo a los dictados de su conciencia, razón por la que harán caso omiso, tanto de las campañas sostenidas en la prensa periódica como las de la Compañía general de tranvías, por entender que unas y otras son apasionadas, y que la primera carece de datos necesarios para formar juicio exacto del estado del asunto.

Ponencia suscrita por los Vocales señores Noguera y Buendía (4 de Septiembre de 1913), folios 121 al 131.

Requírese gran serenidad de juicio y conocimiento de la materia

para poder llegar a soluciones concretas, y éstas tal vez no podrán ser las que quisiera la ponencia, por no ser posibles en virtud del estado de derecho de este complejo asunto.

Es aspiración del pueblo de Madrid, de su Municipio y de la ponencia el llegar a municipalizar el servicio de tranvías, pero esto no puede tener realización en un lapso de tiempo muy largo por impedirlo las concesiones que son leyes de inexcusable cumplimiento para las partes contratantes. Si las Autoridades y la Corporación municipal hubiese tenido presente al hacer las concesiones que la Capital de la Nación tenía que hacer reformas importantes, en armonía con las necesidades de la población, es seguro que no habría estipulado condiciones que impiden el poder tener iniciativas en este particular durante medio siglo. De igual modo si el Ayuntamiento al conceder el cambio de tracción animal por el eléctrico hubiese sido previsor, antes de consentir la novación de contrato y permitir el sistema de tracción desechado en poblaciones de América y algunas de Europa por anticuado y peligroso, es indudable que teniendo presente las reformas y mejoras que demandaba el vecindario, podía haber conseguido, bien aminorar el plazo de las concesiones, bien aumentar el canon e imponer nuevas cargas, bien tener una participación en los beneficios, pero nada de esto se hizo y hay que aceptar los hechos en la forma que se hallan establecidos en los referidos contratos.

Es elemental que la unificación y rebaja de las actuales tarifas constituyen un problema cuya resolución, no sólo es conveniente, sino necesaria a los intereses del vecindario, y por esto viene siendo objeto de estudio hace más de seis años por anteriores Ayuntamientos. Madrid como todas las grandes urbes va adquiriendo de día en día mayor desarrollo e importancia; su radio se ha extendido considerablemente y las distancias del centro a los barrios extremos, que hace algunos años eran relativamente cortas y podían con facilidad recorrerse a pie, precisan hoy el empleo de medios de transporte. Al propio tiempo la población ha aumentado, el movimiento comercial e industrial se ha desarrollado también considerablemente, hay mayor intensidad de vida social, y, en su consecuencia, se requieren medios de locomoción rápidos, y sobre todo, económicos.

La propiedad urbana ha aumentado de valor y los alquileres de las casas han subido, razón por la que la población obrera y proletaria y también las clases medias modestas se ven obligadas para poder acudir a sus fábricas, talleres y oficinas, a recorrer grandes distancias a pie, para ahorrarse el pago de tranvía por ser un gasto que no pueden sufragar o a vivir dentro del casco de la población en casas caras y antihigiénicas.

Para remediar este estado de cosas es conveniente, mejor dicho, indispensable, establecer un servicio de tranvías ordenado, con tarifas muy económicas, con lo cual se facilita la solución de uno de los más graves problemas municipales, permitiendo que las clases modestas y trabajadoras habiten en sitios donde los alquileres son más módicos y las casas más higiénicas.

La trascendencia social de esto no puede negarse; es una necesidad muy sentida por todos el favorecer con gran economía las comunicaciones que el público reclama constantemente, mejoras en el servicio, aumento de carruajes, que el tiempo que se emplee en el recorrido sea el menor posible, que los vehículos sean cómodos y los precios de las tarifas se disminuyan. Estas demandas del vecindario no son caprichosas, sino fundadas en necesidades sentidas y atentas a su legítimo interés.

Por ese motivo el Ayuntamiento viene preocupándose de la solución de estas legítimas peticiones, pero sus buenos propósitos se han estrellado

ante los egoismos de la Compañía que monopoliza los tranvías de Madrid, y la cual solo persigue el fin para obtener el mayor lucro e interés de su capital.

La opinión pública y todos los organismos que constituyan la representación de las fuerzas vivas de la población, no han vacilado en acudir al municipio solicitando la unificación y rebaja de las actuales tarifas de los Tranvías, pero, apesar de sus buenos deseos, no obstante tener también esta misma aspiración y estar siempre dispuesto a defender constantemente los intereses del pueblo que representa, se encuentra atado de pies y manos, como vulgarmente se dice, y no puede hacer esta reforma sin el asentimiento de la Compañía de Tranvías; por esta razón, viene practicando hace mucho tiempo gestiones cerca de ella, para conseguir tan importante reforma, en el más breve plazo posible y el resultado de las mismas, será objeto de un minucioso examen por la ponencia.

Tal vez haga demasiado extenso su trabajo, al examinar las múltiples escrituras de concesión de Tranvías que existen en Madrid, con todas las modificaciones que han sufrido al sustituirse la tracción animal por la eléctrica, pero ante la necesidad de determinar la verdadera situación jurídica en que se encuentra el Ayuntamiento, respecto a las Compañías concesionarias ha de exponer muy brevemente los términos del problema que el municipio tiene que resolver, sin perjuicio de hacer mayores aclaraciones al discutirse en la Corporación municipal.

Concesiones de las principales líneas.

Tranvía de Madrid.—Por escritura fecha 11 de Diciembre de 1869, se concedió a esta empresa la explotación por noventa años y se la autorizó para fijar las tarifas que tuviera por conveniente, sin limitación de ninguna clase, pero al autorizar el cambio de tracción, se determinó en la cláusula segunda de la escritura de 31 de Julio de 1897, que el plazo se reducía a sesenta años a partir de la fecha de esta escritura. Es decir, que en lugar de terminar la explotación con arreglo a la concesión, el 10 de Diciembre de 1959 caduca la misma, en 30 de Julio de 1957 o sea dentro de cuarenta y cuatro años. También se modificó la condición relativa a tarifas, indicándose lo que podría cobrar por viajero y kilómetro y según los cuadros de ésta, aprobados por el Ayuntamiento, oscilan entre cinco y treinta céntimos por persona y trayecto.

El del Hipódromo y Castellana.—Se otorgó la escritura de concesión el 15 de Diciembre de 1880, se le concedieron cincuenta y nueve años de explotación que tiene su término en 14 de Diciembre de 1939 y puede cobrar por viajero y kilómetro 0'079. Faltan para revertir la línea al Ayuntamiento veintiséis años y meses.

Al de Claudio Coello a Ferraz.—Le fué concedida la explotación el 23 de Julio de 1887 por el plazo de sesenta años y tiene derecho a cobrar seis céntimos por persona y kilómetro, luego el plazo señalado en la escritura otorgada ante D. Antonio Turón, no termina hasta el 22 de Julio de 1947, esto es dentro de treinta y cuatro años.

La Compañía del Este.—Tiene derecho a explotar su línea sesenta años contados, desde el 5 de Junio de 1881, fecha de la escritura de concesión, termina por tanto el 4 de Julio de 1941 y la tarifa que puede cobrar por viajero y kilómetro, es la de veinticinco y treinta céntimos por persona y trayecto directo y por los intermedios 0'05 a 0'10 pesetas.

La de Madrid a Leganés.—Termina a los sesenta años concedidos para

la explotación el 20 de Julio de 1836, según escritura del mismo día y mes de 1876 y la empresa tiene libertad para fijar las tarifas de peaje y transporte y en los dos ramales concedidos en 21 de Abril de 1892, se autorizó para cobrar diez céntimos desde la Puerta del Sol a la Puentequilla.

El de Estaciones y Mercados.—Fue concedido en 26 de Septiembre de 1876 por término de cincuenta años, esto es, hasta el 25 de Septiembre de 1926, y se le concedió derecho para cobrar 25 céntimos desde la Puerta del Sol a los extremos de la línea, 10 desde aquella a la plaza de la Cebeda y cinco en los trayectos intermedios.

El del Norte.—Tiene la explotación hasta el 28 de Junio de 1927, por terminar en esta fecha los cincuenta años concedidos en escritura de 29 de Junio de 1877, y puede cobrar cinco céntimos en primera y tres en segunda por kilómetro y viajero.

El de Guindalera y Prosperidad.—Fue concedido en 8 de Febrero de 1893 por el plazo de cincuenta y cinco años, el cual vence en 7 de dichos meses de 1948. Las tarifas concedidas son de 10 céntimos desde Serrano a Guindalera y cinco cada uno de los trayectos de Guindalera a Cartagena y desde esta calle al final.

El de Circunvalación (Metropolitano).—Vence la concesión el día 6 de Agosto de 1944 por haberse hecho por término de sesenta años, a contar del otorgamiento de la escritura que tiene fecha 7 de Agosto de 1884. Las tarifas consignadas en este documento son de 10 céntimos por viajero y kilómetro, excepto a la Necrópolis, que se fijarán con arreglo a los artículos 6.º, 7.º y 8.º del pliego de condiciones.

El de la Sociedad Continental de Nuremberg.—Vence los sesenta años de la concesión, fecha 1.º de Julio de 1899, el 30 de Junio de 1959, y tiene derecho a cobrar tres céntimos por kilómetro y viajero.

No se analizan las concesiones de los tranvías de Goya, Pozas, Moncloa, Embajadores, Puente de Toledo, Atocha, Delicias, Ferraz, Rosales, Princesa, Leganitos, Chamartín de la Rosa, Velázquez, Recoletos, Salesas, Florida, Latoneros, Puerta del Angel, Pacífico, Vallecas, Florida, Olavide y Fernando VI, Olavide, por no hacer demasiado extenso este trabajo, pero no por eso dejarán de examinarse todas ellas.

En la actualidad son 24 las concesiones en todo el radio de Madrid; entre ellas, la de Estaciones y Mercados y Norte, termina el plazo para la reversión dentro de trece y quince años, respectivamente; la del Este tiene aún 28 años de explotación; de la de Madrid, 45; las líneas de la antigua Compañía Madrileña de Tracción, 47, y las más modernas, 59.

Resulta, de todo lo expuesto, que el Municipio no entra en posesión de toda la red tranviaria de Madrid hasta 1963.

Ha de ser motivo de controversia, y tal vez de resolución de los Tribunales de Justicia, sino se llega a una transacción con la Empresa, respecto a los que tiene que entregar al Municipio el día que sean revertidas las líneas.

Las concesiones adolecen de falta de claridad; no están determinados en ellas, de modo que no dé lugar a dudas, los bienes que debe de entregar al terminar el plazo de concesión, pues mientras en las líneas de Salamanca y Leganés sólo dice que ha de entregar las vías y material, en la de Claudio Coello y Este determina que tiene que revertir las vías, material y todas sus dependencias; en las de la Castellana, Hipódromo, Norte y Estaciones y Mercados, habla además de semovientes.

Es cierto que al hacer las concesiones se tuvo en cuenta que la tracción se hacía con mulas, y no se miró al porvenir, ni se pensó en que podía variarse la tracción; pero esta omisión, en cierto modo disculpable, debió de subsanarse al conceder el cambio de tracción, y en la escritura de no-

vacación debió de puntualizarse tan importante extremo. No se hizo así, y es seguro que el Ayuntamiento para sostener su derecho tendrá que acudir a los Tribunales, ya que la Empresa pretende no estar obligada a entregar en la fecha de la reversión los edificios de su propiedad, destinados a talleres, oficinas y fábrica de electricidad.

La ambigüedad de las cláusulas, de los contratos relacionadas con tan importantes extremos, se comprueba en los dictámenes técnicos y jurídicos que obran en el expediente. El Ingeniero Director de servicios eléctricos, D. Jerónimo Martell, en informe de 28 de Mayo de 190..., si bien no hace afirmaciones concretas, dice entender no es necesario sea propiedad de la Empresa que explota los tranvías la Central generadora de Energía Eléctrica, como se justifica en el hecho de que en breve término sólo será una Estación transformadora de la corriente que reciba de una Sociedad hidroeléctrica; los talleres de construcción y reparación de material, tampoco son indispensables, porque pueden utilizarse talleres ajenos; las oficinas no son precisas que estén establecidas en inmuebles propios, y las cocheras no es obligatorio que pertenezcan a las Compañías, y termina diciendo que no pudiendo asegurarse que sean de su propiedad, no están obligadas a poseerlos.

El Ingeniero Director de Vías públicas, D. Pedro Núñez Granés, en otro informe de 1.º de Junio de 1909, entiende que debe exigirse a la Compañía que entregue las cocheras, talleres y oficinas que sean indispensables para la continuación normal del servicio, pero las fábricas productoras de energía no deben de ser consideradas como accesorios, ni deben de comprenderse en la reversión, porque no se hace constar en las escrituras.

Los Letrados Consistoriales, Sres. Fernández de Mera y Moriano, en su dictamen, fecha 1.º de Marzo de 1910, expone que ante la diversidad de criterio de los Ingenieros, no creen que es de su competencia determinar todas y cada una de las cosas que forman parte integrante de las distintas concesiones de tranvías, a los fines de que consten en los inventarios para la reversión que en su día haya de tener lugar, por ser puramente técnicas.

Que en los inventarios mandados presentar debe de contener todo lo que taxativamente se determina en las cláusulas referentes a la reversión de las distintas concesiones, según lo dispuesto en el art. 1.091 del Código civil; Que en los inventarios en que se haga expresión del material semoviente, deben de comprenderse los medios empleados por el tranvía para sustituirlos por el cambio de motor, por estar obligada la Empresa, según el art. 119 del Reglamento de 24 de Mayo de 1878 para la ejecución de la ley de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877, a entregar en buen estado de servicio el tranvía con sus dependencias, material y medios de tracción: Que en el inventario de la línea de Estaciones y Mercados debe de tenerse en cuenta, además de la cláusula referente a la reversión y lo dispuesto en el Reglamento citado, la Real orden de 23 de Agosto de 1898, en cuyo núm. 4.º se establece que la Sociedad concesionaria garantizará el que la línea no se encuentre nunca sin medios para el suministro de energía eléctrica, y al terminar la concesión deberá de entregar al Ayuntamiento los medios y aparatos destinados a producir dicha energía: Que en dichos inventarios habrán de incluirse las cocheras, talleres y oficinas indispensables para el servicio normal por deber de considerarse tales elementos como parte integrante de las concesiones, o bien como accesorios de ellas, a tenor de lo ordenado en el art. 1.097 del Código civil.

El Decano de los Letrados, Sr. Campuzano, en unión del Sr. Romero, también omitió dictamen el 4 de Marzo del mismo año, en el que, después de hacer constar que el pleno de los Letrados se había ocupado del estu-

dio del asunto, sosteniendo frecuentes, repetidos y muy empeñados debates, en los que resultaron encontradas opiniones, de tal modo, que se mantuvieron tres distintos criterios y se propusieron diferentes dictámenes que, al ser discutidos, no lograron la común aceptación, sin que esto sea de extrañar, por dar motivo sobrado los términos de la escritura de concesión las fechas de éstas, el texto de los preceptos legales aplicables, cuya redacción se presta a interpretaciones varias, la naturaleza de las cosas sobre las que ha de dictaminar y de los informes de los facultativos en relación con el servicio de tranvías y la forma en que pueden efectuarse. Después de rebuscar inútilmente antecedentes que le sirvieran de norma, que no lograron encontrar, sin duda, por la novedad del asunto, pudieron llegar a un acuerdo sobre ciertos extremos de los que se hace expresión en las conclusiones del dictamen de sus compañeros, pero no determinándose de modo preciso y categórico o en forma tan concreta como se requiere, si las centrales de energía eléctrica y propiedad de aquéllas están comprendidas en la reversión, formulan por separado su dictamen sin que abriguen la pretensión de que no puedan incurrir en error.

Estiman aplicable la ley y reglamento de Ferrocarriles a todas las concesiones, aun cuando nada diga en concreto con relación a los tranvías y sean muy varias las cláusulas en que se hicieron dichas concesiones y consideran comprendida en la reversión la central productora de energía eléctrica, por ser una de sus principales dependencias.

Determinados con la mayor concreción los hechos que resultan y el verdadero estado de derecho de la cuestión planteada, ha de examinar la ponencia si la aspiración del vecindario, que es la del Municipio, de llegar a la unificación de tarifas, puede éste hacerla por sí, o por el contrario, tiene que llegar a una transacción con la Empresa de tranvías, ya que ésta no siente los entusiasmos de todos los que se interesan por la solución del problema.

Para realizarla, exige la Compañía compensaciones que podrán ser muy sensibles al tener que concederlas, pero deben de ser discutidas, si es que se desea llegar a la realización del proyecto.

Es elemental y no puede ser discutido que el Ayuntamiento actual, por las causas que deja anunciadas, tiene que cumplir fielmente los contratos vigentes de concesión de tranvías, por ser válido y eficaces, conforme a lo dispuesto en los artículos 1.254, 1.258 y 1.278 del Código civil. En su consecuencia, no puede obligarse a la Empresa tranviaria que modifique las tarifas vigentes, por tener el derecho de cobrar los precios señalados en ella, previa la aprobación del Municipio; luego si no puede resolver por sí la cuestión, debe intentarse una transacción. Si el Ayuntamiento pretendiese imponer su voluntad, exigiendo la unificación de tarifas, incurriría en responsabilidades y su propósito no tendría efectividad, puesto que la validez y cumplimiento de los contratos, según el art. 1.256 del texto legal invocado, no pueden quedar al arbitrio de una de las partes contratantes, y es indiscutible que la pretensión dicha infringiría esta ley.

Aparte de la imposibilidad de modificar las cláusulas paccionadas en los contratos de concesión, existe una cuestión de gran importancia que impone una solución de concordia, porque de no llegarse a ésta, el Ayuntamiento se vería envuelto en una serie de litigios, cuyo éxito no se puede anticipar. Las Compañías, al revertir al Ayuntamiento la explotación de sus líneas, tienen que entregar en unas las vías y material, en otras las vías, material y dependencias y en otras las vías, material, dependencias semovientes.

Los Ingenieros y Letrados disienten respecto a la interpretación y alcance de lo que se entiende por dependencias, y estos últimos no han po-

dido ponerse de acuerdo en su dictamen respecto a determinados inmuebles. Todos reconocen que las cláusulas de las concesiones son ambigüas, se prestan a diferentes interpretaciones y, ante la falta de claridad de sus cláusulas, es seguro que la Empresa de tranvías defendería lo que entendiese un derecho y dilataría por mucho tiempo el cumplimiento de sus obligaciones.

Ahora bien; ante la demanda justificada del vecindario, de que se unifiquen y rebajen las tarifas de los tranvías, ante la imposibilidad de poder hacerlo el Municipio, puesto que tiene que respetar los contratos porque se rigen las concesiones, ante la dificultad insuperable de no poder municipalizar este servicio, por no terminar las concesiones y revertir su propiedad al Municipio hasta dentro de trece años, el que menos, y cincuenta y nueve el que más, ante los conflictos que se derivan de la ambigüedad de las cláusulas de los contratos respecto a lo que ha de ser objeto de reversión y, por último, ante las dificultades que tendría el Concejo al explotar una sola línea dentro de trece años, otra dentro de quince, otra dentro de veintiocho, y así sucesivamente, conviene llegar a soluciones inmediatas, previos mutuos sacrificios, aun cuando estos dilaten la aspiración legítima de municipalización del servicio de tranvías. Entiende la Ponencia que sí, porque el vecindario en general, y muy especialmente la clase obrera y la media, de escasos recursos para la vida, perciben seguidamente los beneficios, pueden utilizar con muy escaso gasto el vehículo democrático, se descongestiona el centro y se lleva la población a todos los puntos de la periferia, se facilitará por este medio a dichas clases sociales viviendas higiénicas y baratas, en lugar de las inmundas y costosas habitaciones que hoy ocupan.

No pueden desconocer los que suscriben, que, al imponerse la actual Corporación el sacrificio de dilatar la percepción de ingresos, paga culpas que son de otros Ayuntamientos; pero, ante las necesidades apuntadas, debe llegarse a soluciones concretas, y para ello, examinarán las conclusiones de la

Proposición de la Compañía de Tranvías.

La Dirección de ésta, a instancia de la Alcaldía Presidencia, formula una proposición para unificar sus tarifas, rebajando a diez céntimos cualquier trayecto desde la Puerta del Sol ó viceversa, y a cinco hasta las ocho de la mañana en invierno y siete y media en verano, en la que pide las siguientes compensaciones:

Primera. En el primer número se inserta un cuadro detallado, explicando los trayectos que recorren los tranvías, las tarifas actuales y el tanto por ciento de rebaja que experimentan con la unificación de la tarifa de diez céntimos y la popular de cinco.

Línea del Este.	TARIFA	REBAJA	TARIFA
	actual.	0'10.	popular.
Puerta del Sol a Salamanca.....	0'15	33 por 100.	66 por 100.
Idem íd. á Hipódromo.....	0'15	33 —	66 —
Idem íd. a Argüelles-Rosales.....	0'15	33 —	66 —
Idem íd. a Delicias-puente de la Princesa	0'25	60 —	80 —
Idem íd. a Embajadores.....	0'20	50 —	75 —
Idem íd. a Pozas-Moncloa.....	0'25	60 —	80 —

	TARIFA actual.	REBAJA 0,10	TARIFA popular.
Puerta del Sol a Goya-Alcalá.....	0'15	33 por 100.	66 por 100.
Idem id. a Manuel Becerra-Ventas.....	0'20	50 —	75 —
Idem id. a Velázquez-Diego de León...	0'15	33 —	66 —
Idem id. a Príncipe de Vergara y Diego de León.	0'15	33 —	66 —
Idem id. a Cibeles y puente de Toledo..	0'15	33 —	66 —
Idem id. a Argüelles y Retiro.....	0'20	50 —	75 —
Idem id. a Olavide y glorieta de Atocha, por Cibeles	0'20	50 —	75 —
Idem id. a Hipódromo-Chamartín.....	0'15	33 —	66 —
Idem id. a Ventas-Necrópolis.....	»	»	»
Idem id. a Plaza Mayor y puerta del Angel	0'10	»	50 —

Línea de Estaciones y Mercados.

Puerta del Sol a Pacifico-puente de Va- llecas.....	0'25	60 por 100.	80 por 100.
Idem id. a Noviciado-Quevedo.....	0'10	»	50 —
Idem id. a San Antonio-Bombilla.....	0'30	66 —	83 —

Línea del Norte.

Puerta del Sol a Cuatro Caminos.....	0'10	»	50 por 100.
Idem id. a Chamberí.....	0'10	»	50 —
Idem id. a Obelisco.....	0'10	»	50 —
Idem id. a Guindalera-Prosperidad....	0'20	60 —	75 —

Línea de Leganés.

Puerta del Sol a puente de Toledo-Mata- deros.	0'20	50 por 100,	75 por 100.
Entre Mataderos y Carabanchel Alto...	0'10	»	50 —
Idem Carabanchel Alto y Butarque.....	0'20	50 —	75 —
Idem Butarque y Leganés.	0'20	50 —	75 —

Líneas de la Sociedad de Tracción.

Entre la glorieta de Atocha y Estación del Norte.....	0'15	33 por 100.	66 por 100.
Idem la id. de Bilbao, por San Jerónimo	0'20	50 —	75 —
Idem Hermsilla y glorieta de Bilbao, por San Jerónimo.....	0'20	50 —	75 —
Idem San Jerónimo y San Jerónimo (circular).	0'20	50 —	75 —

TARIFA ESPECIAL

Puerta del Sol Plaza de Toros. 0'50 en días de toros y 0'20 en novillos.
Plaza Mayor-Vista Alegre..... 0'50 en días de toros y 0'20 en novillos.

Examinadas las tarifas, se comprende la gran importancia que revisa el asunto. Con la aplicación de la tarifa de diez céntimos, obtendrá el vecindario una rebaja de la casi totalidad de los trayectos que recorre el tranvía, que oscila entre el 33 y el 66 por 100 y con la popular de 0'05 asciende el beneficio desde el 50 al 83 por 100. Un ejemplo demostrará la ventaja: Un obrero que tenga su domicilio en Mataderos (calle del General Ricardos) puede trasladarse a la Guindalera o Prosperidad o bien desde la Bombilla al Hipódromo, a las Ventas o puente de Vallecas, por diez céntimos.

La excepción que establece la Empresa referente a la conservación de las actuales tarifas especiales en los días de corridas de toros o novillos, no encuentra inconveniente en que se conceda la excepción, teniendo en cuenta que, los dueños de calesas o coches ómnibus destinados al servicio de estos espectáculos, sufrirían grandes perjuicios por no poder competir con las tarifas ordinarias de tranvías, si llegasen a regir. Además, como no se trata del movimiento ordinario de la población y el público que ha de utilizar el servicio puede soportar el gasto, entiende la Ponencia que puede aceptarse dicha excepción.

De la tarifa especial, huelga hacer comentarios; su importancia y beneficio para la clase obrera y trabajadora se demuestra con la sola enunciación, pero debe de ampliarse las horas, hasta las ocho en todo tiempo, en lugar de limitar la excepción a las siete y media en verano.

Pretende la Dirección de la Compañía de Tranvías que se supriman las tarifas de cinco céntimos que existen en la actualidad, si ha de regir la popular, y, a esta pretensión no puede accederse bajo ningún concepto. Las tarifas de cinco céntimos, afectan en su casi totalidad a distritos o zonas pobres, en las que predominan el elemento obrero o de escasa fortuna, y, si en lugar de los cinco céntimos se cobrasen diez, resultaría que se perjudicaría a esta modesta clase de la sociedad bajo dos aspectos: primero, directamente, pagando por el trayecto doble precio del que está acostumbrado a pagar; y segundo, de un modo indirecto, puesto que se prorroga el plazo y se aleja la esperanza de que el Ayuntamiento los administre y pueda hacer reformas más importantes.

Debe, por tanto, desestimarse la pretensión transcrita, y deben de conservarse los actuales trayectos de cinco céntimos, además de las tarifas populares.

Segundo. Trata el segundo punto, de las horas en que terminarán los servicios de tranvías. Respecto a esto, nada debe de decir esta Ponencia, por estimar que el servicio debe ser reglamentado y resuelto por la Alcaldía, de acuerdo con la Empresa.

Tercero. Estima lo mismo respecto a las cabezas de líneas suplementarias que propone en Cibeles, Antón Martín y algún otro sitio. Es una necesidad de descongestionar la Puerta del Sol, para evitar el que sea la cochera de Madrid; pero desde luego, si la Alcaldía considera conveniente el acceder a la creación de estas cabezas de línea suplementaria, debe de ser con la condición de que en lo sucesivo, no sea menor que la actual, el servicio de tranvías que llegue a la Puerta del Sol.

Respecto a la prolongación de la vía del Progreso por las calles del Duque de Alba y San Millán, no debe concederse hasta tanto no desaparezca la casa de esta última calle señalada con el número 1 y que hace esquina a la de los Estudios por tener un ancho este trozo menor de cuatro metros, y por tanto, si se concediese en el estado actual la prolongación de dicha línea se infringiría el art. 104 de las Ordenanzas municipales. Lo mismo sucede con la prolongación de la vía única de la calle del Barquillo, toda vez que no teniendo el ancho de nueve metros que exige

el artículo antes citado, no debe accederse a lo que se interesa en el apartado tercero, mucho más teniendo en cuenta el gran número de viandantes que circulan por dicha calle y el mayor volumen de los coches que se habrían de emplear.

Debe por tanto, continuar haciéndose el servicio por la calle del Conde de Xiquena y si el ancho de dicha calle lo permite, y la Corporación municipal lo estima pertinente, podría establecerse doble vía con el fin de regularizar el servicio.

Con relación a los extremos cuarto y quinto o sea la transformación de la vía estrecha en ancha y de toda la línea aérea, son cuestiones de orden técnico que no puede informar esta ponencia por lo que puede resolverse por los Ingenieros encargados de estos servicios, con independencia de la cuestión principal.

Por último, la pretensión de poner coches provistos de departamentos de primera clase con tarifa doble, debe igualmente ser desestimada porque los coches serían de mayor longitud que los que prestan servicio actualmente, y ni la anchura de las calles ni la aglomeración del tráfico lo permite en el centro de la población y además al autorizar esta reforma se prestaría a muchos abusos de la empresa porque podía combinar sus servicios de modo tal que obligase al público, por no esperar, a subir en departamentos de primera, pagando doble precio.

Por otra parte el tranvía es el coche popular y democrático y al hacer distinción de clases en lo que puede decirse que es su vehículo, se les inferiría una molestia por no decir ofensa a los pobres y resultaría antipática la concesión. Debe, por tanto, rechazarse en absoluto este extremo.

Cuarto. En este capítulo menciona la Compañía todo aquello que la referida Empresa entregará en el momento de la reversión.

Respecto al material fijo y móvil están obligadas a ello por sus respectivos pliegos de condiciones, pero no debe de limitarse un número de coches, sino todos los que destine a la explotación del servicio.

En cuanto a los inmuebles, talleres, cocheras, oficinas y fábrica de electricidad con sus dinamos y demás artefactos entiende la ponencia que está obligada a entregarlos. No por esto desconoce que la ambigüedad de sus cláusulas daría lugar a litigios costosos en los que el Ayuntamiento podría ser vencido. Ante esta duda no sólo de la ponencia sino de los Letrados Consistoriales y técnicos, debe de considerarse como una aportación de la Compañía para el convenio, pero si se llega a él debe de quedar este extremo claramente especificado haciendo especial mención de que el Ayuntamiento tiene derecho a adquirir todos los inmuebles que posea la Compañía y estén destinados para la explotación, así como también la maquinaria y artefactos que se destinen a la producción o transformación del fluido eléctrico.

Quinto. En este número determina la Compañía las siguientes pretensiones.

A). *Unificación de los plazos de reversión de todas las concesiones, tomando como base el término medio de un cuadro que acompaña y una prórroga sobre este término medio de catorce años.*

Esta es la cuestión esencial que tanto preocupa al Municipio.

La ponencia declara que no quisiera conceder ni un día más la prórroga de las concesiones pero ante el imperio de las circunstancias y la inexcusable obligación de proporcionar al vecindario un beneficio positivo e inmediato tiene que aceptarla a *forciori* por ser la base fundamental impuesta por la Compañía. Hay que purgar culpas ajenas de otros Ayuntamientos; hay que sufrir las consecuencias de lamentables imprevisiones, y por estas causas aun en contra de la voluntad y deseo de los ponentes,

tiene que informar favorablemente si bien debe modificarse las exigencias de la citada Compañía.

Es en parte, conveniente la unificación de los plazos de la reversión de todas las concesiones. Una línea sola, por importante que sea, no podrá ser explotada aisladamente por el Ayuntamiento ni Empresa particular, con resultado satisfactorio.

En Madrid mismo, se ha podido observar que, la explotación de tranvías en poblaciones de reducido radio, tiene que estar en una misma mano para resultar beneficiosa. Si el Ayuntamiento realizase su aspiración de municipalizar este servicio, no podría realizarlo con éxito, si en una misma fecha no obtiene la propiedad de todas las concesiones que constituyen la red de tranvías, juntamente con aquellos elementos de explotación que las Compañías hayan acumulado durante los años de concesión.

Estando las concesiones escalonadas con intervalos de dos, ocho, doce, trece, diez y nueve, veintiséis, veintiocho, treinta, treinta y cuatro, treinta y nueve y más años, entre una y otras, la situación en que se encontrará el Municipio al hacerse cargo de las líneas sería difícil si intentara explotarlas por su cuenta, y el servicio tal vez no fuese perfecto; y si pretendía arrendar la explotación a una Empresa, sería difícil hallar quien se encargase de ella, y es muy probable que se viera obligado a llegar a un acuerdo con la actual Compañía, que aun conservaría la explotación de las demás líneas.

Por estas consideraciones, opina que la exigencia de la Compañía de unificar los plazos de reversión, puede aceptarse, pero no en la forma propuesta.

El beneficio que la unificación y rebaja de tarifas implica para el vecindario madrileño, es evidente, como evidente es también la ventaja de unificar los plazos de reversión e incautación de las fábricas de electricidad con sus maquinarias y los demás edificios; pero no es menos cierto que, accediendo a lo solicitado por la Empresa de tranvías, encontrará ésta un beneficio de extraordinaria consideración, y, así como es natural y lógico que al hacer la Compañía de tranvías dejación de un derecho que ampara sus concesiones en beneficio del Municipio de Madrid, obtenga una compensación, es también justo y equitativo que esa compensación se encierre dentro de los límites prudenciales.

En la propuesta acompaña la Compañía un cuadro en el que se consigna con todo detalle la longitud de todas las líneas que tienen concesión propia, estableciendo en columnas separadas los metros pertenecientes al Municipio y al Estado, así como los años que faltan por explotar a partir del 1.º de Enero de 1914. Multiplicando los metros por los años, aparecen consignados en otras columnas adyacentes los años metros, pertenecientes al Municipio y al Estado, y divide la suma total de años metros municipales por la longitud total de todas las concesiones, y obtiene un cociente que representa el número de años que, como término medio, falta por explotar en todas las concesiones unificadas.

Entendemos que será exacta esta operación aritmética y que el procedimiento seguido para determinar el término medio del tiempo que falta por explotar dichas concesiones unificadas, será el que debe seguirse, pero ante la incompetencia de la Comisión en esta materia, proponen que el Ingeniero Director de Vías públicas, o algún técnico, haga esta operación, teniendo en cuenta que deben ser incluidas para la fijación del término medio, veinticuatro líneas, en lugar de veintiocho que incluye la Compañía, y debe de rectificar las fechas de las concesiones en evitación de errores.

Al consignar veinticuatro líneas en vez de las veintiocho concesiones que se insertan en el expresado cuadro, se fundan para ello en que no pueden equipararse entre sí las veintiocho concesiones, porque aun no se han obtenido las de las calles Mayor á Atocha, Ventas-Neerópolis, Delicias puente de la Princesa y calle del Príncipe de Vergara.

Descartadas estas cuatro concesiones, que no deben figurar en el cuadro por las razones indicadas, restan las veinticuatro líneas principales, que tienen verdadera importancia y efectuándose con ellas la operación aritmética antes indicada, se obtendrá el cociente de años que faltan para revertir todas las líneas.

Otro extremo importantísimo por su trascendencia y que merece un detenido examen, es el de la prórroga de catorce años que solicita como compensación la Empresa de tranvías.

Es de lamentar que esta Compañía que monopoliza los tranvías, no tenga la abnegación suficiente para cooperar al mejoramiento del vecindario, que viene siendo explotado por ella. Si estas empresas sintiesen algo por el pueblo de Madrid, es seguro que haría dación de parte de sus derechos y contribuiría a la prosperidad del pueblo; pero nada de esto sucede, y el Ayuntamiento actual tiene que someterse al yugo que se le impone, si es que quiere realizar la mejora que demanda la opinión.

Es sensible tener que decir todo lo ocurrido, pero la verdad no debe ocultarse al pueblo de Madrid para que conozca los sacrificios que tiene que hacer su Ayuntamiento. Hace muchos años que es motivo de estudio y de preocupación, la solución del problema tranviario ante la demanda fundadísima de la opinión de mejorar el servicio y obtener rebaja en los precios.

Estimando justas dichas peticiones, diferentes Alcaldes en representación del Consejo, solicitaron de la representación de la Empresa la unificación de tarifas, pero ésta, atenta solo a su interés, dominada por su egoísmo y estimando que podía seguir explotando su pingüe negocio durante muchos años, se negó a conceder nada de lo que se le pedía, hizo oídos de mercader a las quejas fundadísimas del sufrido vecindario y siguiendo tal vez las órdenes que recibía de su Consejo de Administración, se negó a toda mejora fundado en las concesiones, ley de inexcusable cumplimiento.

Se continuaron las gestiones por la representación del municipio, que al cabo de varios años obtuvieron de la Compañía contestación, prestando su conformidad de discutir las condiciones en que podía hacerse la unificación de tarifas.

Todo el Ayuntamiento era refractario a conceder prórrogas, pero ante los apremios legítimos del vecindario tiene que discutir las con verdadera pena, porque ven alejarse durante algún tiempo la realización de sus deseos de municipalizar el servicio de tranvías.

No se le culpe de ello al actual Ayuntamiento; lean las concesiones y se verá que no puede ser dueño de toda la red de tranvías hasta dentro de más de medio siglo.

Las condiciones presentadas por la Compañía que han sido analizadas, reflejan fielmente lo afirmado; pero donde se corrobora plenamente es en la prórroga que solicita.

Pretende demostrar la Compañía de tranvías que ésta es la única compensación que se la concede.

Es indiscutible que la rebaja y unificación de tarifas, supone una disminución de ingresos considerables en los beneficios de explotación de la Empresa, que aun cuando pueda alegarse que esa pérdida puede ser compensada con el aumento de transporte, que la rebaja llevará consigo, no

quiere tenerlo en cuenta una parte contratante y hay que desistir de esta consideración, porque resultaría inútil pretender obligar a una de las partes que concurren al otorgamiento del contrato de transacción a que se contente con una compensación de carácter aleatorio como es la del aumento probable del tráfico sujeto a contingencias que puede influir en su realización.

El cuadro que la Dirección acompaña a su propuesta ha sido comprobado por la ponencia, según consta en la relación que tiene consignada en el ingreso de este escrito, en las que aparecen las fechas en que empezaron la explotación y las fechas en que terminan.

Es necesario por las consideraciones ya expuestas y por la exigencia de la Compañía, el concederla una compensación de carácter positivo cuyo valor puede ser traducido en cifras que permitan apreciar aproximadamente la importancia de la misma. Esta compensación no puede ser otra que la de prorrogar las concesiones durante un número de años, en cuyo tiempo pueda resarcirse de las pérdidas que la rebaja y unificación de tarifas pueda ocasionarla.

La Dirección de tranvías, solicita catorce años de prórroga y esta ponencia teniendo en cuenta la rebaja del término medio de los años que faltan por explotar, conforme a las bases indicadas, cree que el Ayuntamiento debe otorgar la prórroga que solicita la Empresa, reduciendo a diez los catorce años que pide y de este modo se obtendrán los siguientes resultados:

Promedios para el vencimiento de las actuales concesiones a contar de 1.º de Enero de 1914, los años que sean. La Empresa dice ser treinta y siete años, la ponencia cree serán treinta y cinco o sea hasta 1949; prórroga que puede concedérsele, diez años o sea hasta 1959.

Otras dos compensaciones solicita la Dirección de los tranvías, en su escrito: primero, que todas las concesiones queden asimiladas a la del tranvía de Madrid y a la del Metropolitano en lo relativo a la conservación del pavimento en las entrevías, es decir, exenta de cargas; y segundo, que no se aumente el canon que actualmente pagan las Compañías ni los impuestos o arbitrios sobre el tipo actualmente establecido.

Respecto a la conservación de las entrevías, considera la ponencia que debe de invitarse a la Compañía para que desista de su pretensión toda vez que no debe ser un gasto importante y además debe de procurar conseguirse que sea cargo suyo la conservación de todas las líneas incluso las exentas y con relación al segundo particular puede accederse a ello. En cuanto a que el convenio se ultime manteniendo y aceptando el Ayuntamiento lo que ya tiene concertado con las Empresas de tranvías, lo considera moral y debe aceptarse.

No considera esta ponencia que debe de terminar su trabajo sin estudiar en ella aun cuando muy brevemente, los beneficios prácticos y positivos que el convenio de unificación de tarifas ha de reportar a las partes interesadas en el mismo y para ello examinará los datos suministrados en su contestación por la Dirección de los tranvías, con el fin de que pueda formarse juicio exacto de lo que supondrá el convenio, si llega a realizarse.

La Compañía de tranvías afirma que el año 1912 se transportaron 75.053.545 viajeros, con una recaudación de 8.572.025'05 pesetas. Si la unificación de tarifas hubiese estado implantada y se hubiese cobrado diez céntimos por viajero, es incontestable que la recaudación hubiera descendido a 7.505.354'50 pesetas; luego el pueblo de Madrid se habría ahorrado 1.066.670'55 pesetas y la Compañía habría recaudado de menos esta cantidad.

Partiendo de las cifras anteriormente mencionadas y suponiendo que las pérdidas de la Compañía no sean de 1.066.670 pesetas porque el aumento del tráfico compense en parte esta cifra, reduciéndola a 500.000 pesetas, calculemos cuál es el capital que supone al cabo de treinta y cinco años una anualidad de 500.000 pesetas, al 4 por 100, y los cálculos arrojan una suma de 36.789.131 pesetas.

Esta es la cifra considerable que supone la rebaja de tarifas, y suponiendo también que las Compañías en vez de hacer la rebaja, separasen esta cantidad y la depositasen en un Banco, al cabo de dicho plazo de treinta y cinco años, las Compañías tendrían un capital de 37.000.000 de pesetas, y el pueblo de Madrid no se habría beneficiado ni en un céntimo, y la población no tendría el desarrollo natural que ha de tener si las tarifas se reducen a 0'10 pesetas.

No ha de hacer la ponencia más consideraciones, porque seguramente ha de ser discutido el dictamen y durante el debate se aportarán datos que justifiquen las conclusiones, esenciales que formulan en los siguientes términos:

Unificación de los plazos de reversión de todas las concesiones existentes y de las que puedan solicitarse en lo sucesivo con el fin de que en un día determinado, el Ayuntamiento tenga derecho a incautarse de todos los elementos de explotación que sean propiedad de la Compañía, como son material fijo y móvil, edificios, fábricas, maquinarias y todo cuanto se emplee en la explotación de tranvías.

De esta forma, el Ayuntamiento podrá municipalizar el servicio de tranvías en condiciones ventajosas y constituir desde la incautación una saneada fuente de ingresos.

Prórroga de diez años del término medio de todas las concesiones unificadas.

Unificación de todas las tarifas existentes reduciéndolas a 0'10 pesetas por trayectos desde la Puerta del Sol hasta el límite del término municipal o viceversa.

Reducción de esta tarifa a 0'05 pesetas por igual distancia durante las primeras horas de la mañana o sea hasta las ocho en todo tiempo, y por último, conservación de la tarifa de 0'05 pesetas en los trayectos que tienen en la actualidad señalado este precio.

Estimando haber cumplido la difícil misión conferida por la Comisión 3.^a, conforme a su criterio, y fija la vista en el mejoramiento y realización que demanda el pueblo de Madrid, someten su trabajo a sus compañeros para que como siempre resuelvan lo que estime más acertado.

Madrid 6 de Agosto de 1913. — Emilio Noguera. — Pedro Vicente Buendía.

En sesión celebrada por la Comisión de Policía urbana, el 10 de Septiembre de 1913, entre otros extremos, propuso al Excmo. Sr. Alcalde, que se proceda a formular un extracto del expediente incoado para la unificación de tarifas de tranvías de esta capital, incluyendo en él cuantos datos sean necesarios para dar cabal idea del asunto; que ese extracto se imprima y reparta entre los Sres. Concejales y que el expediente quede sobre la mesa veinte días contados desde la fecha del reparto del mencionado impreso entre los Sres. Concejales. — El Vicepresidente, Luis Mesonero Romanos.

Acuerdo de la
Comisión de
Policía urba-
na (10 de Sep-
tiembre de 1913)
folio 135.