

**466**

**EXTRACTO DEL EXPEDIENTE**

**SOBRE LA**

**Reversión de la línea de Tranvías de Estaciones y Mercados**

· PONENCIA DEL CONCEJAL SR. ROMERO - IMPUGNACIÓN DEL CONCEJAL  
SR. RESINES - CONTESTACIÓN DEL SR. ROMERO - ESCRITO DEL CONCEJAL  
:- SR. AMEZÚA - DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE HACIENDA :-



## EXTRACTO DEL EXPEDIENTE

SOBRE LA

# Reversión de la línea de Tranvías de Estaciones y Mercados

PONENCIA DEL CONCEJAL SR. ROMERO - IMPUGNACIÓN DEL CONCEJAL

SR. RESINES - CONTESTACIÓN DEL SR. ROMERO - ESCRITO DEL CONCEJAL

:- SR. AMEZÚA - DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE HACIENDA -:





## ÍNDICE

	Páginas
Ponencia del Concejal Sr. Romero.. . . . .	5
Impugnación del Concejal Sr. Resines.. . . . .	25
Réplica del Concejal Sr. Romero a la anterior impugnación.. . . . .	31
Escrito del Concejal Sr. Amezúa.. . . . .	39
Dictamen de la Comisión de Hacienda.. . . . .	45





## Ponencia del Concejal Sr. Romero

### *A la Comisión de Hacienda:*

El Concejal que suscribe, para cumplir el deber que, como Ponente de la Comisión, le incumbe de dar un dictamen y formular una propuesta en relación con el problema que plantea la reversión al Ayuntamiento de la línea de tranvías de Estaciones y Mercados, cree lo más conveniente empezar por exponer, en la forma más sintética que le sea posible, las graves cuestiones que en el orden legal ese problema entraña. Tales cuestiones, hasta ahora, no han llegado a conocimiento del Consistorio más que a través de la opinión de los Letrados consistoriales que han emitido varios y luminosos dictámenes, animados todos ellos de un extraordinario celo por la defensa de los intereses del Municipio: pero ese mismo celo y entusiasmo por encontrar fácil solución a las dificultades de orden legal que a la efectividad de los derechos municipales pueden ofrecerse, hace que aparezcan disminuidas tales dificultades, y es preciso mostrarlas en todo su relieve para que el que ha de resolver se forme de la situación un concepto acabado y pueda pesar el pro y el contra de determinadas actitudes con aquellos elementos de juicio que una discreta y prudente resolución requiere. A lograr esto ha de ir, pues, encaminado el primer esfuerzo que en el fiel cumplimiento de su cometido ha de realizar el que suscribe, y para ello procurará estudiar las diferentes cuestiones que se suscitan entre el Ayuntamiento de Madrid y la Compañía general de Tranvías con motivo de la reversión de la línea llamada de Estaciones y Mercados.

Tiene su origen esta concesión en la escritura de 26 de septiembre de 1876, modificándose el trazado por otra de 19 de enero de 1877, y quedando el recorrido en la forma siguiente: Inmediaciones del puente sobre el Abroñigal por la carretera de Valencia, Estación del Mediodía, Puerta de Atocha, calle de Atocha, Carretas, Sol, Preciados, Santo Domingo, Leganitos, San Marcial, paseo de San Vicente, Estación del Norte. Esta era la línea principal; pero, además, se concedieron dos ramales: uno desde lo alto de la calle de Carretas, por Atocha, Imperial, Toledo a plaza de la Cebada, y otro por la calle de San Bernardo, Flor a Mercado de los Mostenses. Por escritura de 29 de mayo de 1889 se concedieron otras dos ampliaciones, una desde Noviciado a Quevedo, y otra desde la plaza de la Cebada a San Francisco el Grande. Por escritura de 5 de junio de 1897 se otorgó otra concesión desde Carretas a la plaza del Progreso. La longitud total de todas estas líneas es de 9.242 metros de eje de calle, comenzando la explotación de la primera línea concedida en 15 de septiembre de 1877.

Según el artículo 16 de la escritura de 26 de septiembre de 1876, la concesión se hace por cincuenta años. Las concesiones adicionales o ampliaciones se concedieron por el tiempo que resta de esos cincuenta años. Pasado ese plazo, 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.

Por escritura de 28 de febrero de 1889 se autorizó la sustitución del motor de sangre por el eléctrico de cable aéreo con arreglo a la Real orden de Fomento de 23 de agosto de 1898, y en lo no previsto por esta disposición con sujeción al dictamen de la Comisión municipal de Vías y Obras, fecha 14 de abril del mismo año.

## **Plazo**

La primera cuestión que se plantea es la referente a la fecha a partir de la cual deben contarse los cincuenta años de la concesión. Esta cuestión está perfectamente resuelta en el dictamen dado en 29 de julio de 1922 por el Pleno de Letrados consistoriales sobre el cómputo de las fechas de reversión de las líneas de tranvías. En ese dictamen están anotadas todas las disposiciones que existen en nuestra legislación, con referencia a esta materia, y se llega a la conclusión, principalmente apoyada en los artículos 24, 25, 96 y 117 del reglamento general de 24 de mayo de 1878, de que la fecha que debe servir de punto de arranque para contar los años de la concesión es la del comienzo de la explotación de la línea. Téngase, además, en cuenta que la línea empezó a explotarse en 15 de septiembre de 1877.

## **Material móvil que debe revertir**

En relación a este problema, el primer argumento que se esgrime en el dictamen dado por los señores Colomina, Soriano y Muñoz, como consecuencia de las conferencias celebradas con una representación de la Compañía, es el de que dicha entidad, en 14 de noviembre de 1908 y a instancias del Ayuntamiento, presentó un inventario del material que debía revertir en su día, y en el que figuraban 56 coches motores y seis coches remolques.

Estiman dichos funcionarios que esto implica ya una obligación ineludible por parte de la Empresa; pero fijándose en las condiciones de la concesión, estiman que no sólo debe exigirse este número de coches, sino los que ordinariamente prestan servicio en dicha línea.

A esto opone la Empresa que el inventario que la Compañía de Tranvías remitió a la Alcaldía Presidencia con fecha 14 de noviembre de 1908, no puede ni debe servir de base para la determinación de material que ha de revertir al Ayuntamiento al término de las concesiones, apoyándose, para sostener este aserto, en las siguientes consideraciones: que el Ayuntamiento no solicitó de la Compañía la declaración de lo que a su juicio debiera revertir, sino sólo un inventario del material que en aquel momento tuviera destinado al servicio de las líneas; que las Compañías, respondiendo exactamente a los términos del requerimiento que se les hacía, remitieron esos inventarios sin referirse para nada a la reversión; que una vez recibidos esos inventarios, el Ayuntamiento los sometió al estudio de sus técnicos, para llegar a la determinación de lo que debía revertir, de aquello que en ellos se contenía; que la opinión de los técnicos se dividió, y que el criterio que pareció más predominante fué el del Ingeniero Sr. Martel, el cual sostuvo que las concesiones no obligaban a mantener una cifra de carruajes y que era prematura la formación del inventario; y que, por último, el Ayuntamiento no adoptó acuerdo alguno respecto a la determinación del material móvil que había de revertir.

En resumen: la Empresa sostiene que, al tratar ahora de determinar la cantidad de material móvil que ha de revertir al término de la concesión, no pueda ni deba tenerse en cuenta para nada ese inventario remitido por la Compañía a la Alcaldía Presidencia en fecha 14 de noviembre de 1908.

Prescindiendo del alcance y valor que en relación al problema de la reversión pueda darse a ese inventario, pues ello constituye una cuestión incidental, veamos las razones fundamentales, invocadas por una y otra parte para llegar a la determinación del material móvil que ha de revertir.

Los Letrados consistoriales sostienen que ha de revertir todo el material móvil, incluso los coches motores o remolques, que se apliquen o destinen al servicio de la línea que haya de revertir, puesto que en la condición 16 del pliego y 2.ª de la escritura de Estaciones y Mercados, se expresó que se hacía aquella por cincuenta años, al cabo de los cuales, tanto la vía en buen estado de explotación, como el material fijo, móvil y semoviente de que se componga quedará de la exclusiva propiedad del Ayuntamiento, sin indemnización alguna, condición que, por otra parte, al quedar sometida posteriormente la entidad concesionaria a la ley general y su reglamento para la explotación de los ferrocarriles, por virtud de la sustitución de motor, ha de ser interpretada con la amplitud y extensión que dicha ley y

reglamento previenen. Que en la condición 16 de la concesión del tranvía del Norte, se expresó que se otorgaba por cincuenta años, pasados los cuales, quedará de la propiedad del Municipio, en buen estado de explotación y con el material fijo, móvil y semoviente de que se componga; es decir, que pasa la concesión, según la opinión de los Letrados consistoriales, a ser de pertenencia del Ayuntamiento con el material móvil *de que se componga*, y por tanto, sin limitación alguna en cuanto al mismo, pues todo él está sujeto a reversión en ambas líneas. Que podrá ocurrir que una parte del material móvil se destine al recorrido de trayectos de éstas y otras líneas; por ejemplo, los de Salamanca, Sol-Quevedo; los de Hipódromo-Sol-Bombilla, correspondientes a distintas concesiones, y este material que a unas y a otras sirve, tendrá siempre, a juicio de los Letrados consistoriales, que revertir en proporción a los respectivos trozos de línea. Que no ha de olvidarse, por otra parte, lo establecido en el convenio aprobado por el Ayuntamiento el 5 de noviembre de 1921, para autorizar la elevación de tarifas, y al que parece prestó su conformidad la Compañía el 12 de noviembre de 1922. El número 3 del expresado convenio dice así: «La Compañía pondrá en circulación los 80 coches motores nuevos que indica en su nota y en la forma y plazos allí indicados». Que en el número 4 del mismo convenio se consignó que de no cumplirse la condición anterior en todas sus partes, quedaría sin efecto la autorización.

La Compañía, al formular su oposición a este criterio, [empieza por sentar los siguientes antecedentes:

Que en la línea de Estaciones y Mercados, la sustitución del motor de sangre por el eléctrico de cable aéreo se hizo mediante escritura otorgada por la Corporación municipal y la Empresa en 28 de febrero de 1899, en la cual, después de autorizar el Ayuntamiento a la Sociedad para efectuar el cambio, se dice en la cláusula segunda: «La Sociedad del tranvía de Estaciones y Mercados se compromete y obliga a establecer dicho motor eléctrico con sujeción estricta a las prescripciones consignadas en la Real orden de 23 de agosto de 1898 y en lo que en ellas pudiese no estar previsto, a las que propuso la Comisión de Vías y Obras del Ayuntamiento en su dictamen de 14 de abril del mismo, aprobado en sesión del 27 del mismo mes».

Que dicha Real orden, que se transcribe en la referida escritura, dice que se autoriza a la Sociedad para que con arreglo al proyecto que presentó en 15 de noviembre de 1897, y *que al efecto se aprueba*, pueda sustituir el motor animal por el eléctrico.

Que en ese proyecto se consignaba que se emplearían 30 coches, de los cuales estarían 24 en servicio y seis en reserva. Esta condición o previsión del proyecto, no sólo no fué modificada ni alterada, sino que mereció una especial aprobación, ya que en el informe dado por el facultativo municipal, o sea el Ingeniero D. E. Naranjo, con fecha 18 de marzo de 1898, se dice que con ese número de coches hay suficiente para un tráfico de salidas con frecuencia de cuatro minutos a velocidades medias de ocho kilómetros por hora. Este informe, que también se transcribe en la escritura, no fué rectificado, sino aceptado por el de la Comisión de Obras que le sigue en el expediente y que fué aprobado por el Ayuntamiento por acuerdo de 27 de abril de 1898.

Con estos antecedentes sostiene resueltamente la Compañía que el número de coches que debe revertir al finalizar la concesión es el de 30, fijado en el proyecto. Las razones en que se apoya este criterio son las siguientes:

En primer término—dice—hay que tener en cuenta que las concesiones de tranvías, como las de ferrocarriles, son un contrato bilateral entre la Administración pública y el concesionario, siendo su objeto el proyecto de la obra. Mediante tal contrato, la Administración, el Ayuntamiento en nuestro caso, como regulador de la propiedad comunal, autoriza la construcción y cede el derecho de explotación durante un período de años, mediante la condición de revertir a su dominio lo que constituye el proyecto que es el objeto del contrato según queda dicho. Lo que no está en ese proyecto, lo que el concesionario añade sin necesidad de nuevas autorizaciones, por su exclusiva voluntad y sin que a ello le obligue cláusula alguna de la concesión (en virtud de qué principio de derecho tiene que revertir? No cabe invocar—sigue diciendo la Empresa—para sostener el criterio contrario, la teoría de la accesión, pues ésta exige, tal y como la define el artículo 533 del Código civil, la incorporación de unos bienes a otros, y en el caso que examinamos, los coches no están incorporados a las líneas de tal manera que su presencia allí sea esencial e indispensable para la explotación de la misma. Además,

hay que tener en cuenta que la Empresa es concesionaria de otras líneas y pudo estar en su ánimo al adquirir nuevos coches utilizarlos indistintamente en todas ellas. Asimismo es de rechazar, dice, caso de ser invocada, la teoría de la principal y de lo accesorio desenvuelta en los artículos 375 y siguientes del propio Cuerpo legal, porque esta teoría se refiere al caso en que dos cosas muebles pertenecientes a distintos dueños se unan de tal manera que vienen a formar una sola. Aquí no se trata, a su juicio, de dos cosas muebles, porque no se da esa unión, compenetración e incorporación, que es base obligada de toda la teoría de la accesión.

Quizá —dice— se saque a colación el artículo 1.097 del repetido Código civil, que establece que la obligación de dar cosa determinada comprende la de entregar todos sus accesorios, aunque no hayan sido mencionados. Pero si tal alegación se hiciese bastaría, a juicio suyo, para rechazarla con fijarse en estas últimas palabras del precepto citado, «aunque no hayan sido mencionados», las cuales indican claramente que se refiere a cosas ya existentes al contraer la obligación, y acerca de las cuales el silencio en ésta es supuesto excepcional por ser su determinación posible. Cuando se trata de cosas que al tiempo de contratar no se sabe siquiera si existirán, sólo les es aplicable, a su entender, la teoría desenvuelta en el artículo 353 del Código, que, según hemos visto, tampoco es de invocar en contra de nuestro criterio. Por tanto, la Empresa entiende que ha podido tener limitado el servicio de los 30 coches sin que el Ayuntamiento pudiera reclamar, y que si ha aumentado el servicio y ha adquirido más coches por su libérrima voluntad, ese aumento no hay razón para que pase a ser propiedad del Ayuntamiento.

En conclusión, sostiene la Compañía con firmeza que la reversión sólo afecta a los 30 coches consignados en el proyecto.

En cuanto a la invocación hecha por los Letrados consistoriales en su último dictamen del convenio aprobado por el Ayuntamiento en 5 de noviembre de 1921, para autorizar la elevación de tarifas, dice la Compañía que ese convenio habla, es cierto, de poner en circulación 80 coches con motores nuevos; pero que esto no puede variar los términos de la concesión y aumentar la obligación de revertir con relación al material móvil. Nada hay en ese convenio, a su juicio, que autorice a semejante suposición. Es una mejora, dice, que introduce en el servicio de la Compañía en compensación al aumento de tarifas, pero no tiene más alcance y transcendencia. La Compañía da más servicio a cambio de poder cobrar más caro; pero, claro es, que esto queda limitado al tiempo en que ella explote la línea; este es el *do ut des* que el convenio significa. Lo que sostienen los Letrados consistoriales es, a juicio de la Empresa, extender la obligación de dar por la Compañía a términos no previstos ni pactados.

## **Medios para el suministro de energía eléctrica**

De los antecedentes de la escritura de 28 de febrero de 1889, por la que se autorizó la sustitución del motor de sangre por el eléctrico de cable aéreo, se dice que la Compañía, en su proyecto, propuso tomar la energía necesaria para la explotación de la Fábrica que tenía establecida la Compañía Madrileña de Electricidad, haciendo con esta entidad el contrato correspondiente para el suministro del fluido, y que en el caso de que las gestiones para este fin no dieran resultado, por no llegarse a un acuerdo, la Empresa de Tranvías construiría su propia Fábrica.

A este procedimiento de procurarse la energía eléctrica necesaria para la explotación por medio de un contrato no opusieron los técnicos, ni en el Ayuntamiento ni en el Ministerio, reparo alguno, limitándose a exigir la condición de que la Empresa garantizase la regularidad del servicio y la continuidad del mismo cuando caducara la concesión y pasara la línea a ser propiedad del Ayuntamiento. A este efecto se consignó en la prescripción 4.ª de la Real orden de 23 de agosto de 1898, con estricta sujeción a la cual se concedió el cambio de motor, lo siguiente: «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».



La Compañía es público y notorio que se proporciona actualmente la energía eléctrica en la misma forma que había anunciado; es decir, por medio de un contrato con una Empresa. Como sobre este extremo no se ha suscitado hasta ahora discusión con la Empresa, habrá que esperar a conocer la forma cómo la misma se dispone a cumplir con la obligación que le impone esa prescripción de la escritura de concesión.

### Cocheras, talleres y oficinas

Los Letrados consistoriales, lo mismo en su dictamen de 4 de marzo de 1910 que en el de 11 de abril de 1925, sostienen que la reversión ha de comprender no sólo las cocheras, talleres y oficinas, sino todas las dependencias que los concesionarios tengan destinadas al mismo y a la explotación de los tranvías cuando sean de su propiedad. Esta es la opinión del Decano, quien hace constar que los Letrados, al examinar esta cuestión, habían sostenido muy empeñados debates, en los que resultaron siempre encontradas opiniones, de tal modo que muchas veces se ofreció el caso de que se hubieran de exponer y mantener hasta tres distintos criterios. Dicho esto, que no es ciertamente el mejor antecedente para llegar con valentía y seguridad de acierto a una conclusión, dicho señor Letrado Decano sienta como primera premisa de su razonamiento una que nosotros subrayamos por su especial importancia, es, a saber: Que la ley de Ferrocarriles y su reglamento es aplicable a la concesión de que se trata, así como a todas las demás, y que no existiendo en dicha ley y reglamento nada especial para la reversión de tranvías, debe entenderse que el legislador quiso aplicarle las reglas y disposiciones estatuidas para los ferrocarriles.

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

En aquéllas, las 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, a su juicio, 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.

Los Letrados hacen observar que nada dice la ley de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877, que de un modo especial y concreto se refiere a la reversión de los tranvías, o, mejor expresado, no establece, en cuanto a los mismos, precepto alguno que singularmente determine cómo debe efectuarse su reversión, de donde se desprende, a su juicio, que quiso aplicarles las reglas o disposiciones en aquéllas 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 llama 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 artículo 77, al hablar de que en el reglamento que se había de redactar para cumplir dicha ley consignaría las condiciones generales a que habían de sujetarse los tranvías, porque el mismo artículo ya limita éstas a las de carácter técnico, y a las que han de observarse en la tramitación de los expedientes de su concesión, y sin que tampoco puedan invocarse lo que prescribe el artículo 79, referente a las condiciones particulares que, además de las generales, ha-

brán 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, los Letrados citan el artículo 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, a su entender, 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—siguen diciendo los Letrados—el artículo 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 artículo 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 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, es decir, entre el Estado, la Provincia y el Municipio, en la proporción que justamente les corresponda, según la extensión que la línea ocupa de las vías públicas de sus respectivas pertenencias.

Pero todavía hay más, a su juicio; el artículo 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—dicen—este precepto general, aplicable a todos los tranvías sometidos a la ley de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877, y, por ende, el 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 los medios de tracción han de ser los mismos que posea, de que disponga y que venga aplicando el concesionario.

Esta consecuencia es, a su entender, 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 al 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, los Letrados opinan que además de constituir aquélla 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 a su entender de aplicar los mismos razonamientos ya expuestos acerca de la recta y acertada interpretación del artículo 119 del reglamento, y por ello entienden los Letrados que no ha de limitarse la reversión a las que sean indispensables, 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 super-

fino, debiendo comprenderse entre lo revertible, todas las dependencias de aquella clase que al servicio del tranvía se hallan destinadas.

Procuraremos extractar ahora las razones que opone a este criterio la Compañía; pero debemos antes hacer constar, al llegar a este punto, cuál es nuestra fuente de conocimiento. El criterio de la Compañía nos es conocido como consecuencia de las contestaciones dadas por la Sociedad Madrileña de Tranvías y la Madrileña de Contratación y de Transporte a la demanda formulada por el Ayuntamiento en reclamación de que se anulen determinadas aportaciones de bienes inmuebles hecho por la primera de dichas entidades a la segunda, por estimar el Municipio que tales bienes están sujetos a revertir a su dominio. Más adelante habremos de ocuparnos con más detalle de este pleito. Ahora sólo lo mencionamos con la finalidad antes indicada.

Muéstrase conforme la Empresa con la legislación aplicable, y quizá sea éste el único punto de coincidencia de su opinión con la de los Letrados consistoriales, y hace por lo general arrancar toda su argumentación de una consideración de carácter general que creemos conveniente dar a conocer.

La concesión—dice—es un contrato administrativo que no ofrece en el orden doctrinal una diferencia substancial con los de un orden puramente civil; sin embargo, la concesión, como contrato típico del derecho público, ofrece una singularidad que no hay que perder de vista cuando se trata de precisar el alcance y consecuencias jurídicas de aquellos pactos que constituyen el límite del derecho del concesionario y norma de sus obligaciones para con el Poder público. Esta singularidad consiste en que el objeto del contrato es siempre algo que hasta el instante de la concesión ha estado fuera del comercio, y constituye una liberalidad del Poder público con vista al interés general. Por tanto, las concesiones de ferrocarriles, como las de tranvías, si bien son un contrato bilateral entre la Administración y el concesionario, su objeto es el proyecto de la obra que para su construcción requiere algo, sin lo cual esa obra, jurídicamente, sería imposible; o sea que el Estado, Provincia o Municipio, en virtud de su dominio eminente, concede una autorización, y en premio a la construcción, el derecho de explotación durante un plazo, transcurrido el cual, habrá de revertir todo a su dominio. En general, puede afirmarse, por tanto, que al terminar la concesión no estará sometido al rescate aquello que no implique un desprendimiento de facultades del Poder público, ni tenga su expresión en el proyecto que es el objeto de la concesión según queda dicho.

Carece, pues, de eficacia—dice la Compañía—la alegación de que en esas escrituras de concesión se consigne que revertirá la línea con todas sus dependencias; pues ésta es una fórmula tomada de la ley de Ferrocarriles que hay que interpretar de modo muy distinto a aquel en que lo hace el Ayuntamiento. En efecto, dice: el artículo 23 de la ley de Ferrocarriles establece 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, y precepto análogo a éste se contiene, por lo que se refiere a tranvías, en el artículo 119 del reglamento para la aplicación de dicha ley de 1879. *Línea concedida con todas sus dependencias*, dice la ley, es decir, dependencia de la línea; pero dentro de la concesión, dentro del proyecto autorizado, dentro de lo que ha sido objeto del contrato bilateral entre la Administración pública y el particular. Lo que no estaba en el proyecto no es dependencia de la línea y nada tiene que ver con ello la Administración, aunque el particular, por razones de conveniencia, lo haya dedicado a la explotación de la concesión. Y esto no es una interpretación caprichosa, dice; pues en otros preceptos de la ley de Ferrocarriles se encuentra la plena confirmación de esta doctrina. A este efecto cita el artículo 35 del reglamento, que establece que al expirar el término de la concesión el Gobierno reemplazará a la Empresa concesionaria en todos los derechos de propiedad de terrenos y obras designados en el estado y planos mencionados en el artículo 23, en el que se consigna que el concesionario hará a sus expensas, con asistencia de los Ingenieros del Gobierno, el amojonamiento y plano detallado del ferrocarril y todas sus dependencias. Resulta, pues, a su juicio, perfectamente claro que lo que ha de revertir es lo que está en ese acta de amojonamiento y plano del ferrocarril, donde se contienen las obras realizadas por el concesionario con sujeción, como es consiguiente, al proyecto que ha servido de base a la concesión. No puede darse—dice—más plena confirmación de la teoría que deja sentada más arriba. En suma, a su entender, lo que no está en ese acta de amojonamiento no tiene que revertir, aun cuando esté dedicado por exclusiva voluntad de la Empresa al servicio más o menos directo de la explotación.



Como quiera que tratándose de tranvías—sigue diciendo—la ley y reglamento no contienen preceptos especiales en lo tocante a la reversión, hay que resolver las cuestiones que con relación a éstas se susciten, haciendo aplicación de los mismos principios que se establecen para los ferrocarriles; pues no hay que olvidar que, según el artículo 69 de la ley, se designan bajo la denominación de tranvías los ferrocarriles establecidos sobre vías públicas. Tratándose de tranvías claro es, advierte, que no suele levantarse ese acta de amojonamiento a que se refiere el artículo 23 del reglamento y ello es así, porque siendo los tranvías verdaderos ferrocarriles económicos establecidos sobre las vías públicas, aprovechando para dependencias cuantas facilidades la vida urbana puede ofrecer, no son necesarias esas actas de amojonamiento, ya que en la mayoría de los casos no habría otra cosa que amojonar sino la línea establecida sobre la vía pública, que suele ser lo único que se contiene en los proyectos, aparte del número de coches y medios de tracción.

Consignados en líneas generales los argumentos principales en que se apoya la Compañía para oponerse al criterio sustentado por los Letrados consistoriales, debemos ahora, para completar la información al Consistorio del aspecto legal de la reversión, dar noticia del pleito que el Ayuntamiento tiene entablado contra la Compañía Madrileña de Tranvías y otras entidades, pleito a que antes hemos hecho alusión.

Por escritura pública otorgada en esta Corte a 5 de julio de 1921, ante el Notario D. Anastasio Herrero, la Sociedad Tranvía del Este de Madrid, representada por su Presidente, D. Justo Martínez y Martínez, aportó a la Compañía Madrileña de Contratación y Transportes una finca urbana, recibiendo por ese ajuste determinado número de acciones enteramente liberadas de la última de las citadas Sociedades y una cantidad en metálico. Esa finca urbana está constituida por un conjunto de edificios donde la Sociedad Madrileña de Tranvías, que ha sucedido en sus derechos a la Sociedad Tranvía del Este de Madrid, tiene establecidas la mayor parte de sus dependencias, cocherones, almacenes, talleres, *garage*, oficinas, etc., etc. Esta finca o conjunto de edificios está situada en el distrito de la Universidad, comprendida entre las calles de Fernando el Católico, Magallanes, San Bernardo, Rodríguez San Pedro y Vallehermoso.

Enterado el Ayuntamiento de la transferencia o aporte y estimándolo perjudicial para los intereses municipales, acordó, a propuesta de la Comisión 4.<sup>a</sup>, en sesión celebrada por la Comisión municipal Permanente en 22 de octubre de 1924, acuerdo aprobado por el Ayuntamiento Pleno en 19 de enero de 1925, que se ejecutaran las acciones legales correspondientes para conseguir la nulidad de la escritura de constitución de Sociedad, en la que se hizo la aportación que queda referida por la Compañía Tranvías del Este de Madrid a la Madrileña de Contratación y Transportes, como asimismo la invalidación de la correspondiente inscripción del Registro de la Propiedad.

En cumplimiento de este acuerdo se ha deducido, a nombre del Ayuntamiento, la oportuna demanda que ha iniciado el pleito a que nos hemos referido y que se halla actualmente en tramitación. En esa demanda los Letrados consistoriales invocan como fundamento de derecho los que ya dejamos expuestos, principalmente apoyados en los artículos 23 y 76 de la ley de Ferrocarriles y 96 del reglamento para demostrar que la Sociedad Tranvía del Este de Madrid no podía disponer, sin autorización del Ayuntamiento, de las dependencias de las concesiones que explotaba, sino que estaba obligada a conservar todo lo perteneciente a ellas, para que al expirar aquéllas pudiera entrar la Municipalidad en su disfrute y aprovechamiento. Alegan después que, tanto la Sociedad Tranvía del Este de Madrid como la Madrileña de Contratación y Transportes, tenían perfecto conocimiento al otorgar la escritura de que la finca o fincas en cuestión estaban sujetas a reversión, y que, por tanto, al llevar a cabo la enajenación sin expresar la limitación del dominio y la condición resolutoria a que estaba sujeta la finca, constituía la expresión en el contrato de una de las causas a que se refiere el artículo 1.276 del Código civil, o sean las que dan lugar a la nulidad del mismo, siempre que le sea posible al adquirente acogerse al artículo 34 de la ley Hipotecaria por el conocimiento que tenía de la nulidad de la aportación.

A esta demanda han contestado ya la Compañía Madrileña de Tranvías y la de Contratación y Transportes, por separado y oponiendo distintas excepciones.

La primera opone la incompetencia de jurisdicción, por entender que no son los Tribunales ordinarios, sino el Ministerio de Fomento, el que ha de resolver en su día todas las incidencias a que la rever-

sión da lugar. Alega, además, que hasta que llegue el día de la reversión al Ayuntamiento, expirando el plazo de cada una de las concesiones, no cabe exigir el cumplimiento de una obligación que sólo tiene su día llegado para hacerse efectiva.

Estos argumentos, como tienen un carácter, por decirlo así, dilatorio, no los consideramos, en relación con el problema de la reversión, de gran importancia, y por eso nos limitamos a enunciarlos para darlos a conocer, sin entrar en más detalles. No ocurre lo mismo con las alegaciones hechas por la Compañía Madrileña de Contratación y Transportes, pues éstas afectan al fondo de la cuestión y pudieran tener, de ser estimadas, importancia práctica definitiva para los intereses municipales.

Esta última entidad opone a las demandas del Ayuntamiento la excepción de falta de acción y derecho que apoya en los argumentos que más arriba dejamos expuestos, derivados de la naturaleza de la concesión, del contenido de las escrituras y de la legislación de Ferrocarriles.

Pero como más fundamental, en relación al carácter de tercero que ostenta en el litigio, opone a la demanda las excepciones derivadas de los artículos 34 y 36 de la ley Hipotecaria. Y como quiera que estas excepciones, si algún día llegaran a prevalecer ante los Tribunales, habrán de afectar de una manera definitiva a los intereses del Ayuntamiento, pues se vería privado de todo derecho a esos importantísimos inmuebles donde están instaladas todas o casi todas las dependencias de la Sociedad concesionaria, creemos de nuestro deber darlas a conocer con todo detalle al Consistorio, para que éste juzgue de su importancia y transcendencia. Para ello lo mejor será copiar algunos párrafos del escrito de contestación a la demanda de la Sociedad Madrileña de Contratación y Transportes.

«Aunque, con arreglo—dice—al artículo 33 de la ley Hipotecaria vigente de 18 de diciembre de 1909, la inscripción no convalida los actos o contratos que sean nulos, con arreglo a las leyes, no obstante, el artículo siguiente, o sea el 34 del propio Cuerpo legal, establece que los actos que se ejecuten o contratos que se otorguen por personas que en el Registro aparezcan con derecho para ello, una vez inscrito no se invalidarán, en cuanto a los que con ella hubiesen contratado por título oneroso, aunque después se anule o resuelva el derecho del otorgante, en virtud del título anterior no inscrito o de causa que no resulten claramente del mismo registro.

«Estos preceptos, junto con el contenido del artículo 36 de la propia ley, según el cual las acciones rescisorias y resolutorias no se dan contra tercero que haya inscrito su derecho, son la piedra angular de todo el sistema hipotecario. Sin esa garantía establecida en favor de los terceros que contratan sobre la base del Registro de la Propiedad, no hay régimen hipotecario posible, ni base alguna para el crédito de la propiedad inmueble; por eso, la ley establece el principio con tal rigidez, que ni una sola excepción admite contra el mismo, y sólo la jurisprudencia, interpretando esos preceptos, ha llegado a establecer alguna excepción para la aplicación inexorable de este artículo 34; pero inspirándose también en un criterio extraordinariamente restrictivo, ya que no podía menos de tener en cuenta que con tales excepciones podía mancillarse el *sancta sanctorum* de la ley Hipotecaria.

«La aplicación al caso que nos ocupa, del contenido del artículo 34 de la ley Hipotecaria, es de todo punto evidente. Que la Compañía Madrileña de Contratación y Transportes adquirió sus derechos de la Sociedad Madrileña de Tranvías del Este de Madrid, que figuraba en el Registro como dueña en pleno dominio de los bienes inmuebles de que se trata; que la Compañía a quien representamos tiene inscrito su derecho en el Registro de la Propiedad, y que en el mismo nada se consigna respecto a la posible reversión de esos inmuebles al dominio del Ayuntamiento, son extremos que ni la propia parte demandante pone en duda, antes por el contrario, estas afirmaciones son el punto de arranque de su errónea argumentación.

«Queda, pues, bien sentado que se dan en este caso todos aquellos elementos de hecho indispensables para una perfecta aplicación del repetido artículo 34 de la ley Hipotecaria. De todas suertes, acompañamos con este escrito, según dejamos dicho, copia simple de la escritura de 5 de julio de 1921, designando su matriz en el protocolo del Notario D. Anastasio Herrero Muro, y designamos también, a los efectos probatorios que puedan convenirnos, las inscripciones causadas en virtud de esa escritura en el Registro de la Propiedad de Occidente, de esta Corte, así como también las inscripciones referentes a todos los títulos de propiedad que en dicho documento público se mencionan, en los Registros respectivos.

«Sentado lo que antecede con relación al artículo 34 de la ley Hipotecaria, veamos la razón que

invoca la representación en este juicio del Ayuntamiento de Madrid para enervar en este caso su eficacia. Se apoya la parte adversa, en la jurisprudencia del Tribunal Supremo, según la cual no puede alegar su cualidad de tercero para oponerse a la nulidad de un derecho aquel que tiene conocimiento de las condiciones con que hubo de adquirirlo, aun cuando éstas no resultaren del Registro. Esta jurisprudencia, contenida muy especialmente en las sentencias de 20 de diciembre de 1904 y 23 de marzo de 1906, tiene fundamentos que importa conocer para su recta aplicación. En primer lugar, esa jurisprudencia no se limita a exigir un *simple conocimiento* de aquellas condiciones o circunstancias que puedan dar lugar a las acciones rescisorias o resolutorias. El Tribunal Supremo tiene declarada muy especialmente en la sentencia últimamente citada, que la doctrina, a tenor de la que no puede alegar su cualidad de tercero para oponerse a la nulidad de su derecho aquel que tiene perfecto conocimiento de las condiciones con que hubo de adquirirlo, aun cuando éstas no resultasen del Registro, exige y requiere por su naturaleza, en relación con el espíritu y finalidad del artículo 34 de la ley Hipotecaria, que semejante conocimiento se revele evidentemente, ya por hechos que tienen que herir forzosamente los sentidos, cual acontece, por ejemplo, respecto de determinadas servidumbres aparentes, ya por actos que haya realizado el mismo supuesto tercero, pues sería disconforme con aquel terminante precepto la admisión de presunciones más o menos lógicas y racionales contradictorias en relación de su esencial fundamento y alcance. Consignada esta doctrina, que tomamos literalmente de la repetida sentencia de 23 de marzo de 1906, no nos resta otra cosa, para dejar completo nuestro argumento, que recordar cuantas consideraciones dejamos hechas en el primero de nuestros fundamentos de derecho.

»El conocimiento que supone el Ayuntamiento de Madrid que tenía la Compañía a quien representamos, de aquellas razones en que hoy se apoya, para el ejercicio de su acción de nulidad, forzoso es reconocer que es un conocimiento que lo hace derivar de presunciones más o menos lógicas y racionales, pues no hay que olvidar que el mismo fundamento de la acción que ejercita es algo que está por resolver, ya que la Corporación municipal y la Compañía Madrileña de Tranvías tienen que ventilar sus diferencias en relación con el problema de la reversión de las líneas en vía administrativa, según dispone la ley de Ferrocarriles. Es, pues, evidente que si bien la Compañía a quien representamos podía tener conocimiento de que la Sociedad Tranvía del Este de Madrid era concesionaria de las líneas de tranvías de esta Corte, ello por sí solo no implicaba ni podía implicar, según hemos visto, el perfecto conocimiento que la jurisprudencia exige de que los inmuebles que adquiría estuviesen sujetos a revertir al dominio del Ayuntamiento, en el que, por otra parte, jamás estuvieron.

»Si el artículo 34 de la ley Hipotecaria pudiera enervarse mediante la invocación de consideraciones, razones y presunciones más o menos lógicas, como las que invoca la Corporación municipal, preciso sería reconocer que se había destruido en sus cimientos nuestro régimen hipotecario.

»En cuanto al argumento de que la Compañía a que representamos está constituida por personas y elementos que integran también la Compañía de Tranvías, es un argumento que dejamos ya contestado en los hechos de esta demanda. No hay que olvidar que en materias de personas jurídicas es precepto fundamental, contenido en el artículo 35 del Código civil, que tienen personalidad propia, independiente de la de cada uno de los asociados, y que, en su consecuencia, toda aquella que afecta a sus intereses, derechos y acciones, hay que entenderlo con abstracción absoluta de los elementos que la integran, considerados aisladamente. Decimos esto, no porque haya nada en la Sociedad a quien representamos, que no sea perfectamente regular en la vida de las Sociedades anónimas, ni dentro de ella ningún elemento que con su conducta o sus actos dé base a los razonamientos de la adversa, sino que estimamos preferible salir al paso de todas esas invocaciones de hecho, de más o menos buena fe, con una consideración de índole legal que hace, a nuestro juicio, inútil toda discusión.»

Aparte de esta argumentación y en otro lugar de su escrito, dice la propia Compañía: «Según la parte actora, al finalizar las concesiones habían de revertir las líneas de tranvías con todas sus dependencias, ¿qué dependencias son éstas? ¿Las que constan en los proyectos o escrituras? No; porque el propio Ayuntamiento reconoce con la relación de hechos que hace en su demanda, que tales dependencias no se consignan ni detallan ni en las escrituras de concesión ni en los proyectos. Luego las dependencias a que se refiere el demandante no pueden ser otras que aquellas que de hecho tenga el tranvía en el instante de la reversión y que sean indispensables para su funcionamiento. Ahora bien; esas de-



pendencias necesarias para el funcionamiento del tranvía en el transcurso de la concesión, pueden ser sustituidas unas por otras, como así ha ocurrido ya con el asentimiento de los Tribunales de Justicia, según nos explica en su demanda el propio Ayuntamiento. Además, nada obliga a la Empresa concesionaria para establecer esas dependencias a poseer inmuebles; puede muy bien salvar las dificultades o atender a sus necesidades por medio del arrendamiento. No creemos se pueda citar ninguna cláusula de esas repetidas escrituras en la cual se establezca que la Empresa concesionaria adquirirá en pleno dominio aquellos inmuebles que sean precisos para el establecimiento de los diversos servicios auxiliares. Ya hemos dicho más arriba que los tranvías son unos ferrocarriles económicos que se construyen, por lo general, aprovechando las facilidades que la vida urbana puede ofrecer. Por eso lo único que se exige a la Empresa es que entregue al Ayuntamiento el tranvía en condiciones de que el servicio no se interrumpa, lo cual muy bien puede tener lugar mediante la cesión de los contratos que a este fin la misma Empresa haya otorgado.

»Pues bien; si las dependencias que han de revertir no son con arreglo a la escritura de concesión tales o cuales, sino las que existan al término de la concesión; si durante el término de ésta hay posibilidad, como ocurre en este caso, de que tales dependencias puedan ser sustituidas y si, además, cabe la posibilidad de que la Empresa concesionaria atienda a las necesidades del servicio, valiéndose del arriendo. ¿Cómo es posible, antes de terminar el plazo de concesión, dar lugar, en perjuicio de tercero, a una acción de nulidad por la cesión de determinados inmuebles, invocando tan sólo como fundamento esa cláusula de términos vagos e imprecisos, según la cual habían de revertir al Ayuntamiento el tranvía y sus dependencias? Para que pudiese perjudicar a tercero esa acción de nulidad sería preciso que se demostrara que son necesariamente esos inmuebles y no otros los que han de revertir y que la Empresa concesionaria no podría cumplir con las obligaciones que por la Administración le han sido impuestas, más que entregando esas discutidas fincas. La acción de nulidad para tener eficacia contra terceros, sería necesario que se fundase en un derecho real, en un derecho en la cosa, lo que no se da en este caso, pues de todo el contexto de la demanda se desprende con claridad meridiana que aquí lo que hay es un derecho de carácter personal para exigir a la Empresa, cuando llegue al término de la concesión, que ponga al Ayuntamiento en condiciones de continuar sin dificultad el servicio de transportes.»

Esta es la situación legal y las principales razones que por una y otra parte se aducen. El que suscribe se abstiene de dar su parecer, ya que sería por completo superfluo, pues no se trata en este momento de que el Consistorio resuelva o falle sobre tan interesantes y graves cuestiones. El Consistorio representa a una de las partes interesadas y no es su acuerdo el que ha de poner término a la contienda. La finalidad perseguida por el firmante al exponer, quizá con minuciosidad excesiva, los puntos de vista de los contendientes, es la de demostrar que al deliberar el Ayuntamiento acerca de cuál sea la forma más conveniente a los intereses municipales de dar solución al problema que se le plantea al revertir a su propiedad la primera línea de tranvías de Madrid, no debe aceptar lisa y llanamente como elemento de juicio para resolverse en un sentido o en otro la afirmación de que, cumplido el plazo de la reversión, entrará con toda seguridad en posesión de aquello que, según él tiene derecho, sino que, por el contrario, lo que ha de servir de base a su razonamiento para llegar a una solución prudente, es la consideración de que tiene delante un problema o una serie de problemas legales que no es fácil predecir cómo han de ser resueltos en su día por quien tenga autoridad para ello.

La realidad es triste, pero hemos de aceptarla porque nos obliga el imperio de su fuerza. El día de la reversión de la línea de Estaciones y Mercados, la Compañía entregará inmediatamente el tendido de rieles y cable, las columnas que sostienen éste y 30 coches. El fluido eléctrico tendrá que adquirirlo y pagarlo el Ayuntamiento; las cocheras y talleres que reviertan y el resto de coches necesarios para atender al volumen de viajeros será objeto de litigio. Los Letrados y los técnicos, desde su punto de vista, defienden y señalan los derechos del Ayuntamiento; pero en tanto esos derechos no sean afianzados por los Tribunales, no pueden tener efectividad ni valor práctico, y hay que prescindir de ellos como si no existieran, porque en tanto el Ayuntamiento no tenga la libre disposición de los mismos, no puede cotizarlos como parte integrante de la línea.

Conviene, pues, no perder de vista esta realidad que apuntamos al decidirse el Ayuntamiento por una de las cuatro soluciones propuestas por los técnicos, y de los cuales pasamos a ocuparnos, seña-

lando nosotros la que a nuestro juicio es más beneficiosa para los intereses del Municipio y para las arcas del Ayuntamiento.

Las soluciones que preconiza el Sr. Resines están comprendidas en dos de las cuatro que establecen los técnicos, por lo cual no hacemos de ellas un análisis separado.

### Soluciones que pueden adoptarse, según los técnicos

#### PRIMERA SOLUCIÓN: MUNICIPALIZACIÓN DEL SERVICIO

«No podemos, dicen los técnicos, aconsejar esta solución, tal como está planteado el problema de reversión, con fechas variables para cada una de las concesiones, sin haber llegado a un acuerdo con la Compañía sobre lo que debe ser objeto de reversión, teniendo que vivir mediatizados por la Compañía, al par que se entablan pleitos con ella.»

A continuación de este substancioso párrafo, insertan los informantes nueve inconvenientes de tal monta, que hace imposible, técnica y económicamente, la explotación directa de la línea por el Ayuntamiento.

No podemos, vistos los inconvenientes que se apuntan, optar por una solución de negativos resultados económicos.

#### SEGUNDA SOLUCIÓN: ARRENDAMIENTO DE LA LÍNEA MEDIANTE UN CANON ESTIPULADO, PERO CON LA INTERVENCIÓN DEL AYUNTAMIENTO

Según los técnicos, esta solución ofrece las siguientes ventajas:

Primera. Ante la imposibilidad de determinar de una manera exacta los beneficios que en estos últimos años produce la concesión de Estaciones y Mercados (pues a pesar de la intervención ofrecida por la Empresa al excelentísimo Ayuntamiento, cuando éste consintió en la elevación de tarifas) es lo cierto que ésta no ha podido hacerse efectiva por no tener a la vista los libros de Contabilidad, y como de este conocimiento depende el fijar con acierto las cifras que el excelentísimo Ayuntamiento debiera percibir por el arriendo de la línea, se propone un arrendamiento por un plazo corto, con una intervención directa por el excelentísimo Ayuntamiento, con el fin de llegar a conocimiento pleno de los ingresos y gastos, así como preparar el organismo que pueda encargarse en su día de la municipalización del servicio, caso de que así convenga al excelentísimo Ayuntamiento. De este modo, aunque es posible que la cifra que se fije para el arrendamiento de estos dos años no sea la equitativa, el perjuicio que se irrogase al Erario municipal, sería de escasa importancia.

Segunda. Se da lugar con esto a la reversión de la línea Norte, que con las de Estaciones y Mercados forman un conjunto que puede tener vida propia.

Tercera. Permite esta solución estudiar con calma y con pleno conocimiento la solución que más convenga adoptar al excelentísimo Ayuntamiento.

Antes de pasar a ocuparnos de los inconvenientes que a esta solución señalan los técnicos, vamos a examinar las ventajas precedentes.

A nuestro juicio, la primera ventaja es de tal naturaleza, que hace por sí sola imposible esta solución.

¿Cómo va a darse en arriendo la línea sin señalar canon?

¿Qué Empresa va a arriesgar la suma necesaria para la explotación, a sabiendas de que a los dos años se incauta de la línea el Ayuntamiento?

¿Es que en dos años puede la Empresa arrendataria amortizar el capital invertido y obtener un interés al mismo?

No perdamos de vista que no revierten los talleres ni las cocheras, y que la Compañía sólo entrega 30 coches. No pensemos que la actual Empresa arrendase a los nuevos arrendatarios los locales

para encerrar los coches; ni los talleres, ni los propios vehículos. Todo esto son armas de que dispone la actual entidad concesionaria, y no las rendiría para dejar el campo libre a su competidor, el cual, si se arriesga a la explotación, tendría que comenzar por invertir *dos millones de pesetas* en coches para atender la línea; depositar la fianza que se le exija, pagar los derechos de escritura y varios gastos de la subasta, montar un taller de reparaciones, contratar el fluido al precio que quiera el actual concesionario, buscar un local adecuado para cocheras o construirlo; y además de esto, pagar el canon que se fije, para que a los *dos años* se le desposea de la explotación.

Esto será muy ventajoso para el Ayuntamiento, pero no creemos exista Empresa capaz de arriesgar su dinero en tal negocio. Tan firme es nuestra creencia, tan poderosas consideramos las razones apuntadas, que nos relevamos de la molestia de demostrarlo con números.

Nada dicen los técnicos de si a los dos años del arrendamiento pasan a poder del Ayuntamiento los coches, cocheras, etc., etc. de la nueva Empresa.

Si revierten al Municipio, la solución propuesta es impracticable, porque no cabe en cerebro humano que se constituya una Sociedad mercantil con el solo objeto de hacer una copiosa donación al Ayuntamiento; y si no revierten, éste tendría que adquirírselos para continuar la explotación de la línea, lo que supone un no pequeño desembolso y una medida tan antieconómica como ilógica, pues podría hacerlo ahora sin necesidad de entregar la línea a un extraño para que la explotara por el tiempo ya dicho.

Pasemos a la segunda ventaja, que es dar lugar a que revierta la línea del Norte.

Ya hemos visto que la primera ventaja es ilusoria; luego la segunda, como consecuencia de ella, no tiene finalidad: no existe. Aceptemos a los efectos del análisis su primera afirmación: «Se da lugar a la reversión de la línea del Norte». Esta frase, en el terreno de las realidades, quiere decir: «Se da lugar a que, cuando revierta la línea del Norte, se entable con la Compañía explotadora un pleito por el número de coches que han de revertir, otro por el fluido eléctrico, otro por los talleres, otro por las cocheras, etc., etc.» Es decir: que se hallaría el Ayuntamiento en la misma situación que ahora. Y es lamentable que los señores informantes, el que suscribe y la Corporación se tomen las molestias que suponen el estudio de este problema, para dejarlo sin resolver a sus sucesores.

La tercera ventaja es también una consecuencia de la primera. En lenguaje vulgar, la tercera ventaja se concreta en la frase «dar tiempo al tiempo». No se les ha señalado plazo a los técnicos para que dieran dictamen indicando las soluciones; por lo tanto, han podido hacerlo con toda calma, y en cuanto al pleno conocimiento de que hablan, si no lo tenían, no debieron arriesgarse a dictaminar. Si se refieren al conocimiento legal, en las escrituras de concesión están todos los antecedentes, y se puede adquirir hoy lo mismo que dentro de dos años; si se refieren a los conocimientos de los resultados prácticos de la explotación, no cabe más que la municipalización directa, que ya nos indica que por ahora es imposible.

Como resumen de esta parte, diremos que las tres ventajas señaladas se refunden en una que, por impracticable, según hemos demostrado, se transforma en el mayor inconveniente.

He aquí ahora los inconvenientes que, según los técnicos, ofrece esta solución:

Primero. No es una solución definitiva.

Segundo. Como seguramente la Compañía de Tranvías sería la única que se presentaría al concurso, si el canon fijado no la conviniese, quedaría el concurso desierto.

Tercero. No sabiendo fijamente lo que debe revertir, la redacción del pliego de condiciones para el arriendo, no puede hacerse sino a base de lo que, positivamente y sin discusión, sabemos que va a ser propiedad del excelentísimo Ayuntamiento.

Como se ve, son de tal natulaleza los inconvenientes, que hace imposible la solución propuesta.

Razonemos esta afirmación. Basta la circunstancia de no ser una solución definitiva para que no la adoptemos. O nos proponemos resolver el problema o lo dejamos como está para que los que nos sucedan lo solucionen íntegramente, dando con ello muestras de nuestra incapacidad en un asunto de tan vital interés para el pueblo de Madrid.

Con lo dicho al comentar las ventajas, creemos haber demostrado que la solución propuesta ni es definitiva ni es solución.

El tercer inconveniente no le consideramos difícil de resolver. Todo se reduce a redactar las con-

diciones del pliego de arriendo a base de lo que el Ayuntamiento entregara al adjudicatario, lo que sin discusión está dispuesta a entregar la actual Empresa.

Lo difícil es que acuda alguien al concurso, teniendo en cuenta los cuantiosos dispendios que ha de hacer y las dificultades que ha de vencer para lograr la explotación de la línea.

De intento hemos dejado para el final el comentario al segundo inconveniente, que por sí sólo, como demostraremos, anula no sólo las ventajas que apuntan los técnicos sino todas aquellas que pudieran aumentar los espíritus más optimistas.

Dicen los técnicos que *seguramente* la actual Empresa sería la única que acudiría al concurso, que quedaría desierto si el canon fijado no le conviniera.

Es decir, que estamos a merced de la actual Empresa en tal forma, que como ella es la única preparada para la explotación de la línea, readquirirá su explotación por la suma que le parezca conveniente. Claro es, que el Ayuntamiento puede dejar desierto el concurso, pero en este caso tendría que explotarla él directamente, o, lo que es lo mismo, municipalizarlo, y ya han visto los técnicos al redactar esta solución que ello, por ahora, ofrece los siguientes inconvenientes:

Primero. Tratándose de una sola línea, que representa aproximadamente la décima parte de la longitud de las distintas concesiones de tranvías que existen en explotación, hay que convenir en que, explotándola el Ayuntamiento, hay que presuponer unos gastos generales de Dirección y Administración que aminorarían notablemente los beneficios que hoy se obtienen.

Segundo. Por carecer el excelentísimo Ayuntamiento de un taller en condiciones para la conservación y entretenimiento de los coches, tendría que recurrir seguramente a la Compañía para las prestaciones de este servicio, por disponer ésta de medios de que carecen todos los talleres de Madrid, resultando esta otra causa de dependencia que no puede evitarse en este procedimiento de explotación.

Tercero. No disponiendo el excelentísimo Ayuntamiento más que de 30 coches para la línea de Estaciones y Mercados, y siendo éstos los que peores condiciones reúnen, de los que hoy prestan servicio, por ser los más antiguos, se encontraría el excelentísimo Ayuntamiento en condiciones deplorables para la prestación del servicio el día de la reversión, y para evitar los perjuicios que se acarrearían al público y las justificadas censuras del mismo, se vería obligado a tomar o adquirir de 30 ó 40 coches, que suponen un desembolso de 1.800.000 a 2.400.000 pesetas, con tiempo suficiente para que pudiesen estar funcionando el 15 de septiembre de 1927 o alquilar a la Compañía de Tranvías el número de coches necesarios para que el servicio se prestase por el excelentísimo Ayuntamiento en condiciones análogas o mejores que se presta actualmente.

Cuarto. No teniendo el excelentísimo Ayuntamiento cocheras tendría que entrar en tratos con la Empresa que le facilitase locales con dicho fin o construir edificios *ad hoc*, lo que supone un gasto de primer establecimiento de bastante consideración.

Quinto. Conviniendo para la comodidad del público que subsistieran algunos de los servicios que se prestan, que corresponden a líneas distintas, los coches de la línea de Estaciones y Mercados, tendrían que entrar en otras de la Compañía y viceversa, lo que daría lugar por establecimiento de peajes y por la utilización de energía eléctrica, a múltiples complicaciones.

Sexto. Si no se estableciesen las combinaciones a que nos referimos en la cláusula anterior, tendríamos, no obstante, que abonar peajes a la Compañía de Tranvías por el trozo de la calle de Toledo hasta la plaza de la Cebada, resultando tributarios también a aquélla por este concepto.

Séptimo. Aunque la energía eléctrica pudiera contratarse directamente con alguna Empresa de electricidad, sin duda alguna, por las condiciones de la instalación, se vería obligado el excelentísimo Ayuntamiento a obtenerla por mediación de las Compañías de Tranvías, y, por tanto, estaría a merced de las mismas para lo que afecta a la regularidad del servicio; y como es de suponer que esta intervención no sea gratuita, el precio de la energía resultaría elevado.

Octavo. Si el excelentísimo Ayuntamiento quisiera conservar y entretener por su cuenta la vía y red, necesitaría disponer de material de reserva, y tener, por lo tanto, un capital muerto de pesetas 400.000 aproximadamente, cuyos intereses disminuirían los beneficios. Claro es que la Compañía también necesita tener un capital desembolsado con el mismo fin; pero seguramente, el tanto por ciento que resulte por kilómetro será inferior. Lo mismo puede decirse del material y personal para



reparaciones de línea y red que para una línea como la de Estaciones y Mercados; es sencillamente más cara por kilómetro que lo que resultara si se explotase toda la red de tranvías.

Noveno. El Ayuntamiento carecería seguramente de esa autonomía de que goza una Empresa particular para nombrar y separar sus empleados, lo que, dado lo delicado de ciertos cargos, como el de cobrador, produciría funestas consecuencias.»

Seamos optimistas por unos instantes, y supongamos que acudan al concurso otras Empresas. Estas no podrán ser otras que las que compiten actualmente con la de Tranvías en el transporte de viajeros dentro de la población. Si se le adjudicase a alguna de estas entidades la línea en cuestión, no iba a constituirse en competidora de sí misma, y procuraría suprimir lentamente el tranvía para obtener mayores ingresos en la explotación del medio de transporte en que invirtió su capital más crecido. Y esto sería más perjudicial para el público que, cualquiera otra solución.

Creemos que con lo apuntado es suficiente para desechar la solución que han motivado estos comentarios.

#### TERCERA SOLUCIÓN: EXPLOTACIÓN DEL SERVICIO CON INTERVENCIÓN DIRECTA DEL EXCELENTÍSIMO AYUNTAMIENTO A BASE DE REPARTIR LOS INGRESOS EN UNA PROPORCIÓN DETERMINADA

Dicen los técnicos que esta solución difiere poco de la segunda, y las bases del contrato pueden ser las mismas, con sólo variar la forma de intervención del excelentísimo Ayuntamiento y el canon de arrendamiento.

Es, seguramente, más justa, pues fijada la relación del reparto de ingresos, cada parte recibe mayor o menor cantidad, según que el negocio produce mayores o menores rendimientos, mientras que en la solución segunda, siendo una cantidad fija la que paga la Empresa concesionaria, ésta trabaja a riesgo y ventura, pudiendo, si el negocio marcha bien, aumentar las utilidades, y exponerse quizá a perder si el negocio marcha mal.

Siendo esta solución idéntica a la anterior, reproducimos aquí los argumentos que nos indujeron a rechazar aquélla, y aún pudiéramos señalar otros a no estimar los apuntados suficientes para rechazar esta solución.

#### CUARTA SOLUCIÓN: UNIFICACIÓN DE LAS FECHAS DE REVERSIÓN

Según los técnicos ofrece esta solución las siguientes ventajas:

Primera. La de solucionar todos los pleitos pendientes entre el excelentísimo Ayuntamiento y la Compañía de Tranvías originados por la interpretación de las concesiones con respecto al material y dependencias que deben revertir.

Segunda. La de pasar en un día determinado todas las concesiones a poder del excelentísimo Ayuntamiento, lo que hace viable la municipalización, que en caso contrario ofrece las dificultades que en su lugar hemos enumerado.

Tercera. La de adquirir el excelentísimo Ayuntamiento la propiedad de todos los coches, talleres y dependencias pertenecientes a la Compañía de Tranvías, que en otra forma sería muy difícil pasasen a poder del excelentísimo Ayuntamiento.

A nuestro juicio, sólo puede considerarse como ventaja la segunda de las transcritas, porque las afirmaciones que se hacen en la primera y tercera no tienen fundamento sólido.

La Compañía seguirá sosteniendo sus puntos de vista, y caso de transferir al Municipio todos los talleres, coches y dependencias que a ella pertenecen, será a cambio de otras ventajas; como asimismo hará para variar su criterio respecto a la interpretación de los contratos de las concesiones.

Queremos decir que las ventajas primera y tercera no se producen como inmediata consecuencia de la reversión unificada, sino que pueden obtenerse de la Compañía mediante otros beneficios que le otorgase el Ayuntamiento.

Como compensación a las ventajas que apuntan, señalan los técnicos los siguientes inconvenientes:



Primero. El retrasar la fecha en que el excelentísimo Ayuntamiento pueda municipalizar el servicio de tranvías.

Segundo. La dificultad de fijar con equidad la fecha de reversión.

Tercero. El dejar de percibir de momento los ingresos que puedan obtenerse por las líneas que reviertan.

A estos inconvenientes hemos de hacer algunas objeciones por nuestra parte. Entendemos que la unificación de reversión no atrasa, sino que anticipa la fecha en que el Ayuntamiento puede municipalizar el servicio de tranvías.

Luego, en vez de inconveniente, es una ventaja.

Es difícil, y concedemos que sea imposible, fijar con exactitud matemática la fecha de la reversión; pero no es difícil fijarla con equidad, puesto que en cuanto el Ayuntamiento y la Empresa acuerden una, mediante mutuas compensaciones, esa fecha será la justa y equitativa.

Para hallar la fecha exacta hay que recurrir al cálculo; para hallar la fecha equitativa basta con que el Ayuntamiento y la Compañía la adopten, por creer que durante el transcurso de tiempo que ella limita se compensan los derechos y obligaciones de uno y otra.

El tercer inconveniente no es peculiar de esta solución, sino también aplicable a las que suponen arrendamiento de la línea o líneas en una diferencia a favor de la unificación, y es que en los de arrendamiento lo dejado de percibir de momento no se rescata, y unificando las fechas de reversión, sí.

Además, este inconveniente puede vencerse mediante pactos compensadores de las pérdidas.

## Criterio de la Ponencia

Hemos examinado hasta aquí, con toda imparcialidad, la situación legal del asunto y las cuatro soluciones indicadas por los técnicos, comentando éstas sin asomo de apasionamiento. Quedaría incompleto el estudio de la cuestión si la Ponencia no se inclinara por una de las cuatro soluciones, y hasta dejaría incumplido el mandato de la Comisión municipal Permanente que obliga a completar, no sólo el estudio jurídico y técnico del problema, sino también su aspecto económico y financiero.

Cree la Ponencia cumplir su deber indicando la solución que, por proporcionar mayores beneficios, debe adoptarse.

Al acometer el estudio de este expediente, el primer tema que se ofreció a mi consideración fué el de si debería tratarse el problema de los tranvías circunscribiéndolo a las líneas a que el expediente se refiere concretamente o si procedía afrontarlo en conjunto.

El hecho de que la última fase del expediente se haya iniciado por virtud de una propuesta que atañe exclusivamente a dos concesiones, induce a reducir el tema a las líneas de Estaciones y Mercados y Norte; pero cuando se penetra en las entrañas del problema y se analizan las circunstancias que le rodean y sus conexiones con otros problemas urbanísticos de fundamental importancia para el buen gobierno de la ciudad, se adquiere bien pronto el convencimiento de que, por desgracia, la cuestión no puede ni debe simplificarse en los términos que pretende el distinguido compañero que presentó la propuesta a que me he referido.

Guardan íntima relación con el problema de los tranvías:

El del perfeccionamiento de la red tranviaria de Madrid, que, por haberse hecho a retazos, por virtud de iniciativas particulares, se ha formado atendiendo a las conveniencias de los que los tuvieron, en vez de atemperarse a las conveniencias generales del vecindario.

El de la urbanización del Extrarradio y el de la terminación de la del Ensanche.

El de las viviendas baratas.

Ninguno de estos problemas—objeto preferente de nuestras preocupaciones—puede plantearse en serio, con arreglo a las normas urbanísticas que presiden el desarrollo y ampliación de las ciudades, sin considerar, como parte integrante, el de las comunicaciones tranviarias que constituyen, hoy por hoy, el medio de comunicación mejor y más económico, según lo comprueban las estadísticas, no sólo en Madrid, donde los tranvías transportan cuatro veces más viajeros que el «Metro» y los auto-ómnibus

juntos, sino en capitales como París y Londres en las que funcionan líneas de tranvías subterráneos que las cruzan de punta a punta y gran cantidad de líneas de autobús con millares de coches en servicio. En París los tranvías conducen el 46 por 100 de viajeros, el «Metro» el 32 y los autobuses el 22; en Londres los tranvías eléctricos y de vapor el 44, los autobuses el 38 y el «Metro» el 18.

Por otra parte, en la concesión de la línea que nos ocupa y en las de las otras que han de revertir en lo futuro existen omisiones, preceptos confusos y puntos que dan origen a litigios. Y la única forma de salvar las omisiones, esclarecer las dudas y resolver las diferencias aludidas en todas las concesiones es examinar y decidir el problema con carácter general. De lo contrario, sería condenar a los Concejales que nos sucedan a tropezar con los mismos inconvenientes con que ahora tropezamos en este respecto.

Si pretendiéramos resolver el asunto de los tranvías fragmentariamente, privaríamos al Ayuntamiento del arma más eficaz que posee para facilitar la solución de los problemas antes aludidos—urbanización del Ensanche y del Extrarradio, casas baratas, reforma del tendido de la red tranviaria y circulación—y para dirimir las discrepancias que provienen de las concesiones.

Contra la voluntad de los que propugnan por el arriendo en pública licitación de las líneas de Estaciones y Mercados y del Norte, este procedimiento nos parece impracticable.

Al comentar las dos soluciones a base de arriendo, creemos haber demostrado nuestra afirmación. Las ventajas que aducen los técnicos no son tales ventajas, y los inconvenientes son de tal consideración que sería de una insensatez temeraria proponer al Ayuntamiento solución semejante.

Si el arrendamiento es a plazo corto, nadie acudirá a él, a sabiendas de que para explotar el negocio que se le adjudica tendría necesidad de invertir un capital del que no podría resarcirse. Si es a plazo largo, habría de fijarse uno de tal duración que permitiera al concesionario resarcirse del capital invertido y obtener un justo interés.

Si los beneficios de la línea son copiosos, por remunerador que fuese el canon siempre sería inferior a los beneficios, y en este caso es preferible la municipalización puesto que recibe el Ayuntamiento el producto líquido sin la deducción que ha de hacer el arrendatario para asegurar su ganancia.

Aun desechando la municipalización por ahora, por las razones que alegan los técnicos, no podemos acogernos al arrendamiento. Este no puede ser factible más que a plazo largo, por ejemplo veinticinco años, como señala el Sr. Resines. Cuando revierta otra concesión habrá que hacer lo mismo y así sucesivamente, o sea, que por este procedimiento no se llega nunca a la municipalización de la red.

A mi juicio, el camino más franco y más conveniente para llegar a una solución aceptable para el Ayuntamiento es «tratar» con la Compañía. «Tratar» no es «someterse» y mucho menos «entregarse». Es ponerse al habla con ella para buscar una posible base de inteligencia. Añadiré, para que los timoratos no se alarmen ni se escandalicen que, dadas las circunstancias que concurren en las concesiones, es forzoso «tratar» con la Compañía de Tranvías. Y si no se trata, y aun tratando, es fácil que haya que hacer algo peor: pleitear. Examinemos rapidísimamente la situación del problema. Forman la red tranviaria una serie de concesiones que empiezan a revertir el año 1927 y terminan el 1984. La caducidad de cada concesión significa para la Compañía la resta de una fuente de ingresos; a medida que caducan más concesiones los ingresos merman, sin que tengan la equivalente contrapartida en los gastos. En cambio, para el Ayuntamiento la explotación de una o de dos concesiones no es un buen negocio, a lo más es un negocio mediocre; luego al cumplir las concesiones sucesivas el negocio mejora probablemente allá para 1957, fecha de la reversión del grupo de líneas que forman la concesión llamada de los Tranvías de Madrid, quizá la de mayor rendimiento.

Es decir, que tal como las concesiones colocan este asunto, lo que es al presente un excelente negocio, se convertirá en un negocio mediano y otro malo o en dos negocios regulares. Siendo éstos los términos en que la realidad plantea el problema, y habiendo, por otra parte, una cantidad de diferencias litigiosas, ¿por qué no intentar de buena fe, mirando la conveniencia mutua y perfectamente compatible del vecindario y de la Empresa, una avenencia?

Yo creo sinceramente que existe la posibilidad de hallarla. En el propio Ayuntamiento se ha esbozado, aunque en términos equivocados, porque se ha hecho prescindiendo de importantes aspectos que atañen al interés público y que los Concejales deben tener presentes en todo momento. La fórmula es

la unificación de las concesiones, o sea fijar una fecha para que la red tranviaria pase totalmente a poder del Ayuntamiento.

Quizá se nos arguya la dificultad que existe para fijar con exactitud la fecha de la reversión.

Hay dos procedimientos para encontrar la fecha en que debe efectuarse la reversión: Uno consistente en multiplicar el beneficio anual de cada línea por el número de años que restan para la reversión, y dividiendo la suma de estos productos por la suma de los beneficios anuales de cada línea, el cociente nos da el número de años que restan para el plazo de la reversión de todas las líneas.

Tal es, a grandes rasgos, el procedimiento indicado por el Sr. Núñez Granés, que, como dice su autor, ofrece en la práctica dificultades insuperables.

No conociendo los beneficios líquidos de cada concesión es imposible aplicar la precedente fórmula.

Conociéndolos se parte del error de suponer los ingresos futuros igual a los pretéritos, lo que la hace inexacta.

El otro medio o fórmula consiste en multiplicar la longitud de cada línea por el número de años que faltan para su respectiva reversión. Se suman estos productos y el total se divide por la suma de las longitudes de todas las líneas, cuyo cociente es el número de años que la Compañía debe de continuar explotando toda la red.

O sea, que el cociente de cada fórmula, sumado a la fecha de que se parte para hacer el cálculo, nos dará la fecha en que deben de revertir al Ayuntamiento todas las concesiones que han intervenido en los cálculos para hallar el cociente indicador de la fecha reversible.

Siendo la primera fórmula mencionada inaplicable por carecer de datos positivos para hacer el cálculo y teniendo la segunda, según el Sr. Núñez Granés, «la grandísima ventaja de asentarse sobre datos positivos (años que restan para la reversión de cada línea y longitud de las mismas) comprobables en todo momento», nos decidimos por esta última. He aquí un cálculo con arreglo a esta fórmula:

### Líneas que revierten al Ayuntamiento

- 1.º Productos de los años por kilómetros y suma de estos productos, 2.622.345.
- 2.º Suma de todos los kilómetros, 87.111,64.
- 3.º Cociente de dividir el 1.º por el 2.º, o sea los años que faltan o tiempo medio, 30,103 años, que equivale a treinta años y treinta y siete días a partir del 1 de enero de 1925.

Los datos para el precedente cálculo están tomados del anejo 2.º del informe de los técnicos, señores Soriano, Colomina y Muñoz.

La fecha de la reversión sería partiendo de 1 de enero de 1926 al 7 de febrero de 1956.

No debe limitarse el Ayuntamiento al tratar con la Compañía a fijar la fecha de la reversión de todas las líneas, sino que debe conseguir otras compensaciones. Nosotros entendemos que para llegar a la unificación de las reversiones deben proponerse a la Compañía la aceptación de las bases que pasamos a consignar:

### Bases que debe aceptar la Compañía

1.ª Todas las líneas establecidas y que se establezcan revertirán al Ayuntamiento el 31 de diciembre de 1952. Se acorta el plazo que arroja la fórmula, teniendo en cuenta que las líneas que primero revierten son de las de mayores rendimientos.

2.ª El Ayuntamiento podrá, con arreglo a las normas que se pacten, rescatar las líneas antes de la fecha de la reversión indicada en la base anterior.

3.ª Por la explotación de la red tranviaria la Compañía abonará al Ayuntamiento un canon anual de 600.000 pesetas.

4.ª Hasta las ocho de la mañana, hora en que la gente trabajadora acude a los talleres y fábricas

y a la mayoría de las oficinas, la tarifa no debe exceder de diez céntimos cualquiera que sea la distancia que se recorra, debiendo la Compañía establecer hasta esa hora servicio de correspondencia sin aumento de precio.

5.<sup>a</sup> Al producirse la reversión o el rescate, pasarán a ser propiedad del Ayuntamiento todas las propiedades y elementos que emplee la Compañía para la explotación, los que posee en la actualidad y los que adquiera en lo sucesivo.

La Compañía formará un inventario de todos sus bienes y se unirá a la concesión de la unificación de reversión.

6.<sup>a</sup> La Compañía se obligará a extender la red por las vías o lugares del término municipal que el Ayuntamiento acuerde, siempre que la demanda obedezca a un plan urbanístico en ejecución o ejecutado o para desarrollar un proyecto de fomento de viviendas económicas.

7.<sup>a</sup> Que la Compañía establezca el servicio de transporte de mercancías desde las Estaciones a los centros de venta y contratación señalándose, desde luego, las tarifas y las reglas a que se ajustará su formación. También se designarán los puntos estratégicos de la ciudad en que además de los Mercados se constituirán depósitos de mercancías.

8.<sup>o</sup> La Compañía se obliga a consentir al Ayuntamiento la utilización de sus postes y rieles para servicios públicos de índole municipal. La utilización de las vías se realizará sin entorpecer ni alterar los cuadros de marcha de los servicios de viajeros y conducción de mercaderías y si se emplea energía eléctrica, el Ayuntamiento abonará un derecho de peaje equivalente a lo que estrictamente cueste dicha energía.

9.<sup>a</sup> El día de la reversión la Compañía entregará un coche por cada 1.500 habitantes.

10. La Compañía variará el itinerario de las líneas o reformará los trayectos en forma que se evite la aglomeración de coches en la Puerta del Sol y no se congestione la circulación.

11. Será de cuenta de la Compañía el construir y conservar el pavimento de las vías públicas que ocupe la entavía, en todas sus concesiones, incluso en las de Madrid y Metropolitano, y además una franja de cincuenta centímetros desde el borde del riel en dirección al encintado.

12. Para garantizar al Ayuntamiento la entrega en buen estado de todo lo que ha de ser objeto de reversión, las Compañías consentirán que durante los cinco últimos años de explotación del servicio, por parte de los mismos, pueda el Ayuntamiento establecer una intervención de sus Ingenieros para ver si las Empresas cumplen la obligación de conservar lo revertible en perfecto estado.

13. La Compañía se obliga a suministrar la energía eléctrica necesaria para que el Ayuntamiento pueda instalar focos eléctricos iguales que los que hoy existen en la calle de Alcalá y otras, en la parte superior de los soportes que sostienen el cable de trabajo de todas las líneas tranviarias. La instalación, conservación y entretenimiento de estos focos correrá de cuenta del Ayuntamiento.

14. La Compañía depositará en las arcas municipales el importe calculado de los proyectos de las concesiones que tiene solicitadas, retirando la suma de cada proyecto a medida que ponga en explotación las líneas a que se refieren.

Después de un madurado estudio del problema, entiende esta Ponencia que la Compañía puede aceptar sin quebranto para su negocio las precedentes bases.

\* \* \*

Con la solución que se propone se conseguirían las ventajas siguientes:

Primera. Contribuir a la urbanización del Ensanche y Extrarradio y a la solución del problema de la vivienda.

Segunda. Acabar con los pleitos que amenazan al Ayuntamiento como consecuencia de la forma irreflexiva en que se hicieron las concesiones.

Tercera. Mejoramiento y ampliación de la red tranviaria.

Cuarta. Aumentar los medios de transporte de productos en el interior de la ciudad.

Quinta. Reducir los gastos de transporte de viajeros de clase trabajadora en varios millones.



Sexta. Convertir las instalaciones tranviarias en elementos cooperativos de los demás servicios municipales.

Séptima. Poder, mediante el rescate, municipalizar el servicio cuando lo estime conveniente.

Además de estas ventajas se obtendrían los siguientes beneficios de orden económico.

	Pesetas
1.º—Por canon de treinta años, a 600.000 pesetas.....	18.000.000
2.º—Valor de las instalaciones no revertibles (anejo número 3 del informe técnico).....	17.242.691
3.º—Importe de 276 coches que tiene en explotación y que según la Compañía no revierten (a 55.000 pesetas aproximadamente).....	15.000.000
<b>TOTAL.....</b>	<b>50.242.691</b>

Frente a este índice de beneficios efectivos que puede y debe conseguir el Ayuntamiento, ¿qué otra solución se ha presentado hasta ahora que proporcione más ventajas?

\* \* \*

Claro es, que si nos presentamos a tratar con la Compañía sin más solución que la que propongo, correríamos el riesgo de que creyera que no teníamos más remedio que concertar con ella un convenio, lo que aprovecharía para mermar de un modo sensible las ventajas contenidas en las bases que se han propuesto.

Pero ya he dicho antes que *tratar* no es someterse, ni rendirse sin condiciones. Nosotros, a mi juicio, debemos brindar la paz a la Compañía mediante la aceptación por ella de las bases consignadas. Si las rechazara de plano, el Ayuntamiento debería apropiarse en su día de las líneas de Estaciones y Mercados, y a base de ella y de la del Norte estudiar una red tranviaria que extienda el servicio por los sectores de la Villa que hoy carecen de él. Propongo, como se ve, la municipalización como solución subsidiaria. [Fracasada la unificación de reversiones es el camino menos malo que puede tomar el Ayuntamiento.

Como resumen de todo lo expuesto, el Concejal que suscribe propone a sus compañeros de Comisión:

Primero. Que como solución al problema que plantea la reversión de la línea de Estaciones y Mercados se acuerde la reversión unificada de toda la red, conforme a las bases que se dejan consignadas.

Segundo. Adoptado el anterior acuerdo, una Comisión de Concejales designada por el Alcalde, de los que integran la Comisión de Hacienda y Fomento, presentará a la Compañía las anteriores bases, y con personas autorizadas de dicha entidad las discutirán, ampliarán o reducirán, formando un proyecto de convenio que será sometido a la aprobación de la Comisión municipal Permanente y Ayuntamiento Pleno, previo dictamen de las Comisiones de Hacienda y Fomento reunidas.

Tercero. Si el Ayuntamiento no ratifica el convenio, o lo modifica en forma que no fuera aceptable por la Compañía, o ésta rechazara de plano las bases, se procederá al estudio de una red tranviaria a base de las dos líneas que primero reviertan para proceder a la municipalización de las mismas en la fecha de reversión.

Tal es el criterio del que suscribe que somete al superior acierto de la Comisión.

Madrid, 22 de septiembre de 1925.—*Domingo Romero.*

## Impugnación del Concejal Sr. Resines

### *A la Comisión de Hacienda:*

El Concejal que suscribe ha examinado la Ponencia que se presenta a la Comisión de Hacienda del Ayuntamiento, y siente manifestar su total y absoluta disconformidad con el criterio pesimista que en ella se sustenta y con la solución propuesta, que, a su juicio, es, de cuantas se han indicado en la laboriosa tramitación del asunto, la más perjudicial para los intereses del pueblo de Madrid.

Procuraré, lo más concisamente posible, demostrar mi terminante afirmación.

### Antecedentes

La Ponencia que estudiamos consta de dos partes: la primera dedicada a los antecedentes del asunto; la segunda, a proponer una solución.

En la primera parte el Ponente estudia en la reversión de los tranvías las cuestiones de plazo, material móvil que debe revertir, suministro de energía eléctrica y reversión de cocheras, talleres y oficinas, copiando los razonamientos del Municipio y los de la Empresa de Tranvías, y aunque dice que se abstiene de dar su parecer, afirma: «Que la realidad es triste; que el día de la reversión de la línea de Estaciones y Mercados, el Ayuntamiento solo podrá contar con los carriles, columnas y 30 coches; y que, respecto al fluido eléctrico, a las cocheras, talleres y al resto de los coches, hasta 80, mientras los derechos del Ayuntamiento no sean afianzados por los Tribunales, *hay que prescindir de todo ello como si no existiese*».

El Concejal que suscribe llama la atención sobre la gravedad inmensa de que la Comisión de Hacienda hiciese suyo el informe del Ponente, conociendo como ésta conoce los claros y rotundos términos de la concesión de Estaciones y Mercados, que en su artículo 16 dice: «Tanto la vía en buen estado de explotación como el material fijo, móvil y semoviente *de que se componga*, quedará de la exclusiva propiedad del Ayuntamiento de Madrid, sin indemnización alguna»; los de la Real orden de 23 de agosto de 1897, autorizando el cambio de motor que estipula: «Que la Sociedad concesionaria garantizará que la línea no se encuentre nunca sin medios para el suministro de energía eléctrica, y al terminar la concesión deberá entregar al Ayuntamiento los citados medios y aparatos destinados a producir dicha energía»; y, finalmente, los terminantes informes de los técnicos municipales y Letrados consistoriales completamente opuestos a lo que el Ponente manifiesta.

La aprobación de esta Ponencia por la Comisión de Hacienda sería el arma más grande que podría esgrimir la Sociedad de Tranvías si algún día acudiese ante los Tribunales a sostener sus pretensiones. El Ayuntamiento debe aparecer unido con sus Letrados consistoriales, consciente del derecho que le asiste y consciente de la fuerza que le otorga el nuevo Estatuto, para imponer su criterio de defensa de los legítimos intereses del pueblo de Madrid.

## El Ponente critica las soluciones propuestas

El Ponente hace una crítica de las soluciones de municipalización y arriendo del servicio de tranvías, estudiados por los técnicos municipales, y rechaza la solución propuesta por el Concejal que suscribe, que se basa en arrendar el servicio, no a la actual Empresa, sino a la persona o entidad que en un concurso público ofreciese mayores ventajas al Municipio madrileño.

Como el Ponente enfoca el asunto con el pesimismo antedicho y sienta las premisas de que las líneas que en breve revierten, apenas si valen nada, pues sólo son semillero de pleitos, sin valor real ninguno, saca la triste consecuencia que al anuncio del arriendo no se presentarán otras Empresas, como no sean las actuales competidoras, con idea de suprimir los tranvías adjudicados. Se olvida el Ponente para sentir tan pueril temor, de que el Ayuntamiento tiene medios coercitivos para imponer su autoridad y obligar a la Empresa arrendadora, sea cual fuere, a cumplir las condiciones del arriendo, o a caducárselo, con la consiguiente pérdida de fianza en caso de incumplimiento; y se olvida también que las dos líneas de Estaciones y Mercados y Norte, de tan próxima reversión, son las de más saneado beneficio de la actual red, y que por tanto, al anuncio de su arriendo «acudirán al concurso numerosas Empresas de transportes, con lo que el Ayuntamiento tendrá la seguridad de que la pública licitación impulsará a los concursantes a forzar sus ofrecimientos». Esto afirmaba el Concejal que suscribe en su escrito de 29 de diciembre de 1924, y no ha sido rebatido por el Ponente.

## Unificación de concesiones

Pero la gravedad suma del escrito del Ponente radica en la desdichada solución que propone: la de «tratar» con el tranvía para no «pleitear», ofreciéndole el retrasar las reversiones de las dos líneas citadas, unificando sus concesiones con las restantes de la red.

En mi escrito de 29 de diciembre detallaba los enormes perjuicios que para el pueblo de Madrid representaba esta solución, y ninguno de aquellos argumentos rebate el Ponente. Cuantas veces ha intentado la Sociedad de Tranvías, desde hace muchos años, que prosperase esta solución, otras tantas ha merecido, muy justamente, la repulsa de la opinión pública, y los Ayuntamientos unánimemente la han desechado, como lesiva para el vecindario. Y si esto ha ocurrido cuando se veía lejana la fecha de la reversión, ¿va a aceptarla el actual Ayuntamiento, ahora que tan cerca está el día en que ambas importantísimas líneas pasan a ser de su propiedad?

Pero aún hay más en esta lastimosa solución del Ponente: para determinar cuál ha de ser la fecha de la unificación, no toma como base los beneficios de cada línea, como han aconsejado en sus estudios los técnicos municipales, y entre ellos el Sr. Núñez Granés, sino las longitudes de aquéllas; por cierto que la opinión de este ilustre Ingeniero aparece truncada en la Ponencia, y figura así como partidario de que la base de la unificación sean las longitudes y no los beneficios, *cuando el informe de tan alta autoridad dice todo lo contrario*, pues afirma (1) que el elemento fundamental de la unificación han de ser los beneficios; que tomando como base los kilómetros se favorece a la Compañía y en su conclusión primera manifiesta: «Que no existen otras fórmulas racionales para llegar a determinar la fecha de la reversión unificada que las que parten de la base de igualdad de beneficios».

En mi escrito de 29 de diciembre último hacía resaltar en los siguientes términos el perjuicio grandísimo de hacer una unificación de concesiones a base de las longitudes de las distintas líneas. ¿Cabe absurdo mayor que el suponer que las antiguas líneas, que son las que primero revierten, y son las mejores por atravesar las densas zonas de población de Atocha, Santo Domingo, Noviciado, calles de Hortaleza, Fuencarral, Cuatro Caminos, etc., con su intensísimo tráfico, tiene igual valor a los efectos

(1) Páginas 95 a 99 del *Extracto de los expedientes*, editado por la Imprenta Municipal, año 1925.

de reversión, que las modernas líneas de las calles de Lista, Alfonso XII, Puerta de Hierro, etc., en la que circula un tranvía cada quince o veinte minutos? El adoptar como unidad el kilómetro para la reversión sería lo mismo que si en la reversión al Ayuntamiento de varios solares situados unos en la Puerta del Sol y otros en Puerta de Hierro, el Ayuntamiento tomase como unidad el metro cuadrado y permutase cada metro cuadrado de la Puerta del Sol por un metro cuadrado en Puerta de Hierro, invocando como razonamiento la conveniencia de evitar pleitos y justificar la permuta por la igualdad de superficie de uno y otro solar.

El Ponente no rebate argumento tan decisivo, y deseando concretar en cifras su criterio toma los datos de los técnicos municipales Sres. Soriano, Colomina y Miró, y llega a la conclusión de que la suma de los años-kilómetros son 2.622.845, los kilómetros 87.111,64, y, por tanto, como su cociente es treinta años y treinta y siete días, da como fecha de reversión unificada teórica la de 7 de febrero de 1956. Pues bien, aun en este sencillo cálculo, el Ponente comete un error perjudicialísimo para el Municipio.

En efecto, cuando los técnicos municipales han hecho ese cálculo han considerado, como es lógico y evidente, tan sólo las líneas concedidas (1), despreciando las que están en tramitación, y con esta sencilla corrección el número de años resulta al dividir 1.961.925,25 por 76.104,64 (2) de veinticinco años y los doscientos ochenta días, o sea cuatro años y cuatro meses menor que el del cálculo del Ponente. Como en la época de la reversión no es aventurado suponer que la red completa de tranvías dará un beneficio de unos 12 millones de pesetas, el error representaría unos 52 millones de pesetas de pérdida para el Municipio.

El Concejal que suscribe supone que el Ponente ha padecido este error, pues no quiere creer que, voluntariamente y con conocimiento de causa, haya podido estimar a los efectos de su cálculo que la petición de un kilómetro de las líneas de Ventas-Necrópolis, Cuatro Caminos-Pozas, etc., tenga el mismo valor que un kilómetro del tranvía en explotación por las calles de Atocha o Fuencarral, de tan enorme rendimiento. Sería un canje tan perjudicial para el Ayuntamiento, que el firmante cree de justicia no hacer al Ponente la ofensa de suponer que desde su cargo de Concejal lo propone a la Sociedad de Tranvías.

### Bases que presenta el Ponente

El punto esencial de su propuesta en la unificación de reversiones, que acabamos de demostrar, es la solución más perjudicial para el Municipio, presentando, además, como complemento, el Ayuntamiento a la Sociedad de Tranvías unas bases para tratar sobre ellas. No creemos que jamás el Ayuntamiento se coloque en tan desairada postura, saliéndose voluntariamente del camino recto de su derecho vinculado en las concesiones otorgadas para entrar en regateos y componendas.

En las bases que el Ponente propone las hay tan caprichosas como la de fijar la fecha de reversión en 31 de diciembre de 1952, en vez de la de 7 de febrero de 1956 que obtiene en su cálculo, exigiendo un canon al tranvía de 600.000 pesetas, sin que nada justifique el que el adelanto de fecha sea de tres años y no de uno o de seis, ni que el canon sea el doble o el séxtuplo de las 600.000 pesetas arbitrariamente señaladas ¿Con qué autoridad va a discutir el Ayuntamiento cifras tan caprichosamente elegidas?

En otras bases del Ponente se habla de rebajas de tarifas para los obreros (olvidándose de los niños de las Escuelas públicas, de las dependencias municipales), de exigir servicios de mercancías, de utilización de postes para servicios públicos municipales, de conservación de entrevías, de focos eléctricos, etcétera; problemas estos que de ninguna manera es práctico involucrar con el claro y preciso de la reversión de las líneas, sin grave quebranto de los intereses del vecindario, pues cada cesión del tranvía en esas materias exigirá una compensación en la prórroga de sus concesiones, y éstas prórrogas serían el pago más costoso que los vecinos de Madrid podrían abonar por aquellas ventajas.

(1) Página 99 del *Extracto de los expedientes*. Informe del Sr. Núñez Granés.

(2) Página 153 del *Extracto de los expedientes*.



Hay otras bases de tal vaguedad, que su interpretación daría origen en lo porvenir a pleitos; tales son la referente a descongestionar la Puerta del Sol y modificar itinerarios y la de «obligar a la Sociedad de Tranvías a extender la red por las vías o lugares del término municipal que el Ayuntamiento acuerde».

La primera debe precisarse aprovechando esta ocasión única de la reversión de las líneas de las Estaciones, Mercados y Norte, para suprimir totalmente los carriles en la Puerta del Sol en la dirección Norte-Sur, evitando así los atascos del tráfico que estos tranvías ocasionan al cortar perpendicularmente la corriente circulatoria de tan céntrica plaza que va de Oeste a Este.

La segunda, o sea la de obligar a extender la red tranviaria a los sitios que el Ayuntamiento acuerde, no tiene eficacia alguna mientras no se detallan qué líneas van a ser, con qué horarios, tarifas, etcétera. No creemos que haya Ayuntamiento en el mundo que tenga así a su merced a una Compañía Anónima de Tranvías, aun otorgándole un monopolio, y a esto último no creemos que se halle dispuesto el Ayuntamiento madrileño.

Con tan insólita solución, aspira el Ponente a resolver los problemas del Ensanche, Extrarradio y la vivienda barata. El Concejal que suscribe entiende que, por el contrario, la Empresa de Tranvías, dueña única de la red hasta 31 de diciembre de 1952, no tendría interés alguno en establecer nuevas líneas, y al transcurrir los años y ver que le iban quedando veinte años, quince años, diez años, etcétera, de vida industrial, se resistiría, como es lógico, a adquirir nuevos carriles y nuevos coches para el Extrarradio y Ensanche, sabiendo que los primeros años de explotación, únicos de los que iba a disfrutar, son los de ingresos exiguos y que en tan corto espacio de tiempo necesitaba amortizar cuanto invirtiese en las nuevas líneas.

El Concejal que suscribe llama la atención de la Comisión de Hacienda sobre el importantísimo extremo que acaba de señalar, y sobre la gravedad que encerraría el abandonar el actual régimen de libre competencia, que a cambio de un problemático inconveniente en la diversidad de la fecha de reversión, despierta el estímulo de nuevas Empresas que, ante la perspectiva de los cincuenta o sesenta años de explotación, afrontan la pobreza de los primeros años, animadas por el brillante provenir de los años lejanos.

Además, palpablemente, estamos viendo en Madrid las enormes ventajas de la competencia de los transportes urbanos; pues gracias a ella los tranvías, en los trayectos en que hay «Metro» o autobús, han reducido a la mitad las tarifas de algunos de sus recorridos.

## **Resumen**

El Concejal que suscribe, estima que la propuesta del Ponente debe desecharla la Comisión de Hacienda por las siguientes razones:

Primera. Por que el criterio pesimista de que el Ayuntamiento prescinda de cuanto voluntariamente no quiera entregar la Sociedad de Tranvías en el momento de la reversión, está en contra de las concesiones otorgadas, de los informes de los técnicos y Letrados municipales, y beneficiaría enormemente a aquélla en contra de los intereses del pueblo de Madrid.

Segunda. Por que el Ponente propone a la Comisión de Hacienda que ofrezca al Tranvía la unificación de concesiones, con unas bases caprichosamente por él fijadas, para *tratar* sobre ellas, con lo cual el Ayuntamiento se saldría voluntariamente del camino recto de su derecho vinculado en las concesiones otorgadas, para entrar en unos regateos y componendas, que, además de restarle autoridad y perjudicar a sus intereses, retrasaría la rápida solución que este asunto requiere.

Tercera. Por que la unificación de concesiones que propone el Ponente, es la solución que más protestas ha levantado siempre en la opinión pública, y si todos los Ayuntamientos, unánimemente, la han rechazado como lesiva para el vecindario en las épocas en que la reversión se veía lejana, con más razón debe desecharse en vísperas de que dos de las más importantes y saneadas líneas, la de Estaciones y Mercados y la del Norte, pasan a ser propiedad del Municipio.

Cuarto. Porque dentro de la desdichada solución de la unificación de concesiones, hay dos soluciones: la de tomar como base de unificación los beneficios o las longitudes, y el Ponente elige esta úl-

tima, que es la que más perjudica al Ayuntamiento, según afirman todos los técnicos municipales y he demostrado en este escrito. Y aun dentro de esta segunda solución, el Ponente comete un error que perjudicaría al Municipio en unos 52 millones de pesetas.

Quinto. Porque en las bases que como complemento de la unificación propone hay algunas como la de su fecha y la del canon de 600.000 pesetas, caprichosamente elegidas, otras, como la de rebajas de tarifas, servicios de mercancías, etc., etc., que no deben involucrarse con la reversión, y otras de tal vaguedad, que darían origen en lo porvenir a pleitos.

Sexto. Que entre estas últimas, quizás la más grave es la de tratar de obligar al Tranvía a extender su red a los sitios que el Ayuntamiento acuerde, pues aparte de que en ningún lugar del mundo hay Ayuntamiento que tenga a su libre disposición una Compañía Anónima de Tranvías, aun otorgándole un monopolio, resultaría en la práctica, que al ir acercándose lo fecha de la reversión única e irle quedando veinte años, quince años, diez años, etc, de vida industrial a la Empresa, se opondría ésta a cumplir aquella ambigua y para ella onerosa obligación, y esta resistencia lógica perjudicaría enormemente al desarrollo del Ensanche y del Extrarradio, y el consiguiente abaratamiento de la vivienda.

El Concejal que suscribe confía en que la Comisión de Hacienda aprobará en cambio su propuesta de 29 de diciembre de 1924, ratificada en 28 de mayo de 1925, y conforme a ella acordará que, *con toda urgencia* se haga lo que allí indicaba para que:

Primero. El Ayuntamiento entre en el pleno dominio de las dos líneas de Estaciones y Mercados y Norte el mismo día de la caducidad de sus respectivas concesiones.

Segundo. Lo arriende al mejor postor en las condiciones que el Ayuntamiento, con plena soberanía, señale, huyendo desde luego de monopolio de la red tranviaria, tan perjudiciales siempre, estimulando, por el contrario, la competencia y las libres iniciativas de nuevas Empresas; y

Tercero. Aproveche el Ayuntamiento esta única ocasión que se le presenta para quitar los carriles de la Puerta del Sol, en la dirección Norte Sur, que por cortar perpendicularmente la circulación general, tan enormes atascos ocasiona, y para modificar los actuales itinerarios de las dos líneas que revierten, con criterio amplio y moderno.

Noviembre, 1925.—*Carlos Resines.*



## Réplica del Concejal Sr. Romero a la anterior impugnación

### *A la Comisión de Hacienda:*

El Concejal que suscribe se cree en el deber de replicar al escrito presentado a la Comisión a que me dirijo, por el Sr. Resines, en el cual escrito se censura acremente la Ponencia por mí formulada en el expediente de reversión de la línea de tranvías de Estaciones y Mercados, y se afirma que la solución que se aconseja es la más perjudicial para los intereses municipales.

El hondo respeto que me inspira la Comisión y mi propio decoro, me impiden, al contestar al señor Resines, adoptar el tono altamente despectivo en que él se expresa con respecto a mi Ponencia; cuyo trabajo material sería suficiente, si no para inspirar elogio, al menos para formular la censura dentro de los límites que impone la cortesía, en este caso obligada, porque la corrección no se elimina, sino que debe acrecentarse en el trato de compañero a compañero.

No pensaba yo, ni quería, contestar por escrito a la impugnación del Sr. Resines, pues supuse que éste se había limitado a enviar su refutación a los Concejales de la Comisión de Hacienda, pero al saber que había solicitado y obtenido la inclusión de su alegato en el expediente, no quiero que falte en el mismo la adecuada contestación.

Me ha sorprendido que la Alcaldía Presidencia decretase la unión al expediente, del escrito del Sr. Resines.

Este señor, como todos los Concejales, tiene derecho a voz en las comisiones, y pudo, de palabra, impugnar, en las sesiones de la de Hacienda, mi Ponencia, o hacerlo en el Pleno si la Comisión convertía en dictamen mi propuesta.

Los Concejales que pertenecen a una determinada Comisión, pueden votar en contra de una Ponencia o formular voto particular al dictamen de la Comisión.

Todos los Concejales nos regimos por las normas reglamentarias apuntadas; todos menos el señor Resines.

¿Es el escrito de este señor un voto particular? No; en primer lugar, no cabe voto particular cuando no ha emitido dictamen la Comisión, y, en segundo, el Sr. Resines no puede formularlo porque no tiene el honor de pertenecer a la de Hacienda.

¿Es una impugnación a la Ponencia? Pues debió hacerla de palabra ante la Comisión, y entonces constaría en acta su criterio, pero no se uniría al expediente.

No pretenderá el Sr. Resines que su escrito sea un dictamen para ilustrar a la Comisión. No necesita la de Hacienda asesores voluntarios, aunque no los desprecie, y cuando precisa elementos de juicio para formular el suyo, cuando estima necesario el sabio consejo para sus decisiones, pide aquéllos y éste a personas de reconocida competencia e imparcialidad, y no a quienes ya han prejuzgado la cuestión.

Lamento que la unión del escrito al expediente me obligue a refutarlo con la pluma, molestando a mis compañeros con la lectura de este debate por entregas, que, a mi juicio, debió ventilarse de palabra en la Comisión o en el Pleno, donde el Sr. Resines pudo deleitarnos con su gran conocimiento del asunto.

Veamos cómo el Sr. Resines demuestra que la solución que indico es la más perjudicial.

## Antecedentes

Bajo este epígrafe, acumula el Sr. Resines unas cuantas inexactitudes en los comentarios que hace a un párrafo truncado de mi Ponencia.

En la primera parte de la misma, yo no emito parecer ninguno; me limito a consignar los razonamientos que el Ayuntamiento y la Empresa alegan para sostener sus puntos de vista, respecto a la reversión del material de que se compone la línea reversible.

Lo que yo digo en la Ponencia, es que los objetos a cuya reversión cree tener derecho el Ayuntamiento, no pueden tener valor práctico, y hay que prescindir de ellos como si no existieran, en tanto sus derechos no sean afianzados por los Tribunales, porque hasta que el Ayuntamiento no tenga la libre disposición de los mismos, no puede cotizarlos como parte integrante de la línea. Creo que esto no es negar que el Ayuntamiento tenga los derechos que pretende, sino únicamente advertir que la Compañía no entregará el día de la reversión más que los 30 coches, los postes y los rieles, que es lo que se cree obligada a entregar la Compañía, según dice ella, no yo; que conste.

¿En qué parte de la Ponencia he consignado yo opinión contraria a los Letrados consistoriales y a los técnicos, como afirma erróneamente el Sr. Resines?

¿En qué parte de la Ponencia he negado yo los derechos que al Ayuntamiento conceden el artículo 16 de la concesión de la línea Estaciones y Mercados y la Real orden de 23 de agosto de 1897?

Espero de la caballerosidad del Sr. Resines, que señale un párrafo de la Ponencia que contenga opinión contraria a los Letrados y técnicos Consistoriales, en cuanto al material y accesorios objeto de reversión, o que niegue los derechos que otorgan al Municipio los preceptos citados.

Sigamos: «La aprobación de la Ponencia—dice el Sr. Resines—, sería el arma más grande que podrían esgrimir los tranvías si algún día acudiesen ante los Tribunales a sostener sus pretensiones». Como en el párrafo transcrito se emplean las palabras *arma más grande* y *esgrimir*, asusta un poco al principio, pero de seguida se ve que no tiene consistencia.

Si la Comisión aprueba la Ponencia, no hay temor a contienda en los Tribunales, porque la base quinta, dice: «Al producirse la reversión, pasarán a ser propiedad del Ayuntamiento, todas las propiedades y elementos que la Compañía emplea en la explotación de las líneas, los que posea en la actualidad y los que adquiera en lo futuro».

El párrafo comentado me parece que no lo ha escrito en serio el Sr. Resines, y fundo mi opinión en lo que a continuación añade, que es como sigue: «El Ayuntamiento debe aparecer unido con sus Letrados, consciente del derecho que le asiste». ¿Pero no ha leído el Sr. Resines el dictamen del Decano de los Letrados, en que dice que los Letrados no están de acuerdo en cuanto a la reversión de cocheras, talleres y oficinas?

¿Con qué opinión de las sustentadas por los Letrados va a ponerse de acuerdo el Ayuntamiento? Y además, ¿he sostenido o aconsejado yo que el Ayuntamiento disienta del parecer de sus Letrados?

Y añade el Sr. Resines: «Y consciente (el Ayuntamiento) de la fuerza que le otorga el nuevo Estatuto para imponer su criterio de defensa de los intereses del pueblo de Madrid». Respecto a la fuerza que le otorga al Ayuntamiento el nuevo Estatuto, suponemos que se referirá el Sr. Resines a su Estatuto, que estará nuevo por no haberlo abierto aún, pues de hacerlo se encontraría con la desagradable sorpresa de que lo primero que hace el vigente Estatuto al tratar de tranvías, es respetar los derechos de las concesiones otorgadas al amparo de la anterior legislación. Esta es la fuerza que otorga el nuevo Estatuto al Ayuntamiento; luego la fuerza es nula, y su eficacia la invoca un Concejal poniéndole paño al púlpito.

Permítame la Comisión que no comente.

Queda contestado punto por punto, todo lo que el Sr. Resines denomina «antecedentes». No queremos terminar esta parte sin completarla con unos antecedentes más remotos.

El 29 de diciembre de 1924, el Sr. Resines presenta a la Permanente una proposición solicitando que, previos varios trámites, se sacara a subasta pública con un tipo de arriendo no inferior a un millón de pesetas, las líneas de Tranvías de Estaciones y Mercados y Norte. Esta proposición determinó



una baja en la cotización de los valores de Tranvías de la que se habló en la Prensa y creo que en sesión municipal. Es decir, que el Sr. Resines, por defender los intereses del Ayuntamiento, provocó una depreciación en una propiedad municipal que él mismo proponía arrendar mediante subasta.

La proposición a que me refiero, con el estudio realizado por los técnicos, pasó a la Comisión de Policía urbana y allí se designó Ponente al Sr. Resines, el cual, en su Ponencia, insiste en el arriendo, no en la forma que indican los técnicos, sino de la manera que él consignó en su proposición.

Creo que sea éste el único caso en que un Concejal acepta una Ponencia para dictaminar sobre una proposición presentada por él mismo.

*Esto Inés ello se alaba  
no es menester alaballo...*

Como el Sr. Resines ha sido juez y parte en el asunto, me explico su actitud al ver que yo no confirmo la sentencia.

### **El Ponente critica las soluciones propuestas**

Le consta a la Comisión el concienzudo, no digo que acertado, estudio que he hecho de las soluciones propuestas por los técnicos, y en la Ponencia constan las razones que me han inducido a proponer la reversión unificada de las concesiones de tranvías; impugnando el arriendo con tales razones, que ni una sola refuta el Sr. Resines, ni demuestra el citado señor que esta solución sea más ventajosa que la reversión unificada.

La solución que preconizo podrá ser perjudicial para los intereses municipales; pero en tanto no me dé otra fórmula que supere las ventajas que creo se obtienen con la unificación, mantendré con tesón el criterio que sustento en la Ponencia.

Dice el Sr. Resines que rechazo su propuesta que consiste en «arrendar el servicio no a la actual Empresa, sino a la entidad que ofrezca al Municipio mayores ventajas».

Por lo visto, lo esencial para el Sr. Resines es que el arrendatario del servicio no sea la actual Empresa, criterio que no comparten los técnicos a cuya opinión quiere el Sr. Resines que se someta la Comisión de Hacienda, siendo él el primero que no la acepta, pues mientras él excluye como arrendataria a la actual Empresa, los técnicos dicen «que sería la única entidad que se presentaría al concurso, y si el canon estipulado no le conviniera, quedaría desierto».

A esto quizá arguya el Sr. Resines que él, en lo que está conforme con los Letrados y los técnicos, es en el material y los accesorios que deben revertir. En cuanto a los Letrados, ya he dicho antes que no tienen criterio unánime respecto a este punto, y en cuanto a los técnicos, al enumerar los inconvenientes que tiene el arriendo, dicen: «no sabiendo fijamente lo que debe revertir, el arriendo no puede hacerse sino a base de lo que positivamente y sin discusión sabemos que va a ser propiedad del Ayuntamiento». O sea, exactamente igual a lo que yo digo en la Ponencia cuando afirmo que el día de la reversión no puede contar el Ayuntamiento con aquellos elementos a que cree tener derecho, sino, solamente, con lo que la Compañía entregue sin discusión.

Vea la Comisión cómo quien no está de acuerdo con los Letrados ni los técnicos, es el Sr. Resines, cuya discrepancia con los últimos es acentuadísima, pues mientras ellos, entre otras soluciones, proponen el arriendo solamente de la línea de Estaciones y Mercados por dos años, el Sr. Resines quiere arrendar por veinticinco años la citada y la del Norte, que revierte trece meses después, lo que hace imposible la subasta conjunta con un canon único, global; peregrina idea que se le ha ocurrido al Sr. Resines.

Dos afirmaciones tan inexactas, y no añadido como gratuitas, por tratarse del Sr. Resines, contiene el escrito de éste bajo el rótulo que ampara estos párrafos:

Primero. Que enfoco el asunto con pesimismo. Varias veces digo en la Ponencia que no debemos entregarnos a la Compañía.

Segundo. Que siento la premisa de que las líneas que en breve revierten, apenas si valen nada,

pues sólo son un semillero de pleitos sin valor real ninguno. Esta afirmación es atentar abiertamente contra el octavo mandamiento. Yo no he dicho que las líneas que primero reviertan sean sólo un semillero de pleitos, y mucho menos he dicho que carezcan de valor o sea escaso. Textualmente digo en la Ponencia: «Se aminora el plazo de reversión que arroja el cálculo, teniendo en cuenta que las líneas que primero revierten son de las de mayor rendimiento».

Los comentarios que me sugiere tan patente alteración de la verdad, son de tal dureza, que he de contrariar los impulsos nacidos de mi enojo para omitirlos.

El Sr. Resines afirma, copiándolo de su escrito de 29 de diciembre de 1924, que acudirían al concurso de arriendo numerosas Empresas, con lo cual los licitadores reforzarán su ofrecimiento. Añade que esta afirmación no ha sido rebatida por mí. Refiriéndome a él, no he rebatido este punto; pero lo he hecho con todo detalle en la Ponencia al examinar la propuesta de arriendo de los técnicos. Más de una página ocupan los argumentos que allí expongo, que son aplicables a la afirmación, no demostrada, del Sr. Resines, el cual afirma, pero no demuestra ni ha demostrado nada, porque cuando trata de este asunto se hace la ilusión de que habla ex cátedra.

### Unificación de reversiones

Para el Sr. Resines, lo grave es la unificación de reversiones, porque propongo *tratar* con la Compañía para evitar pleitear. Para que no-haya duda respecto a mi criterio, diré que, cualquiera solución que se adopte, menos la de unificación de reversiones planteada en la forma que propongo en la Ponencia, nos conduce a una serie de pleitos con la actual Empresa, cuyos fallos no es posible vaticinar.

Para llegar a la unificación de reversiones, es imprescindible tratar con la Compañía, porque supone un contrato y es preciso acordar mediante el trato, los derechos y obligaciones de los otorgantes.

Dicho Sr. Resines dice que los argumentos que él empleó en su escrito de 29 de diciembre de 1924, contrarios a la unificación, no han sido rebatidos por mí. He de replicar a esto:

Primero. Que a mí no se me encomendó que rebatiera los argumentos de la proposición del señor Resines.

Segundo. En la Ponencia están impugnadas todas las soluciones; y

Tercero. Que al optar por la unificación, expongo las ventajas que proporciona al Municipio, impugnando los inconvenientes que señalan los técnicos, que son los mismos que ahora quiere resucitar el Sr. Resines.

Veamos, no obstante, los argumentos del Sr. Resines:

Primero. Que la unificación ha merecido la repulsa de la opinión pública.

Segundo. Que el Ayuntamiento perdería un ingreso real y positivo por otro dudoso; y

Tercero. Que es prácticamente imposible fijar una fecha de reversión que acalle todos los recelos. A esto, respondo:

Primero. Que no serían tan rotundos los clamores de la opinión, cuando el Ayuntamiento de Madrid acordó la reversión unificada, y el Gobierno presentó un proyecto de ley, que se aprobó en el Senado y no llegó a aprobarse en el Congreso, por un cambio de Ministerio, autorizando a los Ayuntamientos, a todos, no al de Madrid solo, para que pudieran unificar las concesiones de tranvías.

Segundo. Que en la Ponencia consta el ingreso efectivo, no dudoso, que se obtendría con la unificación, y el Sr. Resines no ha demostrado que con el arriendo se obtengan mayores beneficios; y

Tercero. Que fijada por el Ayuntamiento una fecha compensadora, y aceptada por la Compañía, están acallados todos los recelos, a los que no hay que temer cuando se procede noblemente, con las miras puestas en los intereses del pueblo, y se tiene la conciencia tranquila de que se ha cumplido con el deber que impone el cargo.

Dice el Sr. Resines que los técnicos han aconsejado que para determinar la fecha de reversión deben tenerse en cuenta los beneficios de cada línea y no aceptar la fórmula de años-kilómetros. El Sr. Núñez Granés dice, en efecto, que la fórmula años-beneficios es la única racional, pero que ofrece dificultades insuperables, hasta tal punto que él, el Sr. Granés, no pudo determinar la fecha por des-

conocer los beneficios anuales de cada línea, los cuales beneficios, añade, es muy difícil conocerlos porque no tienen finalidad alguna para las Compañías llevar una contabilidad especial para cada línea. En Madrid, añade en su informe, se lleva la contabilidad por grupos de concesiones. Por esta razón, dice, se hace totalmente imposible aplicar las fórmulas basadas en el término medio de beneficios.

¿Cómo iba el Ponente que suscribe a determinar la fecha por la fórmula de años-beneficios si la competencia del Sr. Granés se estrelló ante los obstáculos que menciona y tuvo que acogerse a la de años-kilómetros?

El Sr. Resines critica la fórmula por mí adoptada, pero ni desarrolla él la de años-beneficios ni propone otra racional que fije una fecha de reversión. Si esto lo hubiera hecho el Concejal suplente recientemente nombrado, que es conductor del tranvía, nada tendría de extraño, pero el Sr. Resines es Ingeniero, y lo menos que se le puede pedir es que la fórmula que impugna la sustituya por otra mejor.

Si el Sr. Resines inventa o descubre otra fórmula cuya aplicación sea más beneficiosa para el Ayuntamiento, la acepto de antemano.

Dice el Sr. Resines que no rebato su argumento decisivo, según el cual fijar la fecha de reversión por los años-kilómetros es lo mismo que si revertieran al Ayuntamiento varios solares, unos en la Puerta del Sol y otros en la Puerta de Hierro y se permutasen unos por otros, tomando como base el metro cuadrado.

No rebatí en la Ponencia su argumento, ni lo rebato ahora, porque no es argumento, sino un rasgo de humorismo del Sr. Resines.

Tengo tal convicción de que el Sr. Resines me lleva la contraria sistemáticamente, que en ese ejemplo que aduce de reversión de solares, si yo para hacer la permuta tomara como base el precio, él, por contrariarme, tomaría el metro.

Otro defecto pone el Sr. Resines al cálculo de reversión, y es que hemos tomado como base para el mismo no sólo las líneas en explotación sino las solicitadas, con lo cual se retarda la fecha de reversión en cuatro años y cuatro meses, lo que supone para el Ayuntamiento una pérdida de 52 millones; pues calcula el Sr. Resines que para entonces la actual red de tranvías rendirá 12 millones de pesetas anuales.

Si nosotros argumentáramos al modo del Sr. Resines, diríamos que, como hay que unificar las fechas de la reversión, es preciso hacer el cálculo como yo lo he hecho, porque si no, ya no habría reversión unificada, sino dos reversiones a distinta fecha.

De modo que, aceptado lo anterior, hay que tomar como fecha el año 1956, y como yo digo que revertan el año 1952, *cuatro años antes*, y cada año, según el Sr. Resines, produce 12 millones, resulta que proporciono al Ayuntamiento 48 millones de ganancia en vez de los 52 millones de pérdida.

Pero no quiero engañar a la Comisión afirmando conseguir para el Municipio un beneficio de 48 millones, porque éstos son fantásticos como los cincuenta y dos del Sr. Resines, cuyo cálculo, más que de la mente de un ingeniero, parece salido de la de un novelista.

Veamos como no es probable que los beneficios de la actual red sean, dentro de veinticinco años, de 12 millones de pesetas anuales.

El último ejercicio lo liquidó la Empresa con un beneficio de 4.591.000 pesetas en números redondos (1.200.000 pesetas menos que el ejercicio anterior).

Para conseguir la cifra líquida que señala el Sr. Resines, sería preciso que desapareciese el «Metro» o no extendiera más su red, que dejaran de funcionar los autoómnibus, que se encarecieran los taxis, que se abaratasen los jornales y sueldos, que disminuyera el precio de los materiales y, por último, que casi se triplicase la población de Madrid.

Aun llegando a un acuerdo las actuales Empresas de transportes urbanos para acabar la guerra de tarifas que tienen entablada, salta a la vista que los 12 millones que el Sr. Resines calcula son los millones de Arlequín.

Me ataca el Sr. Resines porque por error, no a sabiendas, hago jugar en el cálculo las líneas en explotación y las solicitadas. Dice que no es lo mismo un kilómetro en explotación que la petición de un kilómetro, y este error mío le cuesta al Ayuntamiento nada menos que 52 millones.



Dos párrafos después dice el Sr. Resines que he fijado caprichosamente para 1952 la fecha de reversión.

Veamos el error: El cálculo arroja como fecha de reversión de las líneas construídas y por construir el año 1956. No interviniendo en la operación más que las líneas en explotación, faltan para la reversión veintiséis años (veinticinco años y doscientos ochenta días); pues bien, al año 1926 súmense veintiséis años y nos dará el año 1952, que es el que yo fijo para la reversión, con lo cual, en vez de perjudicar al Ayuntamiento en 52 millones, le beneficio en todas las líneas que se construyan de aquí a entonces, las no solicitadas y las solicitadas, pues la construcción de éstas la garantiza la Compañía con el importe calculado de los proyectos, cuyo depósito le exijo.

### Bases que presenta el Ponente

Bajo este epígrafe comienza diciendo el Sr. Resines que la unificación de reversiones es la solución más perjudicial para el Municipio, como acaba de demostrar. A mi juicio no ha demostrado nada, pues para convencernos de que tal solución es la más perjudicial sería necesario que presentara otra demostrando que era más beneficiosa.

Asegura el Sr. Resines que, caprichosamente, fijo en 31 de diciembre de 1952 la reversión de la red, en vez de 7 de febrero de 1956 que arroja el cálculo. Igual calificación le merece fijar 600.000 pesetas anuales de canon hasta la reversión. Realmente no sé qué contestar al Sr. Resines, a no ser decirle que no ha leído la Ponencia, en donde apunto los motivos en que fundo mis bases. Y si siendo fundadas esas bases las encuentra caprichosas, ¿qué concepto puede merecer lo que propone el Sr. Resines de arrendar en un millón de pesetas anuales como mínimo, y por veinticinco años, las líneas del Norte y de Estaciones y Mercados?

Ni en la proposición ni en la Ponencia nos dice el por qué de su criterio. ¿Por qué un millón y no millón y medio? ¿Por qué veinticinco años y no veinte o treinta? ¿Con qué autoridad va a discutir el Ayuntamiento cifras tan caprichosamente elegidas?

Las bases en que propongo rebaja para los obreros, transporte de mercancías utilización de los postes, conservación de entrevías y franjas exteriores, alumbrado, etc., etc., dice el impugnador que estas cesiones de la Compañía habría que obtenerlas prorrogando los plazos de reversión, cosa incierta desde el momento que propongo que con esas bases acepte la Compañía la fecha que fijo para la reversión, sin que las mencionadas cargas influyan para aumentar el plazo que se fija en la Ponencia.

La base en que propongo cambiar los itinerarios de las líneas y descongestionar la Puerta del Sol, dice el Sr. Resines que hay que puntualizarla. Conformes. El Sr. Resines la precisa suprimiendo totalmente los carriles que cruzan la mencionada plaza de Norte a Sur.

Para las demás Empresas de transporte urbano esta solución es maravillosa, porque se le suprime un competidor; pero para el Ayuntamiento sería nefasta, caso de arrendar las líneas de Estaciones y Mercados y Norte, porque se desvalorizarían de una manera considerable. En cuanto a los perjuicios que tal solución acarrearía al vecindario, recuérdense las protestas del mismo cuando el Sr. Millán de Priego intentó suprimir los tranvías en las calles de Carretas y Montera, para evitar que cruzaran la Puerta del Sol.

Me sorprende que siendo el Sr. Resines Ingeniero no se le ocurra más que suprimir las líneas que indica, cuando existen varios proyectos de compañeros suyos que resuelven el problema sin suprimir el tránsito de tranvías.

Respondiendo a otra impugnación, diré que al pactar la unificación puede obligarse a la Compañía a establecer las líneas que se especifiquen en el convenio, sin necesidad de concederle a la Compañía el monopolio como erróneamente afirma el Sr. Resines. Esta idea de obligar a la Compañía a tender redes para fomentar la construcción de viviendas baratas y la expansión de la ciudad, no es ni nueva ni mía: tiene varios precedentes extranjeros que no desconocerá el Sr. Resines.

La reversión unificada, contesto a otro punto, no supone concesión de monopolio a la actual Compañía y, por tanto, pueden otras Empresas construir y explotar nuevas líneas.

Sostiene el Sr. Resines que la reversión mata el actual régimen de competencia. Nada más inexacto: primero, porque ahora no existe competencia entre los tranvías, y segundo, porque la competencia sólo es posible cuando dos o más Empresas de transporte son concesionarias de líneas que recorren igual itinerario, o siendo distinto, arrancan de un punto y van a otro, entre los cuales, por la densidad de población o por varias causas, es considerable el volumen de viajeros. La línea del «Metro», Sol-Vallecas, hace la competencia a la línea de tranvías de igual recorrido, pero, ¿qué competencia puede hacer la línea de Cibeles-Mataderos al trayecto Sol-Fuentequilla?

Si la reversión mata la competencia, la fórmula del Sr. Resines la asesina, pues pretende adjudicar a una misma Empresa dos líneas importantes que, partiendo de la Puerta del Sol, cruzan por distinto camino, Chamberí, y se unen en la glorieta de Quevedo.

Para que el Sr. Resines se ponga de acuerdo consigo mismo, es necesario que desista de adjudicar a una sola Empresa las dos líneas, porque si no... mata la competencia.

## Resumen

El Sr. Resines, como resumen, dice que debe desecharse mi Ponencia por las razones que ya ha expuesto y que vuelve a repetir en forma más concreta. Como el responder a esta parte de la impugnación sería repetir lo ya dicho, nada tenemos que añadir a lo ya expuesto, porque nada nuevo añade el Sr. Resines al extractar sus razones.

Concluye el Sr. Resines pidiendo que la Comisión de Hacienda apruebe su proposición ratificada por su Ponencia.

Yo no sé lo que hará la Comisión de Hacienda, pero sé que lo que no puede hacer es aprobar la ponencia del Sr. Resines.

Para impugnar este mi criterio, ha tenido necesidad de atribuirme cosas que no he escrito, suprimir otras, alterar muchas, invocar preceptos que no existen en el Estatuto, hacer cálculos fantásticos para afirmar una pérdida de 52 millones, etc., etc., todo ello consignado en diez pliegos a máquina de nutrida lectura.

A mí, para sepultar su Ponencia, me basta con una cuartilla.

Veamos: La fórmula de arriendo del Sr. Resines, consiste en adjudicar, no a la actual Empresa, sino al mejor postor, las líneas de Estaciones y Mercados y Norte, por veinticinco años, y por un canon anual no inferior a un millón de pesetas. La Comisión de Hacienda no puede adoptar este criterio, por las siguientes razones:

Primera. Porque la actual Empresa tiene concedido el derecho de tanteo.

Segunda. Porque no puede hacerse una subasta conjunta para dos líneas que revierten con trece meses de diferencia una de otra.

Tercera. Porque es necesario fijar un canon de arriendo para cada línea.

Aún hay otra razón que estaba por ocultarla, ante el temor de que el Sr. Resines desista de su Ponencia. Esta razón es que hay que tratar con la Compañía y hay que entrar en regateos con ella, cosa que rechaza y repugna al Sr. Resines.

¿Por qué hay que tratar? Oigamos al Decano de los Letrados consistoriales:

«Nada se estableció con relación al aprovechamiento de las líneas, ni tampoco lo que el Ayuntamiento haya de satisfacer por las no revertidas en servicios combinados, y es extremo de gran importancia que habría de ventilarse para evitar molestias a los viajeros...»

Es decir, que aun acogiéndonos al arriendo, tenemos que tratar con la Compañía para establecer los peajes. Y tratar con la Compañía, es punto que repele la exquisitez espiritual de mi impugnador.

Creo que no me he excedido de la cuartilla.

\* \* \*

Salvo el trámite dado al escrito del Sr. Resines, la forma despectiva del mismo y las inexactitudes apuntadas, no me molesta, ni puede molestarme, que se ocupen de mi Ponencia para elogiarla o combatirla. Tengo tan humilde concepto de mi trabajo que el solo hecho de que se ocupe de él cualquier compañero, lo estimo como un honor.

Mi Ponencia no es una obra brillante, representa sólo una labor de paciencia, de busca de datos, de consultas; en suma, un estudio bien intencionado, aunque quizá erróneo, y como mío, sujeto a ser mejorado por cualquiera. En cambio, la Ponencia del Sr. Resines, es una obra maravillosa, sinceramente lo digo. A nadie antes que a él en el Municipio madrileño, ni a Letrados, ni a técnicos, ni a Concejales, se les ha ocurrido tal fórmula de arriendo. Y en un país donde el precedente es dogma, la originalidad tiene un doble valor.

Sólo de la mente del genio brota la llama que disipa las tinieblas de nuestra ignorancia, y surge la idea cumbre, la idea original, la idea «más memorable que vieron los siglos pasados y esperen ver los venideros».

Madrid, 25 de noviembre de 1925. — *Domingo Romero.*

## Escrito del Concejal Sr. Amezúa

### *A la Comisión de Hacienda:*

El Concejal que suscribe, después de estudiar detenidamente el Extracto de los expedientes incoados para la unificación de tarifas, elevación del precio de éstas en los recorridos de los tranvías de esta capital y, singularmente, de los relativos a la reversión de las líneas de Estaciones y Mercados y Norte, así como la muy notable y concienzuda Ponencia del Sr. Romero Grande, estima de su deber hacer las manifestaciones que siguen a la Comisión de Hacienda, más que a título de voto particular; pues en muchos extremos coincide con el fondo de aquella Ponencia como síntesis escrita de su propio criterio y explicación del voto que ha de emitir sobre tan enmarañado asunto.

Para llegar al fin que la Comisión persigue, precisa, primeramente, hacer un índice o cuestionario de las premisas que comprende la reversión de los tranvías para que, desintegrándolas y analizándolas una por una, podamos allegar elementos de juicio bastantes, formulando las conclusiones sobre las que el dictamen haya de asentarse. Estas premisas son las siguientes:

Primera. *Importancia de la cuestión.*—Despréndese de la afirmación de los dos caracteres de orden primario o básico que presenta toda reversión de tranvías, nacidos de las funciones que cumplen, a saber:

- a) Función social de transporte y beneficio para el vecindario.
- b) Propiedad o bien de gran valor que entrará a formar parte de la Hacienda municipal.

Segunda. *Necesidad de adoptar una solución que armonice y coordine ambos valores para su obligada subsistencia y acatamiento.*—No necesita de prueba ni desarrollo esta premisa que, a mi entender, constituye el verdadero nudo del asunto, la clave de toda la cuestión, la condición *sine qua non* que debiera llenar la solución que la Comisión proponga. Ella será también la piedra de toque de la solución elegida. Si ésta cumple con una y otra función, podremos tener la seguridad de haber acertado. Si deja fuera, total o parcialmente, cualquiera de estas funciones, será la prueba inexcusable de nuestra equivocación. Por tanto, deberemos tener la vista puesta en esta premisa como garantía de nuestro acierto cuando lleguemos a las conclusiones de la Ponencia.

Tercera. *Dificultades que se presentan para adoptar la solución armónica anterior:*

a) Falta de precedentes. Es el primer caso práctico de reversión que se da en España. No es necesario insistir sobre la mayor gravedad que al problema comunica esta circunstancia singular.

b) Carencia de preceptos legales de orden general de donde partir y en que apoyarse. Deficiencias de la ley y reglamento de Ferrocarriles y estatuto Ferroviario sobre el punto de reversión de los tranvías. Conocidas son también todas estas lagunas de la Comisión. No es, pues, menester insistir sobre ellas.

c) Imprecisión, vaguedad o falta misma de reglas, preceptos y fundamentos legales en las escrituras primitivas de concesión. A mayor abundamiento adviértanse también las contradicciones que sobre puntos fundamentales en materia de concesión y explotación de tranvías aparecen entre unas y otras. Tanto la Ponencia como los Letrados y técnicos municipales reconocen y coinciden en la existencia de estos defectos. No es, pues, tampoco necesario desarrollarlos de nuevo por estarlo ya, abundantemente, en el referido Extracto de los expedientes.



d) Inadaptación de las mismas condiciones concesionales a los momentos presentes por el cambio radical que Madrid y su servicio de tranvías han experimentado desde cincuenta años, fecha de la primitiva concesión, al día de hoy. Son tiempos, casos, necesidades y servicios muy distintos. Así, el material móvil, que, en un principio, cuando se otorgó la concesión, se estimaba suficiente para una buena explotación, hoy es manifiestamente reducido. En suma, una nueva dificultad que agregar a las anteriores.

e) Escaso plazo de que dispone el Ayuntamiento para acometer y decidir la solución que más le convenga, apremiado por la proximidad de la primera reversión. Año y medio dentro de la inevitable lentitud de las prácticas municipales es, en efecto, plazo perentorio y breve para asegurar una concienzuda solución.

f) Obstáculos, rémoras, dilaciones y embarazos de todo orden que el régimen burocrático de publicidad, rigidez y desconfianza en que, legal y necesariamente, tiene que moverse el Municipio, acumula de por sí para resolver una cuestión de carácter eminentemente industrial, o sea todo lo contrario de lo que constituye y representa un Ayuntamiento para el Estatuto Municipal.

g) Actitud de hostilidad o de recelo, cuando menos, en que está colocada la Compañía de Tranvías, revelada, notoriamente, por las innúmeras diferencias, discusiones y pleitos mismos que durante muchos años viene manteniendo con la Corporación.

h) Posición ventajosa y casi inexpugnable en que, previsora y deliberadamente se ha colocado la misma Compañía, constituyendo Sociedades filiales a las que ha traspasado o vendido, precisamente, gran parte de los elementos de explotación que, racionalmente, tendrán que entrar en la reversión y que constituirán materia litigiosa de largos e inciertos resultados, pero inaprehensibles de momento para el Ayuntamiento si no llega a una total inteligencia con la Compañía.

i) Estado de lucha y competencia encarnizadas en que, en la actualidad, se encuentran las tres Empresas de transportes de Madrid: «Metro», Autobuses y Tranvías, lo cual hace más espinosa y delicada la solución, porque las dos primeras han de aprovechar esta oportunidad para atacar y combatir a la última disputándola el terreno, sirviéndose del Municipio como instrumento y arma para sus particulares diferencias y colocando, en suma, a éste en posición más difícil y peligrosa para buscar aquella solución que cumpla armónicamente con las dos funciones o finalidades de transportes y valor económico que al principio apuntábamos como consubstanciales a toda buena explotación de tranvías. El Ayuntamiento, pues, tendrá que desenvolverse en una atmósfera de pasiones y candentes luchas y, por lo mismo, debe poner el mayor cuidado en que este punto de la reversión de los tranvías no pueda constituir plataforma, pretexto o instrumento para que unas Empresas hagan la guerra a las otras en perjuicio final del vecindario.

j) Indiferencia del mismo vecindario madrileño hacia la resolución de este problema, que desconoce en absoluto, muy difícil de explicar por su complejidad y propenso, en grado sumo, para sus negociadores, a los tiros de la maledicencia y la calumnia.

Cuarta. Sobre estas dificultades de orden general concurren, además, otras más concretas y específicas a los dos casos de reversión que habrán de presentárenos en el corto periodo de dos años y sin cuya desaparición no es posible llegar a una fórmula práctica y justa de aquellas reversiones. Iremos enumerando cada uno de estos nuevos aspectos a fin de conocerlos y despejarlos.

#### A).—Indivisibilidad práctica de las líneas que ahora revierten del resto de la red tranviaria de Madrid

Basta enunciar este postulado para apreciar la enorme dificultad que encierra y los conflictos que origina. Si las líneas de Estaciones y Mercados y Norte constituyesen una explotación aislada e independiente de las demás, cabría preparar también una solución separada y propia para ellas; pero englobadas prácticamente con las restantes; constituyendo servidumbre, si no legal, de orden práctico para otras; siendo comunes energía eléctrica, dirección, talleres, dependencias, y cocheras, ¡cuántas

y cuántas dificultades no habrán de ofrecerse si se busca una solución extramuros a la Compañía actual! ¡Qué sinnúmero de perturbaciones, incidentes, choques y disputas no habrán de presentarse, que repercutirían, inevitablemente, en daño del servicio y, por ende, del público que tuviera que utilizar este medio de transporte! Esto obliga a considerar con mayor serenidad y estudio la fórmula que, en definitiva, se adopte para llevar con ello la función necesaria del transporte, consubstancial a todo buen régimen de tranvías, como repetidamente venimos diciendo.

### **B).- Fecha de reversión de las dos concesiones de Estaciones y Mercados y Norte**

No es punto todavía decidido definitivamente. Sobre lo que los Letrados municipales expusieron en su dictamen fecha 29 de julio de 1922, surge la duda que plantea la declaración del Decano de la misma Asesoría municipal en su dictamen de 11 de abril de 1925, para cuya aplicación exigiese se ponga de manifiesto para su examen el expediente original primitivo de concesión, de modo que a la vista del mismo, puedan emitir los mismos Letrados municipales un dictamen que armonice ambas fechas, hoy contradictorias, declarando la que en definitiva haya de constituir el punto de arranque de la concesión y, consecuentemente, el de su reversión al Ayuntamiento.

### **C).—Elementos tranviarios o equipo industrial que comprende la reversión**

Punto es este también de la mayor importancia. No cabe dar un solo paso en el camino de la reversión sin concretarlo. ¿Qué elementos abarca la reversión y hasta dónde se extiende el derecho del Ayuntamiento? Adviértase la disparidad notable de opiniones entre los técnicos municipales que la lectura de los expedientes refleja. Conviene todos ellos en la integridad del material fijo como elemento reversible, a saber: carriles, cambios, postes, línea aérea, cables de alimentación, etc.; pero, ¿y del móvil? ¿Cuántos coches, motores y remolques? ¿Y de las cocheras, talleres, oficinas y centrales de producción de energía eléctrica? Sobre todos y cada uno de estos puntos inseparables de una buena explotación de tranvías reina la mayor confusión entre los técnicos municipales y hay opiniones para todos los gustos. Entre tanto—y como líneas arriba decimos—, la Empresa hace años que se ha colocado hábilmente en actitud de defensa, creando filiales, poniendo obstáculos a los inventarios que el Municipio le exigía, dándolos limitados y manifiestamente insuficientes para una buena explotación; en suma, abroquelándose detrás del que estima su legítimo derecho y dispuesta a pleitear desde la posición casi inexpugnable y ventajosísima que le da el *beati possidentis* en que se encuentra. No cabe, pues, para el Ayuntamiento, situación más desventajosa, desigual y difícil con vistas a la solución de tan enmarañado caso.

### **D).— Soluciones que se proponen**

Primera. La municipalización.

Segunda. El arriendo mediante concurso libre.

Tercera. La explotación del servicio por la misma Compañía con intervención del Ayuntamiento.

Cuarta. La unificación de las fechas de reversión mediante la prórroga o adelanto de las concesiones actuales.

Cada una de estas soluciones tiene ardientes partidarios entre los Concejales que se ocupan en el asunto. Todas son perfectamente inútiles por inaplicables mientras no despejemos las dos incógnitas antes planteadas, singularmente la segunda. *Concurso, arriendo, unificación...* ¿De qué elementos y material? ¿Qué puede anunciar el Ayuntamiento como concursable cuando no sabe, seguramente, lo que es suyo? Hoy está la Compañía de Tranvías en legal posesión de todo ¿Cómo obligarla a que lo entregue? ¿Por la fuerza? No cabe ¿Pleiteando? Es larguísimo ¿Prohibiendo o dificultando su explotación? Sería en perjuicio del vecindario madrileño, que, imprescindiblemente, la necesita, y haríamos con ello, en frase vulgar, el caldo gordo a las Empresas concurrentes, que se regocijarían de estos desafueros del Ayuntamiento, elevando las tarifas, suprimiendo la competencia, todo en daño, repito, del pueblo, que sería quien, a la postre, pagaría los vidrios rotos.

Ante tal cúmulo de dificultades y tan sombrías perspectivas no cabe más que una solución posible y una orientación decidida: buscar una inteligencia justa, honrada, pública y rápida entre la Compañía de Tranvías y el Ayuntamiento. Las bases y premisas de esta inteligencia deberían ser las siguientes:

a) No plantear el asunto con un criterio de preconcebida persecución y hostilidad hacia la Compañía.

b) Dar a ésta la confianza de que el Ayuntamiento, al acometer la reversión, no persigue otra cosa sino el beneficio del vecindario y la natural defensa de su Hacienda, y que para estos fines está asistido del más sincero y justiciero espíritu.

c) Recabar de la Compañía la aportación de todos los elementos financieros y de explotación que hasta ahora se ha negado a dar en su actitud de defensa y que el Ayuntamiento y su Comisión especial necesitan, imprescindiblemente, para formar juicio completo de la cuestión y defender los derechos municipales.

d) A la vista de todos estos datos, buscar la fórmula de reversión y explotación que más respete y cumpla mejor aquellas dos finalidades básicas de los tranvías tantas veces mencionadas: la función del transporte público y el concepto de propiedad municipal.

Si la Compañía, percatada de la sincera y recta intención del Municipio, cooperase a su labor con buena voluntad, la solución sería hacedera, tanto en uno como en otro aspecto. Si la Compañía se niega, por habilidades, ambiciones, recelos, medios tiene entonces la Corporación para hacerla sentir su poder, pues las mismas cláusulas de reversión admitidas indiscutidamente por una y otra parte conceden al Ayuntamiento resortes, instrumentos y posibilidades de una acción intensamente perturbadora para el negocio y la misma explotación general de la Compañía, y ésta, puesta en semejante trance, no tendría otro remedio que claudicar. A ello contribuiría también el ambiente y concurso de la opinión pública que, percatada de esta política del Ayuntamiento en defensa de los derechos del vecindario, no vacilaría en colocarse a su lado. En suma, el Ayuntamiento tiene reconocidos, desde hace cincuenta años, derechos a su favor sobre las líneas de tranvías de Madrid que ahora revierten y han de ir revertiendo en lo sucesivo; pero estos derechos están consignados en forma tan vaga, oscura e imprecisa, que su ejercicio legal o acción contenciosa frente a la Compañía hará insoluble, a la postre, la cuestión, que vendrá a diluirse en un semillero de pleitos. Hay que aclarar, revivir y concretar aquellos derechos, haciéndolo en forma rápida, justa y honrada que permita la transición de un régimen a otro sin violencias y sin daño para el vecindario madrileño y para la Hacienda municipal. Definidos estos derechos y conocida por ambas partes su posición jurídica respectiva con toda claridad y precisión, la solución vendrá por sí sola, porque entonces habremos aclarado y definido los tres valores esenciales que integran el problema de la reversión de los tranvías, a saber:

Valores jurídicos definidores de los derechos del Ayuntamiento.

Valores industriales con la concreción de los elementos de explotación que deben revertir y serle entregados al Ayuntamiento por el concesionario; y

Valores económicos determinativos de la estimación real y futura de dichos elementos que componen el equipo industrial.

Para cualquier solución que elijamos será forzosa, necesaria e inevitable la aclaración y conocimiento de estos tres valores. Sin ellos caminaremos a ciegas, embarcándonos en una solución que habría de naufragar, seguramente, o producir un daño grave económico al Municipio por carencia de datos.

Tanto la Ponencia como los estudios de los técnicos adolecen de este triple y gravísimo defecto y, singularmente, del último, o sea del desconocimiento del valor o estimación metálica de las líneas que reversionen. Cuantos cálculos se han hecho, ora por aquéllos (véase la página 147 del expediente), ora por el Sr. Romero Grande, o verbalmente ha expuesto a la Comisión, fuerza es reconocer que son tanteos laboriosísimos y meritorios; pero que adolecen de un defecto esencial: el de ser puramente empíricos sin base real, ni seguridad, ni exactitud. ¿Cómo podremos desarrollar la fórmula de unificación de las reversiones sin conocer previamente el valor de los años-beneficios? ¿Cómo señalar un canon de disfrute, aunque sea con carácter inicial tan sólo y ampliable en años sucesivos si nos falta un punto firme de apoyo? Y menos aún, ¿cómo sacar a público concurso una línea tranviaria cualquiera si sobre ser materia de discusión entre nosotros mismos y de seguro y próximo litigio la determinación de los elementos de la explotación que han de revertir y hemos de ofrecer al formular el pliego, ignoramos su valor real o de instalación y desconocemos, asimismo, la verdadera cuenta de ingresos, gastos, coeficiente de explotación y productos líquidos de las líneas cuya concesión caduca? Para mí y para cuantas personas tienen algún conocimiento práctico de los negocios industriales, constituiría un absurdo lanzarse a cualquiera de estas aventuras sin aclarar, lo más aproximadamente posible, aquellos valores fundamentales o intentarlo enérgica y concienzudamente como debemos, pues con ello o se logrará el fin que buscamos o tranquilizaremos, cuando menos, la conciencia si nos acompañase el fracaso.

Y el conocimiento de estos valores, únicamente podremos adquirirlo poniéndonos al habla con la Compañía en la forma oficial, pública, serena y responsable en que la misma Comisión de Hacienda lo ha practicado ya en otras ocasiones con indudable éxito. Recuérdese que así se resolvieron en el Ayuntamiento asuntos que, como el de los Frontones y el de la Empresa de Pompas Fúnebres, veníanse arrastrando infructuosamente durante varios años. Ya sé que para esto hace falta valor cívico, pero para eso también estamos en la Corporación: para afrontar valientemente, con luz y taquígrafos, estos problemas que tanto afectan al vecindario y al prestigio de la Corporación, en la seguridad de que si lo hacemos así, defenderemos mejor sus intereses y, además, hallaremos más fácilmente la verdad. Infundir confianza a la Compañía para el más armónico y justo despejo de estas incógnitas a la luz del día, con la asistencia y competencia de nuestros Técnicos y Letrados, y la intervención celosa de los restantes Concejales, conocedores de la cuestión: tal es la fórmula que propugno. Lo demás, repito, vendrá por sí solo, porque entonces sobre bases ciertas, sólidas y reconocidas, cabrá elegir y edificar la solución que mejor parezca y cumpla más enteramente la doble función de transporte y propiedad en un principio consignada. Entonces cabrá señalar con fundamento el período de tiempo aplicable a la solución elegida, sea la unificación, sea el arriendo, sea la explotación mancomunada; el canon de disfrute y participación del beneficio con la Empresa, y, sobre todo, la intervención constante, para lo sucesivo, del Ayuntamiento en la explotación de todas las líneas mediante el derecho, que solicitaría, de nombrar dos Consejeros, que deberían ser un Concejal y un Técnico, este último con miras a la permanencia y competencia de la Intervención. Y para en su día—si ha lugar a ello—, reservo el desarrollo y mi personal criterio sobre todos y cada uno de estos extremos. Hoy es prematuro y precisa, a mi entender, allanar y resolver antes las incógnitas dichas, y para ello no hay otro camino que el ya anunciado: una inteligencia franca, honrada, rápida, pública con la Compañía. Si la Comisión o el Ayuntamiento, puestos en este camino no lo lograsen, el Concejal que suscribe declara paladinamente que no encuentra solución a este intrincado asunto, y que la conclusión y paradero de este expediente, llegado el día de la reversión, será el que sigue: una alcaldada. Esto es: un acto de fuerza con su consiguiente escándalo; el descrédito natural, ante la opinión, del Municipio que no habría sabido preaver y ordenar con tiempo una solución posible, y, por último, un buen puñado de pleitos que añadir a los doscientos sesenta y cinco que, en estos momentos, tiene en curso la Corporación ante los Tribunales de Justicia.

Madrid, 16 de enero de 1926.—*Agustín G. Amezcua.*





## Dictamen de la Comisión de Hacienda

### *A la Comisión municipal Permanente:*

SRES.: González del Valle, Romero, Puerta, Serrán, Amezá, Garachana y Bofarull.

La Comisión de Hacienda que suscribe, penetrada de la importancia y gravedad que entraña el presente expediente, ha procedido al estudio del mismo, consumiendo, al efecto, distintas reuniones.

No han de cansar los que suscriben la atención de VV. SS., enumerando uno por uno todos los trámites del asunto, ello significaría una labor impropia e innecesaria, puesto que en el expediente constan todos los elementos que la Comisión proponente ha tenido a la vista para formular su resolución, elementos que, por estar a disposición de todos los señores Concejales, relevan a los infrascritos de ese trabajo, y a VV. SS. de aquella molestia.

Se trata en este expediente de dar solución al problema de tranvías, con motivo de la próxima primera reversión de líneas al Ayuntamiento, que es la denominada Estaciones y Mercados. Con este motivo se han dibujado dos tendencias opuestas: una, la sostenida por el Ponente que fué en el asunto, designado por la Comisión de Policía urbana, nuestro digno compañero el Concejal Sr. Resines, en el sentido de que al verificarse la reversión de la línea de tranvías de Estaciones y Mercados, se incaute de ella el Ayuntamiento y la arriende mediante subasta para su explotación, juntamente con la línea del Norte que ha de revertir más tarde; y otra, la propugnada por nuestro igualmente digno compañero, Sr. Romero, nombrado Ponente por esta Comisión de Hacienda, quien en un concienzudo y minucioso estudio, se inclina por la réversión unificada de todas las líneas de tranvías en explotación, y concedidas mediante determinadas condiciones. La solución de municipalización directa, que también se plantea en el expediente, no es defendida por ninguno de ambos Ponentes.

La tesis defendida por el Sr. Resines descansa, primordialmente, en el supuesto de que la Sociedad de Tranvías ha de entregar al Ayuntamiento en el momento de la reversión de la línea de Estaciones y Mercados y la del Norte todo el material fijo, móvil y demás medios y aparatos utilizados actualmente por la Sociedad de Tranvías para la explotación de dichas líneas, sin tener en cuenta que la aludida Empresa viene sosteniendo respecto al particular criterio distinto, pues mientras aquella alega que, siendo varias las concesiones que pertenecen a la misma Compañía, ésta utiliza el material de todas aquéllas en la forma que lo cree más conveniente; pero que el material adscrito exclusivamente a cada una de las que han de revertir, o sea la de Estaciones y Mercados y Norte, no es, ni en clase ni en número el que supone el Sr. Resines.

El Sr. Romero, que en este particular opina de igual manera que todos los aludidos señores, funda su criterio en que no basta jurídicamente considerarse con derecho a la posesión de una cosa, pues si ésta no es entregada voluntariamente por quien viene obligado a hacerlo, es imprescindible acudir a los Tribunales para que éstos formulen la oportuna declaración del derecho y le hagan efectivo en caso de resistencia. Pero ello supone que la reversión de cada línea significaría varios pleitos entre el Ayuntamiento y la Sociedad explotadora de las mismas, y que en tales condiciones no debe la Corporación municipal aventurarse en la adjudicación de un servicio que empieza por desconocer los elementos de que va a componerse, y por consecuencia, la solución que resolvería todos los inconvenientes enumerados y alejaría la contingencia de que el Ayuntamiento no pudiese disponer en la fecha de reversión de ninguna de las líneas revertidas por los inconvenientes apuntados o disponer en tales

condiciones que exigiese para su funcionamiento un desembolso importante a cuenta del Erario municipal, es la de reversión unificada y tratar con la Compañía todas las cuestiones, a fin de que cuando llegue el momento de aquella reversión única poder contar el Ayuntamiento con una red tranviaria completa y con todos los elementos precisos para su explotación y entonces seguir el camino que más convenga a la Municipalidad, incluso el de municipalización subrogada.

La Comisión en su deseo de hallar la mejor solución posible al problema en beneficio del Erario municipal y del servicio público, después de estudiar, como decimos, y examinar prolijamente todos los antecedentes de la cuestión, requirió el informe concreto de los Ingenieros municipales, D. Pedro Núñez Granés y D. Antonio Soriano, informes emitidos ante la propia Comisión y que constan en el expediente a los folios 129 al 131 vuelto, pronunciándose, en síntesis, dichos facultativos por la reversión unificada en atención a las razones que aducen.

No ha de pasar en silencio la Comisión, aunque sólo sea para acreditar su conocimiento, la existencia de la instancia que figura a los folios 138 y 139 del expediente, deducida por D. Jesús Casanova, y en la que dicho señor solicita del Ayuntamiento la adjudicación directa de las líneas de tranvías de Estaciones y Mercados y Norte por un plazo de veinticinco años y pago de canon de un millón de pesetas anuales a contar de la fecha de la reversión de la última de las expresadas líneas, como condiciones fundamentales. En cuanto a este particular, sólo ha de decir la Comisión que, no existiendo en las disposiciones vigentes precepto alguno que autorice esa forma de adjudicación, no ha lugar a pronunciamiento de ninguna clase respecto a tal petición, debiendo, por tanto, ser desestimada.

Como compendio o resumen de lo dicho, así como de lo que consta en el expediente, la Comisión declara:

Primero. Que no habiendo acuerdo entre el Ayuntamiento y la Sociedad de Tranvías acerca del material y elementos que han de revertir con las líneas Estaciones y Mercados y Norte ni con las demás, es aventurado y peligroso ir al arrendamiento de dichas líneas, por cuanto en los pliegos de condiciones que habían de servir de base para la subasta, no podría determinarse con exactitud lo que había de entregarse al rematante para su explotación, y si sólo figuraba en dichos pliegos los elementos que la Sociedad considera revertibles, es indudable la dificultad de encontrar postor, por cuanto exigiría la explotación de la línea de Estaciones y Mercados un desembolso de gran consideración, a más de la concesión de peaje que habría de obtener de la Sociedad general, todo lo cual imposibilitaría o dificultaría, al menos, seriamente la concurrencia a la subasta.

Segundo. Que intentadas y desiertas una o varias subastas, el Ayuntamiento tendría forzosa y necesariamente que entregarse en manos de la Sociedad, la que no es de presumir diese facilidades al Ayuntamiento en tales circunstancias para llegar a la unificación de reversión o cualquiera otra de las soluciones que se tratan en el expediente.

Tercero. Que la municipalización parcial de las líneas de tranvías habría de hallar obstáculos insuperables nacidos de la competencia que habría de hacerle la propia Sociedad de Tranvías, llegándose con ello a la finalidad de que la explotación municipalizada de las líneas que fuesen, constituiría un negocio ruinoso para el Ayuntamiento y una dificultad gravísima para el vecindario de Madrid.

Cuarto. Que el sistema de reversión unificada ofrece las ventajas de solventar todas las diferencias y desacuerdos con la Sociedad general de Tranvías: el señalamiento de un momento único para la reversión al Municipio de toda la red tranviaria de Madrid, y el mejoramiento del servicio en beneficio del vecindario y de la Municipalidad.

Por lo expuesto, la Comisión que suscribe acepta la propuesta hecha por su Vocal Ponente, señor Romero, que considera como sistema más conveniente al Erario municipal, en conjunción con los intereses del vecindario, el de reversión unificada al excelentísimo Ayuntamiento de las concesiones de la Sociedad Madrileña de Tranvías, y con el fin de traer al expediente elementos informativos y determinantes de los verdaderos valores industrial, económico y financiero de las pertenencias de la expresada Sociedad, para mejor proveer sobre materia de tanta transcendencia para la futura vida urbana, propone que, por una Comisión nombrada por el excelentísimo Ayuntamiento Pleno, a tenor de lo que establece el artículo 153 del Estatuto Municipal y con audiencia de la representación de la mencionada Sociedad que considere conveniente, se proceda al estudio de un proyecto de contrato sobre las siguientes bases generales:

Primera. La reversión unificada, comprenderá las líneas establecidas y que se establezcan, que pasarán a ser propiedad del Ayuntamiento en la fecha que se acuerde, en virtud de la propuesta que formulará la Comisión de acuerdo con la representación de la Sociedad. Esta fecha se fijará, ya por el sistema de años-kilómetros, años-beneficios, beneficios-brutos del último ejercicio social o capital de Acciones y Obligaciones en circulación en 31 de enero del año que cursa, o por cualquiera otro medio que considere más eficaz para los intereses municipales dicha Comisión, la cual, de acuerdo con la representación de la Sociedad, propondrá el canon, tasa, arbitrio o participación en beneficios, pagadero anualmente por la Sociedad hasta el término de la reversión.

Segunda. La suma anual que satisfará al Ayuntamiento la Sociedad hasta el término de la reversión, será fijada en relación con la fecha de reversión única.

Tercera. Serán condiciones esenciales para la reversión unificada de que trata la base primera:

a) Que la reversión al Ayuntamiento comprenda todas las propiedades y elementos que posee en la actualidad la Sociedad, y los que adquiera en lo futuro. A tal fin se unirá al contrato, inventario que encabezará con las instalaciones que actualmente no considera revertibles y están comprendidas en el anejo número 3 del informe técnico.

b) Que la Sociedad quedará obligada a extender la red por las vías o lugares del término municipal que el Ayuntamiento acuerde, siempre que la demanda obedezca a un plan urbanístico de ejecución o ejecutado, o para desarrollar un proyecto de fomento de casas baratas y económicas. La longitud que podrá ser exigible por el Ayuntamiento para esta red, lo será hasta 20 kilómetros, y el Ayuntamiento lo solicitará de la Sociedad antes de transcurrir cinco años, a contar de la fecha del convenio.

c) Que podrá anticiparse la fecha de la reversión unificada al excelentísimo Ayuntamiento a voluntad de éste. Llegado este caso, el excelentísimo Ayuntamiento convendrá con la Sociedad las condiciones del rescate dentro de las normas generales que determina el Estatuto.

d) Se establecerá una tarifa especial aplicable hasta las ocho de la mañana, que no excederá de 10 céntimos, por cualquier distancia que no implique trasbordo.

e) La Sociedad establecerá, dentro del plazo de dos años, el servicio de transporte de mercaderías desde las estaciones principales de ferrocarril a los centros de venta, contratación y depósitos oficiales de mercancías. Las tarifas y las reglas a que deba ajustarse este servicio las formulará la Sociedad y aprobará el Ayuntamiento.

f) La Sociedad se obligará a consentir al Ayuntamiento la utilización de sus postes y rieles para servicios públicos municipales realizados directamente por el Ayuntamiento. La utilización de las vías se realizará sin entorpecer ni alterar los cuadros de marcha de los servicios de viajeros y conducción de mercaderías, y si se emplea energía eléctrica, el Ayuntamiento abonará un derecho de peaje por la utilización de la línea, equivalente a lo que estrictamente cuesta dicha energía.

g) Será de cuenta de la Compañía el construir y conservar el pavimento de las vías públicas que ocupe la entavía en todas sus concesiones, incluso en las de Madrid y Metropolitano, y además una franja de 50 centímetros desde el borde del riel en dirección al encintado.

Cuarta. El convenio determinará:

a) El número de coches que la Sociedad entregará el día de la reversión, en relación con el movimiento diario de viajeros, que no será inferior a 550 motores. Se determinará asimismo el número de plataformas, autocamiones y demás material móvil para obras de reparación de las líneas.

b) La intervención del Ayuntamiento en la adquisición y conservación de propiedad, material fijo y móvil de la Sociedad y forma y épocas de realizarlo y en la explotación general del servicio.

c) La solución del problema de descongestión del movimiento de tranvías por la Puerta del Sol, sin perjuicio para el vecindario.

d) El afianzamiento por la Sociedad de la construcción de las líneas solicitadas en esta fecha y de la instalación en su día del servicio de transporte a los centros oficiales de contratación.

El acuerdo de esa excelentísima Comisión Permanente deberá ser sancionado por el excelentísimo Ayuntamiento Pleno, así como, en su día, someterse el convenio que se celebre a la aprobación del Gobierno de S. M.

Madrid, 3 de febrero de 1926.