

EXTRACTO DE LOS EXPEDIENTES

incoados para la unificación de tarifas, elevación de precios de éstas en los recorridos de los tranvías de esta capital y reversión de las líneas : : de Estaciones y Mercados y Norte : :



EXTRACTO DE LOS EXPEDIENTES

incoados para la unificación de tarifas, elevación de precios de éstas en los recorridos de los tranvías de esta capital y reversión de las líneas : : de Estaciones y Mercados y Norte : :



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Acuerdo del excelentísimo Ayuntamiento (21 de septiembre de 1906), folio 3.

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

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

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

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

1 de junio de 1907), folios 7 y 8.

Se cumplimenta el anterior decreto.

Oficio del señor Concejal inspector de los Servicios Eléctricos (22 de noviembre de 1907), folio 10.

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

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

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

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

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

(12 de marzo de 1908), folio 12.

Se cumplimenta el anterior decreto.

(16 de marzo de 1908), folio 13.

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

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

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

(14 de mayo de 1908), folio 16.

Se cumplimenta el anterior decreto.

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

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

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

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

(10 de agosto de 1908), folio 18.

Oficio a la Compañía cumplimentando el anterior decreto.

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

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

Inventario de la Sociedad del Este de Madrid

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

Vías

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

Railes Phoenix de 12 metros y 43 kilogramos el metro (metros).	37.642,20
Eclipses.....	1.960
Tornillos.....	21.360
Tirantillas.....	12.544
Cambios y cruzamientos.....	23
Cruces con la misma línea.....	3
Idem con la Compañía de Tracción.....	2
Conexiones de empalme de 1 metro.....	1.960
Idem de vía de 1,60 id.....	264
Idem de entrevía de 2 id.....	182
Idem para cambios de 4 id.....	46
Idem id. de 2,70 id.....	46
Idem id. de 1,09 id.....	184
Idem para cruces de 2 id.....	20

Línea aérea

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

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

Vías de la Puerta del Sol

Railes Phoenix de 12 metros y 43 kilogramos el metro (metros).	1.315,70
Eclipses.....	186
Tornillos.....	1.116
Tirantillas.....	440
Cambios y cruzamientos.....	6
Cruces en la misma línea.....	2
Idem con mercados.....	1
Conexiones de empalme de 1 metro.....	186
Idem de vía de 1,60 id.....	14
Idem de entrevía de 2 id.....	10
Idem para cambios de 4 id.....	12
Idem id. de 2,70 id.....	12
Idem id. de 1,09 id.....	48
Idem para cruces de 2 id.....	12

Línea aérea

Puerta del Sol en su conjunto.

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

Parte correspondiente al tranvía de Madrid.

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

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

Vías

Railes Phoenix de 12 metros y 43 kilogramos el metro (metros).....	8.325,20
Eclipses.....	740
Tornillos.....	4.680
Tirantillas.....	2.784
Cambios y cruzamientos.....	4
Conexiones de empalme de 1 metro.....	780
Idem de vía de 1,60 id.....	72
Idem de entrevía de 4 id.....	8
Idem para cambios de 2,70 id.....	8
Idem id. de 1,09 id.....	32

Línea aérea

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

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

Vías

Railes Phoenix de 12 metros y 43 kilogramos el metro (metros).	12.301,20
Eclipses.....	1.322
Tornillos.....	7.932
Tirantillas.....	4.910
Cambios y cruzamientos.....	18
Cruces con la línea del Este.....	14
Idem id. de Mercados.....	2
Idem id. del Norte.....	6
Conexiones de empalme de 1 metro.....	1.322
Idem de vía de 1,60 id.....	90
Idem de entrevía de 2 id.....	68
Idem para cambios de 4 id.....	36
Idem id de 2,70 id.....	36
Idem id. de 1,09 id.....	144
Idem para cruces de 2 id.....	88

Línea aérea

Postes.....	125
Palomillas sencillas.....	76
dem dobles.....	18
transversales.....	22
Agujas.....	11
Cambios de sección.....	18
Cruces.....	21
Interruptores.....	11
Cable doble para interruptores (metros).....	181,50
Hilo de trole (id.).....	6.618,30
Placas de parada.....	46
Protecciones telefónicas por hilo a tierra (metros).....	3.670,85

Concesión de un tranvía de las Ventas del Espíritu Santo al paseo de Embajadores.—Recorrido: Glorieta de la Alegría, Alcalá, Independencia, Alcalá, plaza de Castelar, paseo del Prado, plaza de Cánovas del Castillo, Trajineros, glorieta de Atocha, Ronda de Valencia (hasta su encuentro con Embajadores) y Avenida de la Plaza de Toros.

Vías

Railes Phoenix de 12 metros y 43 kilogramos el metro (metros).	20.298,86
Eclipses.....	1.920
Tornillos.....	11.520
Tirantillas.....	6.880
Agujas y cruzamientos.....	19
Cruces con la línea de mercados.....	4
idem con la línea del Este.....	4
Conexiones de empalme de 1 metro.....	3.440
Idem de vía de 1,60 id.....	172
Idem de entrevía de 2 id.....	129
Idem para cambios de 4 id.....	38
Idem id. de 2,70 id.....	38
Idem id. de 1,09 id.....	152
Idem para cruces de 2 id.....	32

Línea aérea

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

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

Vías

Railes Phoenix de 12 metros y 43 kilogramos el metro (metros).	5.078,40
Eclipses.....	640
Tornillos.....	3.840
Tirantillas.....	1.692
Cambios y cruzamientos.....	16
Cruces con la línea del Este.....	8
Idem con la Compañía de Tracción.....	4
Conexiones de empalme de 1 metro	640
Idem de vía de 1,60 íd.....	46
Idem de entrevía de 2 íd.....	34
Idem para cambios de 4 íd.....	32
Idem íd. de 2,70 íd.....	32
Idem íd. de 1,09 íd.....	128
Idem para cruces de 2 íd.....	36

Línea aérea

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

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

Vías

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

Línea aérea

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

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

Vías

Railes Phoenix de 12 metros y 43 kilogramos el metro (metros).	3.720
Eclipses.....	336
Tornillos.....	2.016
Tirantillas.....	1.266
Agujas y cruzamientos.....	4
Cruces con la Compañía de Tracción.....	2
Conexiones de empalme de 1 metro.....	672
Idem de vía de 1,60 id.....	63
Idem de entrevía de 2 id.....	47
Idem para cambios de 4 id.....	8
Idem id. de 2,70 id.....	8
Idem id. de 1,09 id.....	32
Idem para cruces de 2 id.....	8

Línea aérea

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

Concesión de la línea, complementaria para el servicio del Mercado de los Mostenses.—Reco do: Princesa (frente a Ventura Rodríguez), Duque de Osuna, Leganitos y plaza del mismo nombre.

Vías

Railes Phoenix de 12 metros y 43 kilogramos el metro (metros).....	1.668
Eclipses.....	194
Tornillos.....	1.164
Tirantillas.....	556
Cambios y cruzamientos.....	4
Cruces con la línea de Mercados.....	1
Ídem con la línea del Este.....	1
Conexiones de empalme de 1 metro.....	194
Ídem de vía de 1,60 íd.....	16
Ídem de entrevía de 2 íd.....	12
Ídem para cambios de 4 íd.....	8
Ídem íd. de 2,70 íd.....	8
Ídem íd de 1,09 íd.....	32

Línea aérea

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

Material móvil de las anteriores concesiones.—Carruajes

Material móvil: 117 coches motores para vía de 1,445 metros de ancho.

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

Treinta y cinco coches remolques para vía de 1,445 metros de ancho.

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

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

Vías

Longitud de vía, carril de 18 metros y 43 kilogramos el metro (metros).....	999,30
Eclipse.....	120
Tornillos.....	720
Tirantillas.....	670
Cambios.....	7
Conexiones de empalme de 1 metro.....	120
Idem de vía de 1,60 id.....	15
Idem de entrevía de 4 id.....	3
Idem de cambios de 2,70 id.....	14
Idem id. de 1,10 id.....	56

Línea aérea

Postes.....	24
Cambios.....	2
Agujas.....	4
Hilo de trole (metros).....	1.366,85
Idem de acero para protección telefónica (id.).....	700
Suplementos de poste.....	5
Cable doble para interruptores (metros).....	8

Material móvil

Dos coches motores para vía de 1,455 metros de ancho.

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

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

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

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

Vías

Longitud de vía de 18 metros y 43 kilogramos el metro (metros).....	1.685,33
Idem id de un solo carril de id. id. (id.).....	1.548,10
Eclipses.....	400
Tornillos.....	2.400
Tirantillas.....	3.600
Cambios de vía.....	10
Cruzamientos.....	12
Conexiones de empalme.....	400
Idem de vía.....	40
Idem de entrevía.....	20
Idem de cambios.....	10

Línea aérea

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

Material móvil

Cuatro coches motores para vía de 1,445 metros de ancho.

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

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

Vías

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

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

Línea aérea

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

Vías de la Puerta del Sol

Railes Phoenix de 12 metros y 43 kilogramos el metro (metros).	497,40
Eclipses	60
Tornillos	360
Tirantillas	166
Cruces con la misma línea	1
Idem con la del Este	8
Conexiones de empalme de 1 metro	60
Idem de vía de 1,60 id.	6
Idem de entrevía de 2 id.	4
Idem para cruces de 2 id.	36

Línea aérea

Puerta del Sol en su conjunto.

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

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

Material móvil de la anterior concesión

Cincuenta y seis coches motores para vía de 1,445 metros de ancho.

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

Seis coches remolques para vía de 1,445 metros de ancho.

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

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

Vías

Railes Phoenix de 12 metros y 43 kilogramos el metro (metros).	179,50
Eclipses	60
Tornillos	360
Tirantillas	118
Cambios y cruzamientos	3
Conexiones de empalme de 1 metro	60
Idem de vía de 1,60 id.	2
Idem de entrevía de 2 id.	1
Idem para cambios de 4 id.	6
Idem di. de 2,70 id.	6
Idem id. de 1,09 id.	24

Línea aérea

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

Parte correspondiente al tranvía de Leganés:

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

Vías

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

Raíles Phoenix de 12 metros y 43 kilogramos metro (metros)....	4.863,30
Eclipses.....	830
Tornillos.....	4.280
Tirantillas	3.264
Cambios y cruzamientos.....	19
Cruces con la Compañía Madrileña de Tracción.....	2
Idem con la de Estaciones y Mercados.....	2
Conexiones de vía de 1,60 metros	120
Idem de entrevía de 2 id	160
Idem de empalme de 1 id.....	1.516
Idem para cambios de 4 id	38
Idem id. de 2,70 id.....	38
Idem id. de 1,09 id.....	158

Línea aérea

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

Material móvil

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

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

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

Concesión del tranvía del Norte.—Recorrido: Puerta del Sol, Montera, Fuencarral, glorieta de Quevedo, Bravo Murillo, Cuatro Caminos, Red de San Luis, Hortaleza, Santa Bárbara, Santa Engracia, Cuatro Caminos, Santa Bárbara, Obelisco, Eloy Gonzalo y Quevedo.

Vías de la Puerta del Sol

Railes de 12 metros y 43 kilogramos el metro (metros).....	144,60
Eclipses.....	18
Tornillos.....	108
Tirantillas.....	50
Cruces con la línea del Este.....	4
Conexiones de empalme de 1 metro.....	18
Idem de vía de 1,60 id.....	2
Idem de entrevía de 2 id.....	1
Idem para cruces de 2 id.....	16

Línea aérea

Puerta del Sol en su conjunto.

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

Parte correspondiente al tranvía del Norte:

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

Vías

Todo el recorrido citado menos la Puerta del Sol.

Railes Phoenix de 12 metros y 43 kilogramos metro (metros)....	35.755,60
Eclipses.....	3.357
Tornillos.....	20.142
Tirantillas.....	11.450
Cambios y cruzamientos.....	90
Cruces con mercados.....	2
Idem con la misma línea.....	7
Idem con la Compañía Madrileña de Tracción.....	4
Conexiones de empalme de 1 metro.....	6.198
Idem de vía de 1,60 id.....	632
Idem de entrevía de 2 id.....	588
Idem para cambios de 4 id.....	180
Idem id. de 2,70 id.....	180
Idem id. de 1,09 id.....	720
Idem para los cruces de 2 id.....	52

Línea aérea

El recorrido citado, menos la Puerta del Sol.

Postes.....	335
Rosetones.....	2
Palomillas sencillas.....	54
Idem dobles.....	128
Transversales.....	129
Vientos.....	24
Agujas.....	22
Cambios de sección.....	38
Cruces.....	23
Parrayos.....	19
Interruptores.....	27
Cable doble para interruptores (metros).....	421,20
Hilo de trole (id.).....	17.515,70
Placas de parada.....	59
Protección telefónica por hilo a tierra (metros).....	6.129,75

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

Vías

Railes Phoenix de 12 metros y 43 kilogramos el metro (metros).....	7.929
Eclipses.....	728
Tornillos.....	4.368
Tirantillas.....	2.912
Cambios y cruzamientos.....	18
Cruces.....	1
Conexiones de empalme de 1 metro.....	1.456
Idem de vía de 1,60 id.....	106
Idem de entavía de 2 id.....	138
Idem para cambios de 4 id.....	36
Idem id de 2,70 id.....	36
Idem id. de 1,09 id.....	144
Idem para cruces de 2 id.....	4

Línea aérea

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

Concesión del tranvía de enlace de la línea del Norte con los de la Guindalera y Prosperidad.—Recorrido: Paseo del Obelisco (desde el empalme con las líneas del Norte), paseo de la Castellana y Diego de León (hasta el empalme con las líneas de la Guindalera y Prosperidad).

Vías

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

Línea aérea

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

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

Vías

Railes Phoenix de 12 metros y 43 kilogramos el metro (metros.).	5.140,02
Eclipses	442
Tornillos.....	2.652
Tirantillas.....	1.704
Cambios y cruzamientos.....	7
Cruces con el Norte.....	10
Idem con la de Tracción	20
Conexiones de empalme de 1 metro.....	884
Idem de vía de 1,60 íd.....	68
Idem de entrevía de 2 íd.....	86
Conexiones para cambios de 4 íd.....	14
Idem íd. de 2,70 íd.....	14
Idem íd. de 1,09 íd.....	56
Idem para cruces de 2 íd.....	120

Línea aérea

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

Material móvil de las anteriores concesiones

Sesenta y ocho motores para vía de 1,445 metros de ancho.

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

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

Tranvía de circunvalación (Metropolitano).

Vías

Railes Phoenix de 37 kilogramos el metro (metros).....	42.365,40
Eclipses.....	4.294
Tornillos.....	21.880
Tirantillas.....	8.825
Cambios y cruzamientos.....	41
Cruces con la misma línea.....	4
Idem con la de Mercados.....	8
Idem con la del Este.....	8
Idem con la de Leganés.....	4
Idem con la del Norte.....	12
Idem con la de Madrid.....	10
Conexiones de empalme de 0,90 metro.....	6.268
Idem de vía de 1,20 id.....	148
Idem de cambio de 5 fd.....	164
Idem de cruces de 4 id.....	164

Línea aérea

Postes de colosía.....	193
Idem tubulares.....	228
Rosetones.....	1
Palomillas sencillas.....	168
Idem dobles.....	100
Transversales.....	124
Vientos.....	30
Agujas.....	30
Cambios de sección.....	37
Cruces.....	40
Pararrayos.....	31
Interruptores.....	31
Cable doble para interruptores (metros).....	296
Hilo de trole (id.).....	21.743,60
Placas de parada.....	64
Protecciones telefónicas por hilo a tierra (metros).....	2.827

Tranvía de la Sociedad Continental (Central).

Vías

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

Línea aérea

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

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

Vías

Railes Phoenix de 37 kilogramos el metro (metros).....	4.607,58
Eclipses.....	502
Tornillos.....	2.590
Tirantillas.....	1.055
Cambios y cruzamientos.....	8
Cruces con la misma línea.....	4
Idem con la del Norte.....	4
Idem con la de Madrid.....	4
Conexiones de empalme de 0,90 metro.....	633
Idem de vía de 1,20 id.....	16
Idem de cambios de 5 id.....	32
Idem de cruces de 4 id.....	32

Línea aérea

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

Material móvil de estas concesiones

Cincuenta coches motores para vía de un metro de ancho.

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

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

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

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

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

Ilustrísimo señor: En cumplimiento del anterior decreto, tengo el honor de informar a V. S., que por lo que respecta a las vías y línea aérea, los inventarios presentados por la Sociedad del tranvía del Este de Madrid, de Estaciones y Mercados, del Norte y de Madrid a Leganés, son suficientes para garantizar los intereses del Ayuntamiento, siempre que se vayan modificando a medida que se introduzcan nuevos aumentos en las líneas. Sin embargo, no lo considero en rigor necesario, puesto que el material fijo no puede retirarse de las vías públicas sino de una manera ostensible, y el Municipio podría fácilmente impedir que así se hiciera, antes de hacerse la entrega al expirar las concesiones.

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

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

Peró debe tenerse también en cuenta que las concesiones no obligan a mantener una cifra determinada de carruajes; que precisamente ahora se van a poner en circulación veinticinco más; que de los actuales, poco o nada quedará cuando el Municipio se haga cargo de las líneas, y que, por lo tanto, parece prematuro cuanto se haga para asegurar sobre este punto el cumplimiento de las escrituras, debiendo, en mi concepto, hacerse los inventarios definitivos que sirvan de base a la entrega cuando falten dos o tres años para ello y no sean de temer cambios en las existen-

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

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

cias de las Compañías. Al estudiar las distintas concesiones, se observa que en muchas de ellas sólo se mencionan las vías y el material móvil, y en otras se dice que pasarán a ser propiedad del Ayuntamiento y del Gobierno el tranvía con todas sus dependencias, y como las cláusulas correspondientes no están escritas con tal claridad que no ofrezca duda su interpretación, creo necesario que los señores Letrados consistoriales, estudien dichas concesiones y determinen si por estas dependencias deben entenderse las cocheras y centrales de energía, o solamente las que se hubieran instalado en la vía pública o en las carreteras, como pudiera deducirse de la redacción del artículo 14 del pliego de condiciones para el tranvía del Este, aprobado en 22 de enero de 1881, base de la escritura de 5 de julio del mismo año.

Informen los señores Letrados consistoriales.

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

Ilustrísimo señor Secretario: Con motivo del inventario mandado presentar a las Sociedades de tranvías de esta Corte, han tenido necesidad de informar acerca del particular los señores Ingenieros encargados de Servicios Eléctricos y Director de Vías públicas, por los cuales se plantea la siguiente cuestión:

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

«Al estudiar las distintas concesiones, se observa que en muchas de ellas sólo se mencionan las vías y el material móvil, y en otras se dice que pasarán a ser propiedad del Ayuntamiento y del Gobierno el tranvía con todas sus dependencias; y como las cláusulas correspondientes no están escritas con tal claridad que no ofrezca dudas su interpretación, creo necesario que los señores Letrados consistoriales estudien dichas concesiones y determinen si por estas dependencias deben entenderse las cocheras y centrales de energía, o solamente las que se hubieran instalado en la vía pública o en las carreteras, como pudiera deducirse de la redacción del artículo 14 del pliego de condiciones para el tranvía del Este, aprobado en 22 de enero de 1881, y base de la escritura de 5 de julio del mismo año.»

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Fábrica de electricidad.—Calle de San Bernardo, 105.

Oficinas y talleres.—Serrano, 102.

Talleres y almacenes.—Claudio Coello, 106.

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

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

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

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

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

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

Empezando por la Central generadora de la energía eléctrica, he de hacer constar que, por muy necesaria que a primera vista parezca, no es preciso que sea propiedad de las Empresas que explotan los tranvías, siendo de ello buena prueba el no poseerla la Compañía Eléctrica Madrileña de Tracción, y el que la central de San Bernardo quedará reducida muy en breve a una simple estación transformadora de la corriente que reciba de una Sociedad Hidroeléctrica.

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

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

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

Excelentísimo señor: En cumplimiento del decreto de V. E., fecha 10 del pasado, leídos con todo detenimiento los informes del señor Letrado consistorial e Ingeniero encargado de los Servicios Eléctricos, tengo el honor de manifestar:

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

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

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

A juicio del que suscribe, las cocheras, talleres y oficinas son verdaderos accesorios, y de-

ben, por consiguiente, ser objeto de reversión, toda vez que la necesidad de existir estos inmuebles deriva de la existencia de lo principal; de la existencia de las Compañías y de los elementos indispensables para la explotación del negocio a que se dedican.

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

Por otra parte, la explotación de un negocio tan duradero y de la índole del de los tranvías, parece imponer, desde el punto de vista económico, la necesidad o conveniencia, al menos, de poseer esas dependencias que en las concesiones de ferrocarriles son objeto de reversión y poseen siempre o casi siempre las Empresas concesionarias.

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

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

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

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

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

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

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

Con lo dicho y repitiendo lo que al principio he manifestado que lo expuesto no son afirmaciones, sino solamente ideas que puedan acaso servir para aclarar las dudas expuestas en el bien pensado informe del señor Letrado, doy por terminado este informe.

Madrid, 1 de junio de 1909.—El Ingeniero Director, *P. Núñez Granés*.

Pase a informe del pleno de Letrados consistoriales.

Decreto de la
Alcaldía Pre-
sidencia (18 de
junio de 1909),
folio 30.

Proposición de
varios señores
Concejales (23
de agosto de
1909), folio 31.

Los Sres. Dorado, Dicenta y Cao interesan del excelentísimo Ayuntamiento se practiquen las gestiones conducentes a fin de que se implante la tarifa de 0,10 pesetas por cualquier distancia, y que si falla esta solución se reduzca a 0,05 la tarifa de Antón Martín a glorieta de Atocha, plaza de la Cebada a Puerta de Toledo y Puerta del Sol a Noviciado, y que se rebaje a 0,15 el recorrido

desde la Puerta del Sol a las Ventas, puente de Vallecas, Bombilla y barrio de los Mataderos, siendo esta tarifa de 0,15 pesetas la máxima que pueda tener la Empresa de tranvías.

En sesión celebrada por el excelentísimo Ayuntamiento en 27 de agosto de 1909, acuerda que pase la anterior proposición a la Comisión de Policía urbana.

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

Acuerdo de la Comisión 3.ª (9 de diciembre de 1909), folio 32 vuelto.

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

Decreto de la Alcaldía Presidencia (8 de enero de 1910), folio 31.

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

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

Oficio del Ingeniero de Servicios Eléctricos remitiendo un estado de longitud de los trayectos de los tranvías y tarifa de precios.

Oficio del señor Ingeniero inspector de Servicios Eléctricos (19 de abril de 1910), folios 43 al 45.

Excelentísimo señor: Decretado por V. E. en 1 de abril de 1907 que, «teniendo en cuenta lo dispuesto en los pliegos de condiciones para la concesión de las distintas líneas de tranvías de esta capital, por los que al terminar el plazo de las concesiones se verificaría la reversión al Municipio, se requiriese de oficio a las citadas Compañías a fin de que en término de un mes se sirviesen remitir a la Alcaldía Presidencia el inventario comprensivo de los inmuebles destinado a la explotación de las mismas y del material detallado para el servicio, *haciéndolo en uno y otro con la separación correspondiente a las distintas concesiones otorgadas*; fué cumplida dicha orden en cuanto a los inventarios del material fijo y móvil que sirve para la explotación de las líneas de la Sociedad de tranvías del Este de Madrid, la de Estaciones y Mercados, la de Madrid a Leganés y la del Norte; disponiéndose por V. E. en 18 de noviembre de 1908 que dichos inventarios, remitidos por la Compañía general de Tranvías, pasasen al señor Ingeniero de Vías públicas para que informase si eran suficientes para garantizar los intereses del Ayuntamiento a los efectos del cumplimiento de las condiciones 16.ª de la escritura de 11 de diciembre de 1869, 15.ª de diciembre de 1880, 14.ª del 5 de julio de 1881, 16.ª de la de 26 de diciembre de 1876 y análogas de los ramales correspondientes, y si comprendían todos los bienes que en su día deberían revertir al Ayuntamiento.

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

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

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

Dada vista del dictamen del señor Letrado consistorial a los señores Ingeniero Jefe de Servicios Eléctricos e Ingeniero Director de Vías públicas, resulta que ambos distinguidos facultativos coinciden en que no han de estimarse reversibles las centrales productoras de electricidad; y discrepan al entender el primero que no deben ser tampoco materia de reversión

las cocheras, talleres y oficinas, y en cambio el segundo cree que tales inmuebles deben estimarse comprendidos en la reversión.

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

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

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

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

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

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

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

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

Al examen de cuestión tan importante han dedicado los Letrados especial estudio como el asunto lo requiere y exige, sosteniendo frecuentes, repetidos y muy empeñados debates, en los que resultaron siempre encontradas las opiniones de unos y otros, de tal modo, que muchas veces se ofreció el caso de que se hubieron de exponer y mantener hasta tres distintos criterios sobre puntos determinados, y se propusieron diferentes conclusiones y dictámenes, que al ser luego discutidos no lograron la común aceptación, y aún sucedió en alguna ocasión que sólo tuvieron la de quien los formulara.

No es de extrañar que así ocurriese, porque a ello dan motivo sobrado los términos de las escrituras otorgadas para formalizar las concesiones, las fechas de éstas, algunas de ellas anterior a la vigente ley de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877, el texto de los preceptos legales,

Voto particular al anterior informe de los señores Letrados Campuzano y Romero, folios del 50 al 59 vuelto.

al caso aplicables, cuya redacción no deja de prestarse a interpretaciones varias, la naturaleza misma de las cosas, sobre lo que se ha de dictaminar y lo que acerca de ellas informaron los facultativos del Ayuntamiento en relación con el servicio de tranvías y la forma en que éste puede efectuarse.

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

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

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

Y precisamente las concesiones anteriores a ésta, que son la del tranvía de Madrid y la del tranvía de Madrid a Leganés, al obtener la autorización para el cambio de motor, la primera por Real orden de 29 de julio de 1897, inserta en la escritura de 9 de noviembre del mismo año, y la segunda por Real orden de 6 de diciembre de 1901, se las impuso la expresa condición de quedar sometidas a la citada ley de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877. Es, por tanto, evidente que dicha ley y su reglamento son aplicables, tanto a las dos referidas concesiones, a pesar de ser de fecha anterior, como a todas las demás que posteriormente se otorgaron.

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 que se hallan redactadas con gran variedad, siendo la diferencia más substancial que se advierte entre las de motor animal y las de tracción eléctrica.

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

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

Nada dice la ley de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877 que de un modo especial y concreto se refiera a la reversión de los tranvías, o mejor expresado, no establece en cuanto a los mismos precepto alguno que singularmente determine cómo debe efectuarse su reversión, de donde se desprende que quiso aplicarles las reglas o disposiciones en aquélla contenidas para los ferrocarriles, con tanto más motivo cuanto que su artículo 69 define los tranvías expresando que se designan bajo tal denominación para los efectos de la mencionada ley los ferrocarriles establecidos sobre vías públicas. Los llamados ferrocarriles, los considera como tales, y de ello lógicamente se desprende que, cuando no exista una disposición especial para los mismos, o sea para

los tranvías, han de regirse éstos por las de aquéllos, sin que pueda alegarse en contra de este criterio lo preceptuado en el artículo 77 al hablar de que 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 o las de carácter técnico, y a las que han de observarse en la tramitación de los expedientes de su concesión, y sin que tampoco pueda invocarse lo que prescribe el artículo 79 referente a las condiciones particulares que, además de las generales, habrán de regir para su construcción y explotación, porque es visto que sólo pueden referirse a dichos dos períodos y no al que sigue al término del último de ellos, que es el de la reversión, el cual comienza en el momento preciso en que dejan de ser explotados por el concesionario.

Y ya en este punto, es llegada la oportunidad de citar el 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 de aplicación a los Municipios cuando se trata de tranvías, o lo que es igual, ferrocarriles urbanos, ya que así los llama la ley y no contiene ésta ninguna otra prescripción especial que a su reversión se refiera.

Por si esto no fuera bastante, el artículo 96 del reglamento de 24 de mayo de 1878, dictado para la ejecución de 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 ocupe de las vías públicas de su respectiva pertenencia.

Pero todavía hay más, 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 este precepto general, aplicable a todos los tranvías sometidos a la ley de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877 y por ende al reglamento publicado para su ejecución.

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

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

Si, pues, éste tiene establecida alguna central productora de energía eléctrica con destino a la tracción del tranvía, además de constituir 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 de aplicar los mismos razonamientos ya expuestos acerca de la recta y acertada interpretación del artículo 119 del reglamento y por ello entienden los informantes 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 superfluo, debiendo comprenderse entre lo revertible todas las dependencias de aquella clase que al servicio del tranvía se hallen destinadas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Acuerdo del excelentísimo Ayuntamiento en sesión pública extraordinaria (31 de mayo de 1910), folio 61.

Decreto de la
Alcaldía Pre-
sidencia (8 de
junio de 1910),
folio 64 vuelto.

Dése cuenta en Comisión 3.^a

Acuerdo de la
Comisión 3.^a
(16 de junio de
1910), folio 65.

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

Dictamen de la
Comisión 3.^a
al excelentísi-
mo Ayunta-
miento (14 de
noviembre de
1910), folios 67
al 76.

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

«Con motivo de la proposición presentada a V. E. el 11 de abril del corriente año por los señores D. Bernardo Martín, D. Antonio Vallejo y D. Carlos García, en la que recordando la del Sr. Lequerica de 14 de septiembre de 1906, que inicia el expediente sobre unificación de tarifas, se solicitaba del excelentísimo Ayuntamiento la regularización del servicio de tranvías, la prohibición de jardineras remolcadas, inspección cotidiana de la conservación de las entrevías, establecimiento de vía circular y andenes centrales en la Puerta del Sol y prudenciales distancias en determinadas calles entre carriles y aceras; la Comisión de Policía urbana, primero, y el excelentísimo Ayuntamiento, después, ratificando el acuerdo de aquella en la sesión extraordinaria del 11 de mayo último, encomendaron a los que suscriben la ímproba tarea de informar al Concejo acerca del problema de los tranvías en toda su complejidad, singularmente en lo que se refiere a una aspiración tan beneficios a los intereses del vecindario, cual la de unificar las tarifas, con sujeción al tipo de 10 céntimos de peseta, a partir de la Puerta del Sol hasta el límite municipal de todas las líneas, ateniéndose, por lo que a tan capitalísimo extremo afecta, a las conclusiones aprobadas por unanimidad a propuesta de la Alcaldía Presidencia en la sesión extraordinaria a que se alude, cuyo texto dice a la letra:

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

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

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

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

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

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

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

Importaba también que, no ya la Ponencia ni la Comisión, sino todo el Concejo fuera documentándose a un tiempo para el momento de la discusión, y a este efecto, los que suscriben, a más de recomendar reiteradamente a sus compañeros de Policía urbana y a todos los señores Concejales el examen del expediente, reclamaron la impresión y reparto de varios resúmenes estadísticos, entre ellos las tarifas vigentes, plazos y principales extremos de las concesiones y,

como término de comparación, conveniente elemento de juicio, el acuerdo adoptado en 23 de junio de 1905 por el Ayuntamiento de Barcelona acerca de la unificación de los plazos de reversión de las líneas de tranvías «The Barcelona Tramways Company Limited», «Barcelona, Ensanche y Gracia» y «Nacional de Tranvías», respecto de cuyo acuerdo nos permitimos llamar la atención de V. E. acerca de la ausencia del fin principalísimo que en beneficio del vecindario persigue la Corporación madrileña, al considerar preferente del aspecto social del servicio de tranvías, anteponiendo, en consecuencia, la unificación de las tarifas en los términos dichos a todos los demás aspectos, económico, de policía, etc., etc., de tan compleja y difícil materia.

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

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

Así, como por ejemplo, hay líneas como la del tranvía de Madrid, Ferraz-Rosales y Metropolitano que se hallan exentas de la obligación de conservar el pavimento de la entavía con la zona inmediata a los carriles; y en cuanto a la reversión al Municipio, en la concesión al tranvía de Madrid sólo se dice «vía y material»; en la de la Castellana e Hipódromo, «obras, material fijo y semoviente», y como mínimo el que figura en el presupuesto que forma parte del proyecto aprobado; en la de Claudio Coello a Ferraz, «el servicio con todas sus dependencias, debiendo encontrarse en buen estado de conservación las obras y el material fijo, móvil y semoviente, y cómo mínimo el presupuesto en el proyecto aprobado»; en la del Este, «el tranvía con todas sus dependencias»; en la de Leganés, de cuya línea es partícipe desde el Puente de Toledo el Estado, «en buen estado de explotación, con material proporcionado a la longitud de la línea, previa tasación pericial»; en la de la Guindalera, «en buen estado de explotación y con el material fijo, móvil y semoviente de que se componga», y en iguales términos la de Estaciones y Mercados y la del Norte, estas dos últimas revertibles, respectivamente, en 19 de julio de 1926 y 28 de junio de 1927.

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

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

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

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

Pero, sobre que no es lo mismo «garantir, en absoluto, el uso de los aparatos y medios para obtener la energía eléctrica», términos en que queda obligada la línea del Norte, que lo estatuido para la de Estaciones y Mercados, la cual «al terminar la concesión deberá entregar al Ayuntamiento los aparatos para producirla», la ponencia estima preferible la negociación previa, aunque de problemática avenencia, al pleito costoso y dilatorio, no obstante su conformidad con el criterio sustentado en este punto por los Letrados consistoriales Sres. Campuzano y Romero, en disentimiento con sus compañeros Sres. F. de Mera y Moriano, por entender que, anteriores o posteriores a la ley de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877 y al reglamento para su ejecución de 24 de mayo de 1878, todas las concesiones de tranvías quedaron sometidas a los preceptos de ambas disposiciones, al modificarse la tracción a virtud de la ley de 14 de agosto de 1895 y por las respectivas Reales órdenes que autorizaron el empleo de energía eléctrica, pudiendo lógicamente interpretarse el silencio del legislador como tácita analogía, toda vez que, si bien la ley no dice nada acerca de la reversión de los tranvías, ésta parece que quiso aplicarles las mismas reglas de los ferrocarriles, con tanto más motivo cuanto que el artículo 69 de la repetida ley de 23 de noviembre de 1877 define los tranvías «para los efectos de esta ley como ferrocarriles establecidos sobre vías pública», interpretación que resulta corroborada por el artículo 23, según el cual, «al terminar el plazo de las concesiones, adquirirá el Estado la línea concedida con todas sus dependencias, entrando en el goce completo del derecho de explotación», y el siguiente extremo del artículo 96 del antedicho reglamento «cuando llegue el término de la concesión, que no podrá exceder, etc., etc., el Gobierno, la provincia o los pueblos entrarán en disfrute de la parte de tranvía ejecutado, respectivamente, en carreteras del Estado, provinciales o municipales o vías urbanas, con arreglo a las disposiciones especiales que en cada caso se dicten para llevar a cabo la explotación y repartición de sus productos entre las partes interesadas, de acuerdo con el artículo 119 del mismo reglamento», «al expirar la concesión, la Empresa entregará a quien corresponda, en buen estado de servicio, el tranvía, sus dependencias, material y medios de tracción, y el Gobierno, Diputaciones y Ayuntamientos a quienes se haga la entrega entrarán en el pleno disfrute de los rendimientos que produjere la explotación del tranvía».

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

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

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

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

que corre afanosa en pos de los alquileres reducidos, invade las nuevas casas, busca ahorrar lo más posible en una clase de gasto que, como el del alquiler, va en continuo aumento en una ciudad progresiva.

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

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

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

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

Atendida la unanimidad casi absoluta con que, incluso en España, hoy se pronuncian tratadistas y gobernantes por la municipalización de los servicios públicos, sería ociosa una enumeración detallada de los tres sistemas en que se ha desarrollado la industria ferroviaria: el americano, de las concesiones (limitada, indeterminada y contractual a término); el germanico, de las contratas, y el inglés, de la municipalización. Fué adoptado en España el sistema de las concesiones a término, revertibles a los Municipios, pero en el plazo de sesenta años, cuando modernamente no suelen estipularse sino veinte, y aun con tendencia a reducirlos, y sin imposición sobre los dividendos ni gravamen sobre la renta bruta, lo que equivaldría a una legítima participación de la colectividad en los beneficios de las compañías explotadoras, cuya aportación a las cargas comunales se reduce en Madrid a un canon de 84.156 pesetas anuales, por ocupación de la vía pública, y a la conservación por algunas Empresas de la entrevía y el pavimento hasta 0,50 centímetros de los carriles; olvidándose consignar, para la reversión a los Ayuntamientos, según queda probado en la primera parte de este informe, las garantías indispensables acerca de los efectos y propiedades de las Corporaciones locales, y aun prescindiéndose de todo elemento de contraste que impidiese la supercapitalización para eludir el impuesto o para simular valoraciones excesivas, contra cuyas frecuentes maniobras, propiamente calificadas de aniquilación del capital, han reaccionado algunos Estados de la Confederación Norteamericana, como el de Massachussets, donde la Comisión tranviaria ha prescrito sistemas especiales de teneduría de libros y fiscaliza la ejecución de estas operaciones. Asimismo es innecesaria la demostración estadística del beneficio que a las áreas municipales, sobre todo a la economía del vecindario, reporta la municipalización del servicio de tranvías, que contra la propaganda interesada de los detractores de moderna y general tendencia adquieren en las poblaciones donde corren a cargo de los Ayuntamientos desarrollo tal como acreditar entre otros muchos ejemplos que con facilidad puede comprobarse: Glasgow, que en 1895 transportaba 57.101.647 viajeros y 177.179.549 en 1903, habiendo mejorado, además, la situación del personal empleado en el servicio; realizado gradualmente el cambio de tracción y ampliando su red, con un solo proyecto, en 35 millas de líneas nuevas, y así Liverpool, Londres y Milán y muchas otras grandes capitales en Europa y América.

Conviene aducir a este efecto el siguiente testimonio que Gascón y Marín reproduce, por lo

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

Ahora es indiscutible que el servicio de tranvías no puede dar el *máximum* de ventajas a las poblaciones más que cuando le explotan los Municipios».

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

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

La Real orden de 29 de julio de 1897 autorizando dicho procedimiento de tracción al tranvía del barrio de Salamanca, a cuya disposición, fuerza es consignarlo, precedió informe favorable, acordado por exigua mayoría de votos, del Ayuntamiento, sancionó la codicia de las Empresas, las cuales vieron así reducidos los gastos de instalación desde 60.000 a 200.000 francos por kilómetro de canalización subterránea en canal visitable, hasta 18.000 ó 20.000 que cuesta igual distancia de cable aéreo, y desde 35.000 pesetas, precio de un coche con acumuladores con el consiguiente entretenimiento, muy superior al suministro de fluido desde las centrales de energía eléctrica, hasta 16.000 ó 20.000 pesetas, valor de los coches actualmente en uso.

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

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

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

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

Pero sean también objeto de las negociaciones, que al efecto hayan de entablarse, reformas de distinta índole, cuya implantación determine el nuevo régimen total de tranvías a que antes aludimos, comenzando por la aprobación de un reglamento que, manteniendo por útiles muchas de las inveteradamente incumplidas descripciones del reglamento anticuado de 26 de noviembre de 1904, tales como la construcción de estaciones cubiertas (art. 4.º), que podrían instalarse en las cabezas de línea; estación de la Bombilla, glorieta de Cuatro Caminos, Ventas del Espíritu Santo, Puente de Toledo y en la misma Puerta del Sol, en kioscos convenientemente emplazados; el reconocimiento periódico de las líneas (a tenor del artículo 32 adicional), reglamentación del empleo de las jardineras (art. 33), reconocimiento de los coches, número de viajeros, conducta de los empleados, reclamaciones, etc., etc. (capítulo XVIII de las Ordenanzas de 12 de mayo de 1892), se estatuyesen innovaciones de tanta utilidad para el vecindario como, por ejemplo, en orden a la circulación, la construcción de algunos ramales que completarían las líneas existentes, uniéndolas entre sí para facilitar la comunicación entre el centro y la periferia, tales que la nueva línea, ya concedida de la calle de Segovia, sin expropiación para mayor facilidad de las calles circundantes, con entrada por la calle de Tintoreros y salida por la de Latoneros, o viceversa, el ramal de la calle del Duque de Alba, entre la plaza del Progreso y calle de Toledo, la prolongación de ésta última, y, a ser posible, también la del Metropolitano de las Rondas, hasta el emplazamiento del futuro Matadero; en cuanto al aspecto social de esta cuestión y para ampliar los beneficios de la unificación de las tarifas, servicios especiales, en parte ya establecidos, en las primeras horas de la mañana para obreros y criados, con autorización para conducir toda clase de bultos manuales; billetes de correspondencia entre todas las líneas; servicio obligatorio en todas también hasta las dos de la madrugada, con lo que a tiempo se extendería a todo el vecindario el beneficio que hoy tan solamente disfrutaban los habitantes del barrio de Salamanca, y se estimularía el éxodo a las zonas más apartadas de la capital. La instalación, de acuerdo con la Dirección general de Correos y Telégrafos, en todos los coches de buzones para la correspondencia interior y exterior, en combinación con estafeta de distrito, a cargo del Estado, podría complementar el nuevo régimen de tranvías, para cuya adopción:

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

Discutido por esta Comisión el informe que antecede, conforme en un todo con el mismo,

acordó hacerlo suyo, elevándolo como dictamen al excelentísimo Ayuntamiento, y proponiendo, por tanto, el nombramiento de una Comisión compuesta de tres Concejales que, presidida por el excelentísimo señor Alcalde y asesorada por cuantos funcionarios técnicos y administrativos considere precisos, convenga con las Empresas de tranvías la unificación de tarifas, al tipo de 0,10 pesetas, desde la Puerta del Sol al límite municipal de todas las líneas, con más la implantación de cuantas reformas se mencionan en el presente informe.

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

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

Acuerda quede el expediente sobre la mesa.

Acuerdo del excelentísimo Ayuntamiento (2 de diciembre de 1910), folio 76 vuelto.

Enmienda presentada a la ponencia, folio 77.

«Al excelentísimo Ayuntamiento: Los Concejales que suscriben proponen que el último párrafo del dictamen de la ponencia para la unificación de las tarifas de tranvías quede redactado en la siguiente forma: La ponencia que suscribe tiene el honor de proponer al excelentísimo Ayuntamiento el nombramiento en sesión pública de una Comisión, compuesta de cuatro Concejales, que, presidida por el excelentísimo señor Alcalde y asesorada de cuantos funcionarios técnicos y administrativos considere precisos, convenga con las Empresas de tranvías la unificación de las tarifas al tipo único de diez céntimos de peseta cualquier trayecto, sin prorrogar ni unificar los plazos de reversión de las líneas, con más la implantación de cuantas reformas se mencionan en el presente informe, sometiéndolo a la aprobación del Concejo, a fin de que obtenga la debida sanción municipal».—Vicente Barrio.—Antonio García Quejido.—Dío A. Valdivieso.—José María de la Torre.—Eduardo Rosón.—Vicente Alvarez.

Acuerdo del excelentísimo Ayuntamiento (9 de diciembre de 1910), folio 77 vuelto al 78.

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

Oficio al excelentísimo señor Ministro de Fomento (15 de diciembre de 1910), folio 81.

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

Oficio a la Compañía Madrileña de Tracción (19 de diciembre de 1910), folio 82.

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

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

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

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

Oficio a la Compañía general de Tranvías (14 de enero de 1911), folio 83.

Oficio a la Compañía general de Tranvías cumplimentando el anterior acuerdo.

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

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

Sociedad Tranvía del Este de Madrid

Folio 86.

Balance cerrado al 31 de diciembre de 1909

ACTIVO	Pesetas
Concesiones y primer establecimiento	21.408,816
Gastos de emisión de Obligaciones	176.138,20
Cartera	500
Servicio financiero	506.574,89
Fianzas	92.627,36
Dirección de explotación	1.128.187,16
Deudores varios	679.414,19
Cuenta de orden. Títulos en depósito	31.937,50
TOTAL	24.024.195,30

PASIVO	
CAPITAL	
2.400 acciones de 250 pesetas	600.000
10.800 ídem de 500 íd.	5.400.000
	6.000.000
OBLIGACIONES	
1.700 de 500 pesetas, 5 por 100, emisión antigua	850.000
1.922 de 500 ídem, 5 por 100, emisión 1907, Serie A	961.000
3.852 de 500 ídem, 5 por 100, íd. 1907, íd. B	1.926.000
4.504 de 500 ídem, 5 por 100, íd. 1907, íd. C	2.252.000
17.138 de 500 ídem, 5 por 100, íd. 1907, íd. D	8.569.000
Fondo de reserva	4.793,50
Amortizaciones	1.169.860
Fondo de renovación	269.130,83
Acreedores varios	1.481.672,26
Cuenta de orden: Títulos en depósito	31.937,50
Ganancias y pérdidas: Saldo	508.801,21
TOTAL	24.024.195,30

El Director, *H. Paquet.*

Compañía Eléctrica Madrileña de Tracción

Balance cerrado al 31 de diciembre de 1909

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

P A S I V O

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

El Director, *H. Paquet.*

Sociedad del Tranvía de Estaciones y Mercados de Madrid

Balance cerrado al 31 de diciembre de 1909

A C T I V O	Pesetas
Concesiones y primer establecimiento.....	6.285.578,37
Gastos de emisiones de Obligaciones.....	35.191
Fianzas.....	7.741,20
Cartera.....	74.615
Servicio financiero.....	100.479,95
Deudores varios.....	8.066,95
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....	178.248
TOTAL.....	6.689.930,47

P A S I V O

CAPITAL	
3.000 acciones a 500 pesetas.....	1.500.000
OBLIGACIONES	
1.929 de 500 pesetas, 6 por 100, emisión antigua.....	964.500
432 de 500 id., 5 por 100, id. id.....	216.000
5.428 de 500 id., 5 por 100, id. nueva.....	2.714.000
Amortizaciones.....	748.045
Fondo de reserva.....	66.596,60
Idem de renovación.....	59.714,12
Acreedores varios.....	53.176,77
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....	178.248
Ganancias y pérdidas: Saldo.....	189.649,98
TOTAL.....	6.689.930,47

El Director, *H. Paquet.*

Compañía general Española de Tranvías

(TRANVÍA DE MADRID A LEGANÉS)

Balance cerrado al 31 de diciembre de 1908

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

PASIVO

CAPITAL

3.356 acciones de 125 pesetas..... 419.500

OBLIGACIONES

3.610 de 200 pesetas, emisión antigua.....	722.000
2.326 de 500 id., id. nueva.....	1.163.000
Obligaciones a reembolsar.....	3.800
Amortización del capital.....	280.050
Fondo de renovación.....	68.087,32
Cupones de Obligaciones a pagar.....	5.254,63
Acreedores varios.....	752.940,38
Créditos a canjear.....	9.950
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....	85.000
TOTAL.....	3.509.582,33

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

Sociedad Tranvía del Este de Madrid

Balance cerrado al 31 de diciembre de 1908

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

P A S I V O		Pesetas
CAPITAL		
2.400 acciones de 250 pesetas.....		600.000
OBLIGACIONES		
2.785 de 500 pesetas, 5 por 100, emisión antigua.....		1.392.500
1.949 de 500 ídem, 5 por 100, íd. nueva, serie A.....		974.500
3.904 de 500 ídem, 5 por 100, íd. íd., íd. B.....		1.952.000
4.538 de 500 ídem, 5 por 100, íd. íd., íd. C.....		2.269.000
17.230 de 500 ídem, 5 por 100, íd. íd., íd. D.....		8.615.000
Fondo de reserva.....		949
Amortizaciones.....		994.180
Fondo de renovación.....		218.793,02
Acreedores varios.....		6.121.886,05
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....		38.002,50
Ganancias y pérdidas: Saldo.....		193.446,24
TOTAL.....		<u>23.370.256,81</u>

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

Sociedad del Tranvía de Estaciones y Mercados de Madrid

Balance cerrado al 31 de diciembre de 1908

A C T I V O		Pesetas
Concesiones y primer establecimiento.....		6.410.378,88
Gastos de emisión de Obligaciones.....		36.847
Fianzas.....		14.761,70
Cartera.....		57.762
Servicio financiero.....		69.606,79
Deudores varios.....		15.690
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....		148.254
TOTAL.....		<u>6.772.803,37</u>

P A S I V O		
CAPITAL		
3.000 acciones de 500 pesetas.....		1.500.000
OBLIGACIONES		
2.016 de 500 pesetas, 6 por 100, emisión antigua.....		1.008.000
461 de 500 ídem, 5 por 100, íd. íd.....		230.500
5.628 de 500 ídem, 5 por 100, íd. nueva.....		2.814.000
Amortizaciones.....		704.245
Fondo de reserva.....		62.732,16
Fondo de renovación.....		56.083,08
Acreedores varios.....		63.490,32
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....		148.254
Ganancias y pérdidas: Saldo.....		185.498,81
TOTAL.....		<u>6.772.803,37</u>

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

Compañía Eléctrica Madrileña de Tracción

Balance cerrado al 31 de diciembre de 1908

ACTIVO	Pesetas
Primer establecimiento.....	8.514.682,99
Gastos de constitución de la Sociedad.....	74.922,42
Obligaciones amortizadas en cartera.....	12.000
Idem en cartera.....	245 000
Prima de reembolso y gastos de emisión.....	436.312,90
Fianzas.....	6.413,44
Caja y Banco.....	59.102,13
Varios deudores.....	98.527,10
Almacén.....	307.137,48
TOTAL.....	9.754.098,46

PASIVO	
Capital.....	6.000.000
Obligaciones.....	3.385 000
Idem amortizadas.....	115.000
Varios acreedores.....	98 625,11
Intereses de las acciones.....	150.585
Ganancias y pérdidas: Saldo.....	4.888,35
TOTAL.....	9.754.098,46

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

Oficio de la Compañía de Tranvías participando remite inventario del material fijo y móvil de la Compañía Eléctrica Madrileña de Tracción por cada una de las concesiones, separadamente.

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

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

Compañía general Española de Tranvías

(TRANVÍA DE MADRID A LEGANÉS)

Balance cerrado al 31 de diciembre de 1909

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

P A S I V O		Pesetas
CAPITAL		
3.356 acciones de 125 pesetas		419.500
OBLIGACIONES		
3.432 de 200 pesetas, emisión antigua.....		686.400
2.286 de 500 ídem id. nueva		1.143.000
Obligaciones a reembolsar.....		4.600
Amortizaciones		337.750
Fondo de renovación.....		92.223,42
Cupones de Obligaciones a pagar.....		4.722,25
Acreedores varios		731.430,16
Créditos a canjear		9.950
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....		85.000
TOTAL		3.514.575,83

El Director, *H. Paquet*.

Sociedad del Tranvía de Estaciones y Mercados de Madrid

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

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

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

Compañía general Española de Tranvías

(TRANVÍA DE MADRID A LEGANÉS)

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

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

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

Compañía Eléctrica Madrileña de Tracción

Balance cerrado al 31 de diciembre de 1910

A C T I V O		Pesetas
Acciones amortizadas.....		30.000
Concesiones y primer establecimiento.....		8.655.586,89
Gastos de emisión de Obligaciones.....		430.442
Fianzas.....		20.708,67
Cartera.....		230.000
Servicio financiero: Fondos en Banca.....		53.550,65
Deudores varios		675.558,03
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....		51.460
TOTAL.....		10.147.306,24

PASIVO		Pesetas
CAPITAL		
12.000 acciones de 500 pesetas		6.000.000
OBLIGACIONES		
5.710 de 500 pesetas, 5 por 100, primera emisión.....		2.855.000
960 de 500 ídem, 5 por 100, segunda íd.....		480.000
Fondo de reserva.....		453,25
Amortizaciones.....		172.800
Acreedores varios.....		459.171,99
Cuenta de orden: Títulos en depósito		51.460
Ganancias y pérdidas: Saldo.....		128.421
TOTAL.....		10.147.306,24

El Director, *H. Paquet.*

Sociedad Tranvía del Este de Madrid

Balance cerrado al 31 de diciembre de 1910

ACTIVO		Pesetas
Concesiones y primer establecimiento		21.888.675,02
Gastos de emisión de Obligaciones		174.758
Cartera.....		500
Servicio financiero: Fondos en Banca		458.744,89
Fianzas.....		72.858,41
Dirección de explotación.....		1.091.141,65
Deudores varios.....		637.339,03
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....		28.500
TOTAL.....		24.352.517

PASIVO		
CAPITAL		
2.400 acciones de 250 pesetas.....	600.000	
10.800 ídem de 500 íd.....	5.400.000	6.000.000
OBLIGACIONES		
1.670 de 500 pesetas, 5 por 100, emisión antigua		835.000
1.893 de 500 ídem, 5 por 100, íd. 1907, serie A.....		946.500
3.798 de 500 ídem, 5 por 100, íd. 1907, íd. B.....		1.899.000
4.469 de 500 ídem, 5 por 100, íd. 1907, íd. C.....		2.234.500
17.042 de 500 ídem, 5 por 100, íd. D.....		8.521.000
Fondo de reserva.....		12.377,49
Amortizaciones.....		1.357.230
Fondo de renovación.....		646.582,79
Acreedores varios.....		996.038,26
Cuenta de orden: Títulos en depósito		28.500
Ganancias y pérdidas: Saldo.....		875.788,46
TOTAL.....		24.352.517

El Director, *H. Paquet.*

Compañía general Española de Tranvías

(TRANVÍA DE MADRID A LEGANÉS)

Balance cerrado al 31 de diciembre de 1910

ACTIVO	Pesetas
Concesiones y primer establecimiento.....	3.175.616,90
Gastos de emisión de Obligaciones.....	15.078
Obligaciones en cartera.....	10.000
Servicio financiero.....	9.564,73
Fianzas.....	1.408,43
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....	85.000
Ganancias y pérdidas: Saldo.....	367.681,02
TOTAL.....	3.664.349,08
PASIVO	
CAPITAL	
3.356 acciones de 125 pesetas	419.500
OBLIGACIONES	
3.254 de 200 pesetas, emisión antigua.....	650.800
3.244 de 500 íd., íd. nueva.....	1.122.000
Obligaciones a reembolsar.....	5.200
Amortizaciones.....	400.650
Cupones de Obligaciones a pagar	4.130,66
Acreedores varios	967.193,42
Créditos a canjear	9.875
Cuenta de orden: Títulos en depósito	85.000
TOTAL.....	3.664.349,08

El Director, *H. Paquet.*

Sociedad del Tranvía de Estaciones y Mercados de Madrid

Balance cerrado al 31 de diciembre de 1910

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

P A S I V O		Pesetas
CAPITAL		
3.000 acciones de 500 pesetas		1.500.000
OBLIGACIONES		
1.838 de 500 pesetas, 6 por 100, emisión antigua.....		919.000
402 de 500 id., 5 por 100, id. id.....		201.000
5.218 de 500 id., 5 por 100, id. nueva.....		2.609.000
Amortizaciones.....		794.360
Fondo de reserva.....		70.482,42
Obligaciones a reembolsar.....		2.000
Acreedores varios		86.987,17
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....		178.238
Ganancias y pérdidas: Saldo.....		186.867,82
TOTAL.....		<u>6.547.935,41</u>

El Director, *H. Paquet.*

Compañía general Española de Tranvías

(TRANVÍA DE MADRID A LEGANÉS)

Balance cerrado al 31 de diciembre de 1911

A C T I V O		Pesetas
Concesiones y primer establecimiento		3.176 817,45
Gastos de emisión de Obligaciones		14.777
Obligaciones en cartera		10.000
Servicio financiero.....		12.052
Fianzas.....		1.408,48
Cuentas de orden: Títulos en depósito		85.000
Ganancias y pérdidas: Saldo.....		367.340,83
TOTAL.....		<u>3.667.395,71</u>
P A S I V O		
CAPITAL		
3.356 acciones de 125 pesetas.....		419.500
OBLIGACIONES		
3.076 de 200 pesetas, emisión antigua.....		615.200
2.200 de 500 id., id. nueva		1.100.000
Obligaciones a reembolsar.....		6 600
Amortización del capital.....		466.050
Cupones de Obligaciones a pagar.....		3.635,27
Acreedores varios.....		961.585,44
Créditos a canjear.....		9 825
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....		85.100
TOTAL.....		<u>3.667.395,71</u>

El Director, *H. Paquet.*

Sociedad de Tranvías de Estaciones y Mercados de Madrid

Balance cerrado al 31 de diciembre de 1911

A C T I V O	Pesetas
Concesiones y primer establecimiento	6.023.478,16
Gastos de emisión de Obligaciones	32.400
Fianzas	2.265
Cartera	49.000
Servicio financiero	186.211,64
Deudores varios	2.198,92
Cuenta de orden: Títulos en depósito	135.098
TOTAL	6.430.651,72

P A S I V O

CAPITAL

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

OBLIGACIONES

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

El Director, *H. Paquet.*

Sociedad del Tranvía del Este de Madrid

Balance cerrado al 31 de diciembre de 1911

A C T I V O	Pesetas
Concesiones y primer establecimiento	23.811.141,81
Gastos de emisión de Obligaciones	173.309,30
Cartera.....	500
Servicio financiero: Fondos en Banca.....	548.757,17
Fianzas	73.571
Dirección de explotación.....	1.138.182,42
Deudores varios.....	886.701,32
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....	31.000
TOTAL.....	26.663.163,02

P A S I V O

CAPITAL	Pesetas
2.400 acciones de 500 pesetas.....	600.000
14.800 id. de 500 id.....	<u>7.400.000</u>
	8.000.000
OBLIGACIONES	
1.640 de 500 pesetas, 5 por 100, emisión antigua.....	820.000
186 de 500 id., 5 por 100, id. 1907, serie A.....	931.500
3.741 de 500 id., 5 por 100, id. 1907, id. B.....	1.870.500
4.432 de 500 id., 5 por 100, id. 1907, id. C.....	2.216.000
16.941 de 500 id., 5 por 100, id. 1907, id. D.....	8.470.500
Fondo de reserva.....	27.853,87
Amortizaciones.....	1.554.630
Fondo de renovación.....	642.687,07
Acreedores varios.....	1.054.611,39
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....	31.000
Ganancias y pérdidas: Saldo.....	<u>1.043.880,69</u>
TOTAL.....	<u>26.663.163,02</u>

El Director, *H. Paquet.*

Compañía Eléctrica Madrileña de Tracción

Balance cerrado al 31 de diciembre de 1911

A C T I V O	Pesetas
Acciones amortizadas.....	30.000
Concesiones y primer establecimiento.....	8.698.406,20
Gastos de emisión de Obligaciones.....	427.257
Fianzas.....	20.708,67
Cartera.....	225.000
Servicio financiero: Fondos en Banca.....	45.622,65
Deudores varios.....	683.550,76
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....	<u>51.450</u>
TOTAL.....	<u>10.181.995,28</u>

P A S I V O

CAPITAL	
12.000 acciones de 500 pesetas.....	6.000.000
OBLIGACIONES	
5.667 de 500 pesetas, 5 por 100, primera emisión.....	2.833.500
950 de 500 ídem, 5 por 100, segunda id.....	475.000
Fondo de reserva.....	2.959,71
Amortizaciones.....	213.000
Acreedores varios.....	386.698,16
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....	51.450
Ganancias y pérdidas: Saldo.....	<u>219.387,41</u>
TOTAL.....	<u>10.181.995,28</u>

El Director, *H. Paquet.*

Compañía Eléctrica Madrileña de Tracción

Balance cerrado al 31 de diciembre de 1912

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

PASIVO	
CAPITAL	
12.000 acciones de 500 pesetas.....	6.000.000
OBLIGACIONES	
5.622 de 500 pesetas, 5 por 100, primera emisión.....	2.811.000
940 ídem de íd., segunda íd.....	470.000
Fondo de reserva.....	7.217,16
Amortizaciones.....	254.700
Acreeedores varios.....	267.305,06
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....	40.450
Ganancias y pérdidas: Saldo.....	307.063,32
TOTAL.....	10.157.735,54

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

Sociedad Tranvía del Este de Madrid

Balance cerrado al 31 de diciembre de 1912

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

P A S I V O		Pesetas
CAPITAL		
2.400 acciones de 250 pesetas.....	600.000	
14.800 ídem de 500 íd.....	7.400.000	8.000.000
OBLIGACIONES		
1.610 de 500 pesetas, 5 por 100, emisión antigua.....	805.000	
1.831 de 500 ídem, 5 por 100, íd. 1907, serie A.....	915.500	
3.681 de 500 ídem, 5 por 100, íd. 1907, íd. B.....	1.840.500	
4.393 de 500 ídem, 5 por 100, íd. 1907, íd. C.....	2.196.500	
16.835 de 500 ídem, 5 por 100, íd. 1907, íd. D.....	8.417.500	
Fondos de reserva.....	48.565,24	
Amortizaciones.....	1.767.580	
Fondo de renovación.....	350.128,63	
Acreedores varios.....	1.472.734,71	
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....	23.000	
Ganancias y pérdidas: Saldo.....	1.172.059,57	
TOTAL.....		27.009.068,15

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

Sociedad del Tranvía de Estaciones y Mercados de Madrid

Balance cerrado al 31 de diciembre de 1912

A C T I V O		Pesetas
Concesiones y primer establecimiento.....	5.961.857,74	
Gastos de emisión de Obligaciones.....	30.900	
Fianzas.....	2.265	
Cartera.....	40.000	
Deudores varios.....	2,97	
Servicio financiero.....	144.590,93	
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....	135.080	
TOTAL.....		6.314.696,64

P A S I V O		
CAPITAL		
3.000 acciones de 500 pesetas.....		1.500.000
OBLIGACIONES		
1.638 de 500 pesetas, 6 por 100.....	819.000	
337 de 500 íd., 5 por 100.....	168.500	
4.765 de 500 íd., 5 por 100.....	2.382.500	
Fondo de reserva.....	79.058,69	
Amortizaciones.....	906.210	
Obligaciones a reembolsar.....	2.000	
Acreedores varios.....	91.878,27	
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....	135.080	
Ganancias y pérdidas: Saldo.....	230.469,68	
TOTAL.....		6.314.696,64

Madrid, 1 de junio de 1913.—El Director, *Cayetano Aguado*.

Oficio a la Compañía general de Tranvías (15 de marzo de 1911), folio 91.

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

Oficio de la Compañía del tranvía de Madrid (22 de marzo de 1911), folio 92.

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

Oficio - decreto de la Alcaldía Presidencia (23 de marzo de 1911), folio 93.

Oficio de la Alcaldía—como sigue—«En contestación a su atento oficio de ayer, tengo el gusto de participarle que, efectivamente, en la comunicación de esta Alcaldía de 15 del actual, se ha omitido expresar la base de precio en que desearía se haga la unificación de tarifas, siendo ésta la de diez céntimos en todos los trayectos desde la Puerta del Sol al término municipal de esta Villa, excepción hecha de aquellos que tengan establecida la tarifa de recorrido de cinco céntimos.—Dios, etc.—Francos.»

Oficio de la Compañía de Tranvías (1 de abril de 1911), folio 97.

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

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

Oficio de la Compañía remitiendo el estudio interesado.

Estudio de las condiciones mediante las cuales podrá realizarse la unificación de las tarifas tranviarias en las líneas pertenecientes a las Sociedades del Este de Madrid, de Estaciones y Mercados, de Leganés, del Norte y de Tracción

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

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

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

material todo en estado que puedan los servicios prestarse en buenas condiciones cuando haya llegado a ser un hecho el aumento en la circulación de viajeros que de la reducción y unificación de tarifas se espera.

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

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

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

Después del estudio hecho de cuestión tan compleja, tomando debidamente en cuenta estas manifestaciones, esta Dirección se complace en hacer constar que, en principio, las Sociedades que representa están conformes en que sea un hecho la unificación de tarifas de los servicios tranviarios en esta Corte, dentro de los naturales y justos límites que se expresarán, siempre y cuando se la autorice desde luego para establecer en sus líneas las modificaciones y adiciones que considera indispensables para que puedan prestarse debidamente los servicios cuando se haya producido el aumento de circulación que de la reforma se espera, y siempre que al propio tiempo, rindiendo tributo a una necesidad que hoy se presiente y que mañana se impondría, a la que hoy puede fácilmente acudir, pero que mañana crearía una dificultad insuperable, se establezca, desde luego, un plazo uniforme de reversión para todas las líneas en la actualidad concedidas y que se explotan, plazo que debiera fijarse, no sólo habida cuenta del periodo de tiempo que falta transcurrir respecto de cada concesión, sino apreciando además las ventajas que para el Municipio pudieran derivarse de adquirir en el momento de la reversión, además de aquello que indudablemente ha de estar comprendido en ella, todo lo que las Sociedades estiman como no revertible.

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

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

Según resulta del oficio de V. E., fecha 23 de marzo último, la base para llegar a la deseada unificación debiera consistir, en concepto del Ayuntamiento, en establecer la tarifa única de

diez céntimos para todos los trayectos desde la Puerta del Sol al término municipal de la Villa, conservando empero la tarifa reducida de cinco céntimos en los contados trayectos que la tienen establecida.

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

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

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

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

Las quejas de los propietarios de carruajes que en los días de corridas de toros conducían al público a la Plaza, quejas basadas en que no podían competir con las Compañías de tranvías para la prestación de aquel servicio si mantenían éstas las tarifas ordinarias, fueron causa de que se elevaran hasta los expresados tipos de cincuenta y de veinte céntimos, y es indudable que hoy se reproducirían con mayor razón si respecto de los mismos servicios se establecía la tarifa de diez céntimos, inferior a la que en su día motivó la queja y creó el conflicto. Bajo este punto de vista se justifica ya la excepción que se indica.

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

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

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

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

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

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

No hay que olvidar, en efecto, que cuando se inició la idea de la unificación de las tarifas se partió del concepto de aplicar a todas las líneas una tarifa igual a la de la línea de Puerta del Sol a los Cuatro Caminos, con lo cual, no sólo no se llegaba al término municipal de la Villa,

sino que, en cierto modo, venía a establecerse el recorrido tipo que había de servir de base a la desada unificación.

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

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

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

En efecto; de los 74.460.469 viajeros que se han transportado durante todo el año de 1910, el número de los que han pagado tarifas superiores a 0,10 ha sido.....	13.444.239, con pesetas	2.429.608,10
El número de viajeros que seguirán transportándose con tarifas superiores a 0,10 será de....	991.338, con pesetas	274.287,70
<i>Diferencias</i>	<u>12.452.901</u> y	<u>2.155.320,40</u>
Estos 12.452.901 viajeros transportados con tarifa de 0,10 darán.....	pesetas	<u>1.245.290,10</u>
<i>Diferencia en menos</i>	pesetas	<u>910.030,30</u>

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

UN MILLON de pesetas.

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

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

Teniendo muy en cuenta esta aspiración y deseando satisfacerla hasta donde sea materialmente posible, imponiéndose con ello verdaderos sacrificios, creen las Compañías, después de un detenido estudio de todos los elementos que integran el problema, poder comprometerse a prestar

el servicio saliendo de la Puerta del Sol el último coche a las dos de la madrugada para Salamanca, Pozas, Ventas, Goya (final), Bombilla, Puente de Vallecas, Cuatro Caminos, por Fuencarral, y Cuatro Caminos, por Hortaleza; entre la una y veinte y la una y media podría salir el último coche de la Puerta del Sol para el Hipódromo, Argüelles, Rosales, Puente de Toledo y Carabanchales, y a la una y treinta saldría del Retiro el último coche para Argüelles.

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

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

Por ello será de imprescindible necesidad la creación de cabezas de línea suplementarias, parecidas a la actual de Santo Domingo, en varios puntos, como es Cibeles, Antón Martín, plaza de la Constitución y Atocha, a fin de utilizarlas para organizar servicios auxiliares que habrán de hacerse en los trozos que las necesidades del tráfico lo requieran y especialmente desde las extremidades de las líneas hasta ciertos puntos cercanos al centro, sin llegar a la Puerta del Sol, que de este modo se encontrará algo más aligerada de tráfico; la sustitución de la vía sencilla por la doble en varios trozos de línea, la instalación de varios enlaces necesarios para la organización de ciertos servicios en ventaja del público y la supresión de otros innecesarios; en fin, la conversión de la vía estrecha en vía ancha cuando lo requieran la simplificación o la mejora de ciertos servicios demasiado largos y complicados, al objeto de darles mayor regularidad y hacerlos más fáciles de entender por el público.

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

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

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

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

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

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

* * *

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

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

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

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

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

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

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

Entienden, asimismo, las Compañías que no son revertibles en ninguna concesión, si de una manera expresa y terminante no se ha establecido lo contrario, los edificios de todo género de propiedad particular del concesionario, o por éste arrendados a terceras personas, aunque estén destinados al servicio de explotación, bien entendido, que en aquéllos y éstos se incluyen las fábricas de electricidad, con máquinas, aparatos y accesorios de todo género.

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

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

En primer lugar, importa hacer notar que, hoy por hoy, no existe precedente alguno que pueda servir de regla de interpretación de las disposiciones legales vigentes en la materia, puesto que no ha llegado todavía el caso de que hayan debido revertir al Estado, a las provincias o a los Municipios, líneas de ferrocarriles o de tranvías por haber llegado al término de la concesión; es, pues, lo de la reversión, materia completamente nueva y respecto de la cual no han dicho todavía la primera palabra, en el orden de la aplicación de los preceptos legales vagos e indeterminados que han de regularla, ni las autoridades de orden administrativo, a quien en primer

lugar interesa, y mucho menos, por tanto, los organismos de la jurisdicción contencioso-administrativa, ni los Tribunales de justicia. De donde se deduce que, llegado el momento de que ante intereses contrapuestos deban los Tribunales de uno u otro orden fijar el sentido y el alcance de aquellas disposiciones, es muy posible que las partes en la reversión interesadas se encuentren con verdaderas sorpresas respecto del concepto que se hayan formado de los derechos y deberes respectivos.

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

Obsérvese en este particular que la ley de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877, que en su artículo 22 dice que la concesión de las líneas de servicio general se otorgarán por el término de noventa y nueve años cuando más, y en el 23 añade que al «terminar el plazo de la concesión adquirirá el Estado la línea concedida, con todas sus dependencias, entrando en el goce completo del derecho de explotación», cuando en el capítulo XI trata de los tranvías, después de expresar en el artículo 76 «que las concesiones de tranvías no podrán hacerse por más de sesenta años, y serán objeto de subasta que versará sobre el tipo de las tarifas máximas o sobre el plazo de la concesión», nada dice a renglón seguido sobre reversión, limitándose a establecer en el artículo 77 que «en el reglamento que se redacte para el cumplimiento de la ley se consignarán las condiciones generales a que deberán ajustarse los tranvías, tanto en lo relativo a sus condiciones técnicas como a la tramitación que haya de darse a los expedientes de su concesión; y, en cambio, consigna en el artículo 78 algo muy digno de que se fije en ello la atención, o sea «que en el pliego de condiciones especiales que ha de formar parte de la concesión de todo tranvía se fijarán las condiciones particulares que, además de las generales a que se refiere el artículo anterior, deberán regir para su construcción y explotación».

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

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

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

De donde claramente se deduce cuán cierta es la afirmación anteriormente señalada de que

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

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

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

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

Si se tiene en cuenta que las concesiones de ferrocarriles pueden otorgarse, y, por lo general se otorgan por noventa y nueve años, y que en los tranvías a lo sumo, se conceden por sesenta años, se comprenderá, desde luego, el por qué de la mayor precisión y del mayor rigor en la expresión de lo que ha de ser revertible en los primeros, comparado con lo que haya de serlo en los segundos; los treinta y nueve años de más en la concesión de los ferrocarriles permiten se realice el principio de justicia de que las Empresas concesionarias hayan podido amortizar el capital de primer establecimiento, conservación y reparación, y que, por lo tanto, la reversión de todo, de todo, absolutamente todo lo que posean, no resulte un contrato leonino en favor del Estado. Pero ese principio de justicia que legitima la reversión pactada en favor de la entidad concedente, no es fácil de realizar de igual modo y en la misma medida en concesiones que, como *máximum*, tendrán de vida las tres quintas partes del plazo de las ferrocarrileras; y por esto, sin duda, en las tranviarias puede fijarse en cada caso las condiciones especiales que las circunstancias aconsejen.

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

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

Para la interpretación del mencionado artículo hay que empezar por tener en cuenta que forma parte de un reglamento para el cumplimiento de una ley; que la ley es lo sustantivo y principal y que el reglamento es lo adjetivo y de mero procedimiento; que, por tanto, el reglamento ha de interpretarse por la ley y no la ley por el reglamento; y que de todo ello se sigue

que en los casos dudosos ha de aplicarse el espíritu de la ley, sin que el reglamento pueda ir más allá de lo que aquélla dispusiere.

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

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

En corroboración de lo expuesto, examínese en sí mismo el artículo 96 del reglamento para la ejecución de la ley de Ferrocarriles, con independencia de lo demás legislado sobre ferrocarriles y tranvías y como si no existiese el artículo 119 del reglamento indicado; y de este examen no podrá por menos que deducirse que lo único revertible en los tranvías es lo ejecutado, lo construido y lo emplazado en carreteras del Estado, provinciales y municipales o en vías urbanas, y el material móvil y semoviente que discurre por las vías mencionadas; pero que en manera alguna deberá revertir ante aquel solo artículo 96 todo cuanto las Empresas concesionarias hayan construido para su comodidad o la del servicio en terrenos no cedidos por la entidad concesionaria, sino adquiridos por las Empresas, destinados a cocheras, cuadras, talleres, oficinas, etc. De donde se deduce que para llegar a considerar revertible en los tranvías algo más que lo que está emplazado y discurre por la vía pública, hay que salirse del artículo 96 del reglamento de Ferrocarriles y colocarse dentro del artículo 119 del mismo, pero teniendo en cuenta que éste en cuanto especializa, ha de entenderse subordinado al precepto general y comprensivo del artículo 96, y que, por tanto, serán revertibles el tranvía, sus dependencias, material y medios de tracción en cuanto estén emplazados en vías del Estado, de la Provincia o del Municipio, pero no en lo demás.

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

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

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

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

No habrá seguramente quien pueda suponer que la conformidad que las Empresas concesionarias daban a que al revertir el tranvía pasasen a ser propiedad del Municipio el material semoviente y los medios de tracción, o sean las caballerías y las locomotoras, únicos medios de tracción conocidos, pudiese obligarles el día de mañana a entregar al Ayuntamiento fábricas de

electricidad y maquinarias que no pudieron tener en cuenta a los que, especialmente a las fábricas, no cabía atribuir el carácter de material y que tenían un valor cuando menos veinte veces mayor que los medios de tracción, caballerías y locomotoras que entonces se conocían.

No se alegue contra este razonamiento lo dispuesto en el artículo 1.097 del Código civil acerca de que «la obligación de dar cosa determinada comprende la de entregar todos sus accesorios aunque no hayan sido mencionados», en primer lugar, porque la *cosa determinada*, que debía entregarse con arreglo al artículo 119 del reglamento, era un tranvía movido con fuerza animal o de vapor, y no sería nunca accesorio al contraerse la obligación una fábrica de electricidad, cuya existencia ni se previó siquiera; y en segundo lugar, y a todo evento, nunca podría considerarse como *cosa accesorio* una central o fábrica de electricidad, no sólo por su considerable valor, muy superior al de todo el tranvía como en aquel momento se consideraba integrado, sino que, como inmueble, de naturaleza jurídica completamente distinta a los semovientes y locomotoras que eran los medios de tracción respecto de los cuales se había legislado y en consideración de los cuales se establecía la obligación de revertir.

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

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

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

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

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

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

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

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

pienso para las caballerías y el carbón para las locomotoras, y a nadie se le ocurriría sostener que en la reversión debiera comprenderse el alimento para el ganado y el carbón para las máquinas.

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

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

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

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

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

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

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

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

De llegarse a semejante acuerdo, las Compañías abdicarían de los derechos que en orden a la

reversión consideran asistirles, y prescindiendo de ellos, entregarían al excelentísimo Ayuntamiento, en el instante de la reversión, lo siguiente:

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

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

c) Los edificios de su pertenencia destinados a talleres, oficinas y cocheras en la época de la reversión, así como el destinado a fábrica, con las dinamos y demás artefactos de su propiedad que contenga, quedando bien establecido que no se comprenden entre los edificios que habrán de revertir las casas números 150 y 151 de la calle de Alcalá, ni toda otra propiedad de las Compañías que sea independiente de la explotación.

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

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

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

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

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

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

Que este sería el medio más adecuado para conseguir el fin propuesto, queda fuera de duda con sólo considerar que el plazo de explotación es el principal elemento que los peticionarios de concesiones tienen en cuenta al estudiar los proyectos y presupuestos para conocer si les es o no conveniente emprender el negocio, puesto que es natural que calculen, dentro de las premisas de que parten, el tiempo de explotación que les es necesario para asegurar a sus capitales en primer lugar, un interés adecuado, y en segundo lugar, y aun en manera preferente, una amortización de los capitales empleados que les permita su reembolso.

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

Esta consideración por sí sola sería suficiente para justificar que en el momento de autorizarse el cambio de tracción se hubiese prorrogado el plazo de las respectivas concesiones; pero si en

aquel entonces no se hizo, razón de más para que se haga ahora, cuando, en virtud de la unificación y disminución de tarifas, se imponen las Compañías un sacrificio que en aquella ocasión no se impusieron, cuando han de hacer nuevos e importantes desembolsos, y cuando al llegar al término de las concesiones están dispuestas a abandonar algo que consideran muy suyo, y que si debiera adquirir el Ayuntamiento le costaría millones.

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

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

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

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

Pero, al llegar a este punto, importa poner en claro, abordándolo de frente, un punto capital respecto del que parece imposible se abriguen dudas: tal es el de si el plazo de las concesiones ha de entenderse y contarse desde la fecha de su otorgamiento o desde la fecha en que las líneas se pusieron en explotación. Las Compañías se pronuncian resueltamente en el sentido de que el plazo ha de contarse en esta última forma, o sea, que empieza a correr desde el momento en que se ponga en explotación la línea concedida.

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

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

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

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

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

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

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

Si se analizan los artículos transcritos, se comprende del primero, con toda evidencia, que se establece una distinción absoluta entre el *periodo de construcción* y el *periodo de explotación* de

un ferrocarril, puesto que, según él, la Empresa ha de obligarse a *construir*, dentro de un plazo fijo, a partir de la fecha de la concesión, a fin de comenzar a *explotar* una vez terminada la construcción.

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

Esto sentado, teniendo en cuenta que según el artículo 1.º la construcción ha de hacerse a plazo fijo y que la explotación empieza cuando la construcción acaba, y que según el artículo 20 no puede la Empresa por sí sola comenzar la explotación, aun terminada la construcción, sino que se necesita para poder explotar el cumplimiento de requisitos que exigen tiempo y que la Empresa por sí misma no puede cumplir, se comprende la importancia decisiva del artículo 25 al decir que la Empresa *explotará* el ferrocarril durante los años determinados por la ley de concesión.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Y esa interpretación del Concejo fué aceptada y reconocida procedente por el Estado en la Real orden del Ministerio de la Gobernación de 25 de noviembre del propio año 1876, que autorizó el cambio de trazado de la línea, en la cual se lee lo siguiente: «Resulta que la concesión se

hizo en 23 de agosto próximo pasado, otorgándose escritura pública en 26 de septiembre, y en virtud de la que se obligaba al concesionario a dejar a beneficio de Madrid el expresado tranvía a los cincuenta años de su explotación.» La claridad del concepto excusa todo comentario y permite, además, dar por terminada la tarea de demostrar que los años de la concesión no han de contarse sino a partir del momento en que la explotación haya comenzado.

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

Núm.	DESIGNACIÓN DE LA CONCESIÓN	FECHA en que empezó la explotación	FECHA en que termina	OBSERVACIONES
1	Tranvía de Madrid (60 años).....	31 julio 1897.....	31 julio 1957.....	»
2	Idem de la Castellana e Hipódromo (60 años).....	8 mayo 1881.....	8 mayo 1941.....	»
3	Idem de Claudio Coello a Ferraz (60 años).....	10 mayo 1891.....	10 mayo 1951.....	»
4	Idem del Este (60 años).....	15 marzo 1892.....	15 marzo 1942.....	»
5	Idem de Goya y otras (60 años).....	11 abril 1903.....	11 abril 1963.....	»
6	Idem de Pozas-Moncloa (60 años).....	9 julio 1905.....	9 julio 1965.....	»
7	Idem de Embajadores-Puente de Toledo (60 años).....	14 mayo 1906.....	14 mayo 1966.....	»
9	Idem de Atocha-Delicias (60 años).....	24 mayo 1906.....	24 mayo 1966.....	»
8	Idem de Ferraz-Rosales (termina a la misma fecha que el Tranvía de Madrid).....	4 julio 1907.....	31 julio 1957.....	»
10	Idem de Princesa-Leganitos (60 años), Mostenses.....	— 1907.....	4 julio 1967.....	»
11	Idem de Estaciones y Mercados (50 años).....	15 septiembre 1877.....	15 septiembre 1927.....	»
12	Idem de Pacífico-Vallecas (60 años).....	21 octubre 1906.....	21 octubre 1966.....	»
13	Idem del Norte (60 años).....	23 octubre 1879.....	23 octubre 1929.....	»
14	Idem de la Guindalera y Prosperidad (65 años).....	28 julio 1893.....	28 julio 1948.....	»
15	Idem de enlace de las líneas del Norte con la Guindalera-Prosperidad (50 años).....	21 enero 1906.....	21 enero 1956.....	»
16	Idem de Florida-Olavide (60 años), Norte.....	19 octubre 1905.....	19 octubre 1965.....	»
17	Idem de la glorieta de Alonso Martínez a Chamartín (60 años).....	5 junio 1910.....	5 junio 1970.....	»
18	Idem de Madrid a Leganés (60 años).....	10 junio 1877.....	10 junio 1937.....	»
19	Idem de Recoletos-Salas-Florida (60 años).....	— 1911.....	— 1971.....	} En período de construcción.
20	Idem por la calle de Velázquez desde la de Alcalá a la de Diego de León (60 años).....	— 1911.....	— 1971.....	
21	Idem del Metropolitano (60 años), parte cedida a la Tracción.....	22 junio 1901.....	22 junio 1961.....	»
22	Idem de la Sociedad Continental (60 años), Central.....	— 1901.....	— 1961.....	»
23	Idem de Fernando VI-Olavide (60 años), Tracción.....	1 enero 1906.....	1 enero 1966.....	»

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

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

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

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

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

Si el sacrificio hecho por aquellas Compañías concesionarias se compara con el que están dispuestas a imponerse las que el infrascrito representa, y si se considera que se les concedió una

prórroga de ocho años por estimar la necesaria compensación de las ventajas que aquel Ayuntamiento había de reportar, no puede parecer excesiva la prórroga que solicitan las de esta Villa y Corte, ya que en su favor militan razones de orden jurídico y de orden económico muy superiores a las que en aquel caso se tuvieron en cuenta.

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

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

Por último, no ya a título de compensación, sino como manera adecuada de que el régimen jurídico y económico que se establezca no sufra variación y sea respetado por las entidades contratantes, ha de establecerse que, en lo sucesivo, no se impondrá a las Compañías concesionarias por el Estado ni por el Ayuntamiento más canon, impuestos y arbitrios que los que actualmente satisfacen.

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

I

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

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

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

Para el ESTE

Entre la Puerta del Sol y Pacífico-Puente de Vallecas

- — — y Progreso.
- — — y San Francisco.
- — — y Noviciado-Quevedo.
- — — y San Antonio-Bombilla.

Para ESTACIONES Y MERCADOS

Entre la Puerta del Sol y Cuatro Caminos.

- — — y Chamberf.
- — — y Obelisco.
- — — y Guindalera-Prosperidad.

Para el NORTE

Entre la Puerta del Sol y Puente de Toledo-Mataderos.

- Mataderos y Carabanchel Alto.
- Carabanchel Alto y Butarque.
- Butarque y Leganés.

Para LEGANÉS

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

Entre glorieta de Atocha y estación del Norte.

- — — y glorieta de Bilbao, por San Jerónimo.
- Hermosilla y glorieta de Bilbao, por San Jerónimo.
- San Jerónimo y San Jerónimo, por Lista (circular).

Para la de TRACCIÓN

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

II

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

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

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

III

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

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

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

Teniéndose forzosamente que aumentar mucho el servicio en varias de las líneas, como consecuencia de las enormes rebajas ofrecidas, se procederá en algunos puntos, como Cibeles, Antón Martín, plaza de la Constitución y Atocha, a la instalación de varios enlaces de vías análogas al de la plaza de Santo Domingo, a fin de que se puedan utilizar para organizar servicios auxiliares, además del ordinario de los Carabancheles y de Leganés, que saldrán de la plaza de

la Constitución, según se indica en la tarifa especial, y, de este modo sobrecargar indefinidamente los servicios que radican en la Puerta del Sol, cuyas vías no sufrirán aumento ni disminución.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

IV

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

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

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

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

Además, las Compañías se obligarán:

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

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

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

V

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

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

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

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

VI

Todas las proposiciones, modificaciones y condiciones contenidas en estas bases y sus anejos, se considerará que forman parte de un todo indivisible, de suerte que, para la aceptación de

cualquiera de ellas por las diferentes Compañías, será condición indispensable que recaiga la aprobación de todas las demás, tanto por parte del excelentísimo Ayuntamiento, como por la Administración del Estado en lo que sea de su respectiva competencia.

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

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

Proposición de varios señores Concejales (17 de enero de 1912), folio 103.

Proposición de varios señores Concejales para que el excelentísimo Ayuntamiento, en virtud de la facultad inspectora preceptuada en el artículo 7.º del Reglamento de Policía de los Tranvías, se proceda a la revisión de existencia y estado de servicio del material y dependencias de las Empresas tranviarias.

Acuerdo del excelentísimo Ayuntamiento (19 enero de 1912), folio 103.

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

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

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

Acuerdo del excelentísimo Ayuntamiento, folio 105.

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

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

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

Proposición presentada por la Compañía general de Tranvías para la unificación de tarifas (7 de julio de 1913), folios 108 al 112 vuelto.

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

I

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

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

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

II

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

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

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

III

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

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

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

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

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

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

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

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

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

IV

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

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

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

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

Además, las Compañías se obligarán:

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

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

V

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

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

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

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

Todas las proposiciones, modificaciones y condiciones contenidas en estas bases y su anejo, se considerará que forman parte de un todo indivisible, de suerte que, para la aceptación de cualquiera de ellas por las diferentes Compañías, será condición indispensable que recaiga la aprobación de todas las demás, por parte del excelentísimo Ayuntamiento.

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

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

2.º Que habiéndose transportado durante el pasado año de 1912, según consta en el ya citado cuadro adjunto, 75.053.545 viajeros, con una recaudación de 8.572.025,05 pesetas, si la tarifa hubiese sido de 10 céntimos, en lugar de las vigentes, la recaudación hubiera descendido a pesetas 7.505.354,50, con una pérdida para las Compañías y un ahorro para el pueblo de Madrid, de **1.066.670,55 pesetas**.

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

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

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

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

Número.....	DESIGNACIÓN DE LA CONCESIÓN	METROS de vía pertenecientes al Municipio	METROS de vía pertenecientes al Estado	AÑOS que faltan por explotar a partir del 1 de enero de 1914	AÑOS METROS pertenecientes al Municipio	AÑOS METROS pertenecientes al Estado
1	Madrid.....	7.071	>	43,58	308.154,18	>
2	Castellana e Hipódromo.....	4.150	>	27,35	113.502,50	>
3	Claudio Coello a Ferraz.....	3.563	>	37,36	133.113,68	>
4	Este.....	4.697	514	28,20	132.455,40	14.494,80
5	Goya y otras.....	1.415	>	49,23	69.731,20	>
6	Pozas-Moncloa.....	>	1.105	51,52	>	56.929,60
7	Embajadores-Puente de Toledo.....	1.142	>	52,37	59.806,54	>
8	Atocha-Delicias.....	936	>	52,40	49.046,40	>
9	Ferraz-Rosales.....	1.140	>	43,58	49.681,20	>
10	Princesa-Leganitos (Mostenses).....	426	>	53,51	22.795,26	>
11	Chamartín de la Rosa.....	2.162	2.769	56,43	122.001,86	156.254,67
12	Velázquez.....	1.601,64	>	57,91	92.750,97	>
13	Recoletos Salesas Florida.....	676	>	59,49	40.215,24	>
14	Latoneros-Puerta del Angel.....	1.440,75	444,25	59,49	85.710,22	26.428,13
15	Mayor a Atocha.....	297	>	60	17.820	>
16	Ventas-Necrópolis.....	2.715	255	60	162.900	17.100
17	Delicias-Puente de la Princesa.....	1.011	>	60	60.630	>
18	Príncipe de Vergara.....	1.435	>	60	86.100	>
19	Estaciones y Mercados.....	3.723	478	13,71	119.660,88	6.553,88
20	Pacífico-Vallecas.....	>	750	52,81	>	39.607,50
21	Norte.....	3.982	>	15,83	142.185,06	>
22	Guindalera-Prosperidad.....	2.931	>	34,58	101.363,93	>
23	Norte-enlace con Guindalera.....	548	>	41,06	22.500,88	>
24	Florida-Olavide.....	1.285	>	51,80	66.563	>
25	Metropolitano.....	10.521	>	47,47	499.432,87	>
26	Sociedad Continental.....	6.618	>	47,47	314.156,46	>
27	Fernando VI-Olavide.....	306	>	52	41.912	>
28	Madrid a Leganés.....	2.610	9.369	23,44	61.178,40	219.609,95
		78.907,89	15.714,25	>	2.975.398,18	536.977,74

Vencimiento común perteneciente al Municipio $\frac{2.975.398,18}{78.907,39} = 37,71.$

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

Oficio al excelentísimo señor Ministro de Fomento (9 de agosto de 1913), folio 116.

Oficio al excelentísimo señor Ministro de Fomento, participándole, entre otros extremos, el siguiente:

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

Oficio de la Compañía de Tranvías de Madrid (14 de agosto de 1913), folio 118.

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

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

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

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

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

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

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

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

A la Comisión 3.ª:

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

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

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

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

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

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

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

Por ese motivo el Ayuntamiento viene preocupándose de la solución de estas legítimas peticiones, pero sus buenos propósitos se han estrellado ante los egoísmos de la Compañía que monopoliza los tranvías de Madrid, y la cual sólo persigue el fin para obtener el mayor lucro e interés de su capital.

Ponencia suscrita por los Vocales señores Noguera, Buendía (4 de septiembre de 1913), folios 12 al 131.

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

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

Concesiones de las principales líneas

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

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

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

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

La de Madrid a Leganés.—Termina a los sesenta años concedidos para la explotación el 20 de julio de 1936, según escritura del mismo día y mes de 1876 y la Empresa tiene libertad para fijar las tarifas de peaje y transporte y en los dos ramales concedidos en 21 de abril de 1892, se autorizó para cobrar diez céntimos desde la Puerta del Sol a la Fuentecilla.

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

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

El de Guindalera y Prosperidad.—Fué concedido en 8 de febrero de 1893 por el plazo de cincuenta y cinco años, el cual vence en 7 de dicho mes de 1948. Las tarifas concedidas son de diez céntimos desde Serrano a Guindalera y cinco cada uno de los trayectos de Guindalera a Cartagena y desde esta calle al final.

El de Circunvalación (Metropolitano).—Vence la concesión el día 6 de agosto de 1944 por haberse hecho por término de sesenta años a contar del otorgamiento de la escritura que tiene fecha 7 de agosto de 1844. Las tarifas consignadas en este documento son de diez céntimos por viajero y kilómetro, excepto a la Necrópolis, que se fijarán con arreglo a los artículos 6.º, 7.º y 8.º del pliego de condiciones.

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

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

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

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

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

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

Es cierto que al hacer las concesiones se tuvo en cuenta que la tracción se hacía con mulas, y no se miró al porvenir, ni se pensó en que podía variarse la tracción, pero esta omisión, en cierto modo disculpable, debió de subsanarse al conceder el cambio de tracción, y en la escritura de novación debió de puntualizarse tan importante extremo. No se hizo así, y es seguro que el Ayuntamiento para sostener su derecho tendrá que acudir a los Tribunales, ya que la Empresa pretende no estar obligada a entregar en la fecha de la reversión los edificios de su propiedad, destinados a talleres, oficinas y fábrica de electricidad.

La ambigüedad de las cláusulas de los contratos, relacionadas con tan importantes extremos, se comprueba en los dictámenes técnicos y jurídicos que obran en el expediente. El Ingeniero Director de Servicios Eléctricos D. Jerónimo Martell, en informe de 28 de mayo de 1909, si bien no hace afirmaciones concretas, dice entender no es necesario sea propiedad de la Empresa que explota los tranvías la Central generadora de energía eléctrica, como se justifica en el hecho de que en breve término sólo será una estación transformadora de la corriente que reciba de una Sociedad hidroeléctrica; los talleres de construcción y reparación de material, tampoco son indispensables, porque pueden utilizarse talleres ajenos; las oficinas no son precisas que estén establecidas en inmuebles propios, y las cocheras no es obligatorio que pertenezcan a las Compañías, y termina diciendo que no pudiendo asegurarse que sean de su propiedad, no están obligados a poseerlos.

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

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

Que en los inventarios mandados presentar debe de contener todo lo que taxativamente se determina en las cláusulas referentes a la reversión de las distintas concesiones, según lo dispuesto en el artículo 1.091 del Código civil: Que en los inventarios en que se haga expresión del material semoviente, deben de comprenderse los medios empleados por el tranvía para sustituirlos por el cambio de motor, por estar obligada la Empresa, según el artículo 119 del reglamento de 24 de mayo de 1878 para la ejecución de la ley de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877, a entregar en buen estado de servicio el tranvía con sus dependencias, material y medios de tracción: Que en el inventario de la línea de Estaciones y Mercados debe de tenerse en cuenta, además de la cláusula referente a la reversión y lo dispuesto en el reglamento citado, la Real orden de 23 de agosto de 1898, en cuyo número 4.º se establece que la Sociedad concesionaria garantizará el que la línea no se encuentre nunca sin medios para el suministro de energía eléctrica,

y al terminar la concesión deberá entregar al Ayuntamiento los medios y aparatos destinados a producir dicha energía: Que en dichos inventarios habrán de incluirse las cocheras, talleres y oficinas indispensables para el servicio normal por deber de considerarse tales elementos como parte integrante de las concesiones, o bien como accesorios de ellas, a tenor de lo ordenado en el artículo 1.097 del Código civil.

El Decano de los Letrados, Sr. Campuzano, en unión del Sr. Romero, también emitió dictamen el 4 de marzo del mismo año, en el que, después de hacer constar que el pleno de los Letrados se había ocupado del estudio del asunto, sosteniendo frecuentes, repetidos y muy empeñados debates, en los que resultaron encontradas opiniones, de tal modo, que se mantuvieron tres distintos criterios y se propusieron diferentes dictámenes que, al ser discutidos, no lograron la común aceptación, sin que esto sea de extrañar, por dar motivo sobrado los términos de la escritura de concesión las fechas de éstas, el texto de los preceptos legales aplicables, cuya redacción se presta a interpretaciones varias, la naturaleza de las cosas sobre las que ha de dictaminar y de los informes de los facultativos en relación con el servicio de tranvías y la forma en que pueden efectuarse. Después de rebuscar inútilmente antecedentes que le sirvieran de norma, que no lograron encontrar, sin duda, por la novedad del asunto, pudieron llegar a un acuerdo sobre ciertos extremos de los que se hace expresión en las conclusiones del dictamen de sus compañeros, pero no determinándose de modo preciso y categórico o en forma tan concreta como se requiere, si las centrales de energía eléctrica, y propiedad de aquéllas, están comprendidas en la reversión, formulan por separado su dictamen sin que abriguen la pretensión de que no puedan incurrir en error.

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

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

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

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

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

Los Ingenieros y Letrados disienten respecto a la interpretación y alcance de lo que se entiende por dependencias, y estos últimos no han podido ponerse de acuerdo en su dictamen respecto a determinados inmuebles. Todos reconocen que las cláusulas de las concesiones son ambiguas, se prestan a diferentes interpretaciones y, ante la falta de claridad de sus cláusulas es seguro que la Empresa de tranvías defendería lo que entendiéndose un derecho y dilataría por mucho tiempo el cumplimiento de sus obligaciones.

Ahora bien: ante la demanda justificada del vecindario, de que se unifiquen y rebajen las tarifas de los tranvías; ante la imposibilidad de poder hacerlo el Municipio, puesto que tiene que respetar los contratos por que se rigen las concesiones; ante la dificultad insuperable de no poder municipalizar este servicio, por no terminar las concesiones y revertir su propiedad al Municipio hasta dentro de trece años, el que menos, y cincuenta y nueve el que más; ante los conflictos que se derivan de la ambigüedad de las cláusulas de los contratos respecto a lo que ha de ser objeto de reversión, y, por último, ante las dificultades que tendría el Concejo al explotar una sola línea dentro de trece años, otra dentro de quince, otra dentro de veintiocho, y así sucesiva-

mente, conviene llegar a soluciones inmediatas, previos mutuos sacrificios, aun cuando estos dilaten la aspiración legítima de municipalización del servicio de tranvías. Entiende la ponencia que sí, porque el vecindario en general, y muy especialmente la clase obrera y la media, de escasos recursos para la vida, perciben seguidamente los beneficios, pueden utilizar con muy escaso gasto el vehículo democrático, se descongestiona el centro y se lleva la población a todos los puntos de la periferia, se facilitará por este medio a dichas clases sociales viviendas higiénicas y baratas, en lugar de las inmundas y costosas habitaciones que hoy ocupan.

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

Proposición de la Compañía de Tranvías

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

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

	TARIFA actual	REBAJA	TARIFA popular
Línea del Este			
Puerta del Sol a Salamanca.....	0,15	33 por 100	66 por 100
Idem íd. a Hipódromo.....	0,15	33 —	66 —
Idem íd. a Argüelles-Rosales.....	0,15	33 —	66 —
Idem íd. a Delicias-Puente de la Princesa.....	0,25	60 —	80 —
Idem íd. a Embajadores.....	0,20	50 —	75 —
Idem íd. a Pozas-Moncloa.....	0,25	60 —	80 —
Idem íd. a Goya-Alcalá.....	0,15	33 —	66 —
Idem íd. a Manuel Becerra-Ventas.....	0,20	50 —	75 —
Idem íd. a Velázquez-Diego de León.....	0,15	33 —	66 —
Idem íd. a Príncipe de Vergara y Diego de León.....	0,15	33 —	66 —
Idem íd. a Cibeles y Puente de Toledo.....	0,15	33 —	66 —
Idem íd. a Argüelles y Retiro.....	0,20	50 —	75 —
Idem íd. a Olavide y glorieta de Atocha por Cibeles.....	0,20	50 —	75 —
Idem íd. a Hipódromo-Chamartín.....	0,15	33 —	66 —
Idem íd. a Ventas-Necrópolis.....	»	»	»
Idem íd. a Plaza de la Constitución y Puerta del Angel...	0,10	»	50 —
Línea de Estaciones y Mercados			
Puerta del Sol a Pacifico-Puente de Vallecas.....	0,25	60 por 100	80 por 100
Idem íd. a Noviciado-Quevedo.....	0,10	»	50 —
Idem íd. a San Antonio-Bombilla.....	0,30	66 —	83 —
Línea del Norte			
Puerta del Sol a Cuatro Caminos.....	0,10	»	50 por 100
Idem íd. a Chamberí.....	0,10	»	50 —
Idem íd. a Obelisco.....	0,10	»	50 —
Idem íd. a Guindalera-Prosperidad.....	0,20	60 —	75 —

	TARIFA actual	REBAJA	TARIFA popular
Línea de Leganés			
Puerta del Sol a Puente de Toledo-Mataderos.....	0,20	50 por 100	75 por 100
Entre Mataderos y Carabanchel Alto.....	0,10	»	50 —
Idem Carabanchel Alto y Butarque.....	0,20	50 —	75 —
Idem Butarque y Leganés.....	0,20	50 —	75 —
Líneas de la Sociedad de Tracción			
Entre la glorieta de Atocha y Estación del Norte.....	0,15	33 por 100	66 por 100
Idem íd. de Bilbao, por San Jerónimo.....	0,20	50 —	75 —
Idem Herosilla y glorieta de Bilbao, por San Jerónimo..	0,20	50 —	75 —
Idem San Jerónimo y San Jerónimo (circular).....	0,20	50 —	75 —

TARIFA ESPECIAL

Puerta del Sol-Plaza de Toros, 0,50 en días de toros y 0,20 en días de novillos.

Plaza de la Constitución-Vista Alegre, 0,50 en días de toros y 0,20 en días de novillos.

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

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

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

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

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

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

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

Respecto a la prolongación de la vía del Progreso por las calles del Duque de Alba y San Millán, no debe concederse hasta tanto no desaparezca la casa de esta última calle señalada con el número 1 y que hace esquina a la de los Estudios por tener un ancho este trozo menor de cua-

tro metros, y por tanto, si se concediese en el estado actual la prolongación de dicha línea se infringiría el artículo 104 de las Ordenanzas municipales. Lo mismo sucede con la prolongación de la vía única de la calle del Barquillo, toda vez que no teniendo el ancho de nueve metros que exige el artículo antes citado, no debe accederse a lo que se interesa en el apartado tercero, mucho más teniendo en cuenta el gran número de viandantes que circulan por dicha calle y el mayor volumen de los coches que se habrían de emplear.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Esta es la cuestión esencial que tanto preocupa al Municipio.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Es indiscutible que la rebaja y unificación de tarifas supone una disminución de ingresos considerables en los beneficios de explotación de la Empresa, que aún cuando pueda alegarse que esa pérdida puede ser compensada con el aumento de transporte que la rebaja llevará consigo, no quiere tenerlo en cuenta una parte contratante y hay que desistir de esta consideración, porque resultaría inútil pretender obligar a una de las partes que concurren al otorgamiento del contrato de transacción a que se contente con una compensación de carácter aleatorio como es la del aumento probable del tráfico, sujeto a contingencias que puede influir en su realización.

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

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

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

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

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

Respecto a la conservación de las entrevías, considera la ponencia que debe de invitarse a la Compañía para que desista de su pretensión, toda vez que no debe ser un gasto importante, y además debe de procurarse conseguirse que sea cargo suyo la conservación de todas las líneas, incluso las exentas, y con relación al segundo particular, puede accederse a ello. En cuanto a que el convenio se ultime manteniendo y aceptando el Ayuntamiento lo que ya tiene concertado con las Empresas de tranvías, lo considera moral y debe aceptarse.

No considera esta ponencia que debe terminar su trabajo sin estudiar en ella, aun cuando muy brevemente, los beneficios prácticos y positivos que el convenio de unificación de tarifas ha de reportar a las partes interesadas en el mismo, y para ello examinará los datos suministrados en su contestación por la Dirección de los tranvías, con el fin de que pueda formarse juicio exacto de lo que supondrá el convenio, si llega a realizarse.

La Compañía de tranvías afirma que el año 1912 se transportaron 75.053.545 viajeros, con una recaudación de 8.572.025,05 pesetas. Si la unificación de tarifas hubiese estado implantada y se hubiese cobrado 10 céntimos por viajero, es incuestionable que la recaudación hubiera descendido a 7.505.354,50 pesetas; luego el pueblo de Madrid se habría ahorrado 1.066.670,55 pesetas, y la Compañía habría recaudado de menos esta cantidad.

Partiendo de las cifras anteriormente mencionadas y suponiendo que las pérdidas de la Compañía no sean de 1.066.670 pesetas porque el aumento de tráfico compense en parte esta cifra, reduciéndola a 500.000 pesetas, calculemos cuál es el capital que supone al cabo de treinta y cinco años una anualidad de 500.000 pesetas, al 4 por 100, y los cálculos arrojan una suma de pesetas 36.789.131.

Esta es la cifra considerable que supone la rebaja de tarifas, y suponiendo también que las Compañías en vez de hacer la rebaja, separasen esta cantidad y la depositasen en un Banco, al cabo de dicho plazo de treinta y cinco años, las Compañías tendrían un capital de 37.000.000 de pesetas, y el pueblo de Madrid no se habría beneficiado ni en un céntimo, y la población no tendría el desarrollo natural que ha de tener si las tarifas se reducen a 0,10 pesetas.

No ha de hacer la ponencia más consideraciones, porque seguramente ha de ser discutido el dictamen, y durante el debate se aportarán datos que justifiquen las conclusiones, esenciales que formulamos en los siguientes términos:

Unificación de los plazos de reversión de todas las concesiones existentes y de las que puedan solicitarse en lo sucesivo, con el fin de que en un día determinado, el Ayuntamiento tenga derecho a incautarse de todos los elementos de explotación que sean propiedad de la Compañía, como son material fijo y móvil, edificios, fábricas, maquinarias y todo cuanto se emplee en la explotación de tranvías.

De esta forma, el Ayuntamiento podrá municipalizar el servicio de tranvías en condiciones ventajosas y constituir desde la incautación una saneada fuente de ingresos.

Prórroga de diez años del término medio de todas las concesiones unificadas.

Unificación de todas las tarifas existentes, reduciéndolas a 0,10 pesetas por trayectos desde la Puerta del Sol hasta el límite del término municipal o viceversa.

Reducción de esta tarifa a 0,05 pesetas por igual distancia durante las primeras horas de la mañana, o sea hasta las ocho en todo tiempo, y por último, conservación de la tarifa de 0,05 pesetas en los trayectos que tienen en la actualidad señalado este precio.

Estimando haber cumplido la difícil misión conferida por la Comisión 3.^a, conforme a su criterio, y fija la vista en el mejoramiento y realización que demanda el pueblo de Madrid, someten su trabajo a sus compañeros para que como siempre resuelvan lo que estime más acertado.

Madrid, 6 de agosto de 1913.—*Emilio Noguera.*—*Pedro Vicente Buendía.*

Acuerdo de la
Comisión de
Policía urba-
na (10 de sep-
tiembre de
1913), folio 135.

En sesión celebrada por la Comisión de Policía urbana, el 10 de septiembre de 1913, entre otros extremos, propuso al excelentísimo señor Alcalde, que se proceda a formular un extracto del expediente incoado para la unificación de tarifas de tranvías de esta capital, incluyendo en él cuantos datos sean necesarios para dar cabal idea del asunto; que ese extracto se imprima y reparta entre los señores Concejales y que el expediente quede sobre la mesa veinte días contados desde la fecha del reparto del mencionado impreso entre los señores Concejales.—El Vicepresidente, *Luis Mesonero Romanos.*

Dictamen de la Comisión de Policía urbana proponiendo las bases para la rebaja de las tarifas de los tranvías y unificación de las bases de reversión aprobadas en sesión de 22 de octubre de 1915

Al excelentísimo Ayuntamiento:

Pocas veces se habrá presentado a la consideración de V. E. un asunto de tanta trascendencia para Madrid como el que tiene el honor la Comisión que suscribe de someter a su superior acuerdo.

La cuestión de la rebaja de las tarifas de tranvías, a la que va íntimamente ligada—como compensación a las Compañías—la unificación de todas sus concesiones, ha dado origen a largos debates en la Prensa periódica y a enconadas discusiones en Asambleas populares, reconociéndose la necesidad de llegar cuanto antes a resolverlo en beneficio de todos.

El alquiler actual de las viviendas, inaccesible a los desheredados de la fortuna y los precios de las subsistencias alimenticias, elevados en el centro de la Corte, por la natural refacción de los impuestos y alquileres, contribuyen, a no dudar, a alejar del casco de Madrid a las clases modestas—las más numerosas—como único medio de que estas clases puedan tener una habitación ventilada y barata, y precios de los alimentos más en armonía con sus medios de fortuna.

No hay duda que la economía general de Madrid necesita para su expansión, para su ilimitado crecimiento de urbe progresiva, de medios rápidos y económicos de comunicación que enlacen el centro con la periferia, facilitando el desarrollo superficial de la población, su higiene y su embellecimiento. Así lo hacen notar las 67 Sociedades o entidades, representantes de las fuerzas vivas de esta capital, que acudieron a la información pública abierta por la Comisión gestora de agrupación a Madrid del Puente de Vallecas; todos estiman, como necesidad urgente e imperiosa, la rebaja de las tarifas de tranvías, en beneficio especialmente de las clases obreras y productoras, para las cuales constituye hoy un difícil problema todo lo que se relaciona con las subsistencias y las viviendas.

Nada ha de añadir esta Comisión acerca de la necesidad de rebajar las actuales tarifas de tranvías, pues demostrada queda suficientemente por las entidades informantes. La opinión reflejada en esa información, reclama como deseo vehemente que el excelentísimo Ayuntamiento, cumpliendo con una de las principales obligaciones que le impone su ley Orgánica, abarate los medios de locomoción, de tal forma que resulte una economía verdad para aquellos a quienes sus medios de vida obligan a vivir lejos del centro de la capital y han de venir diariamente para dedicarse a sus habituales ocupaciones.

Otro aspecto de la cuestión, es la compensación que debe otorgarse a las Compañías del tranvía, a cambio de esta rebaja de tarifas.

La petición que formulan las Compañías, se reduce a la unificación de las concesiones y a una prórroga de ellas antes de llegar a la reversión unificada.

La primera parte, o sea la de la unificación de concesiones, creyéndola justa esta Comisión, la ha resuelto en sentido favorable y con un criterio de equidad, de forma que no resulten perjudicados los intereses de las Compañías ni los del excelentísimo Ayuntamiento. En cuanto a la prórroga que también solicitan las Compañías, no obstante haber sido rebajados por éstas a cinco años, en lugar de los veinte que solicitaron en 16 de junio de 1911 y de catorce años que pidieron en 7 de julio de 1913, la Comisión no ha podido acceder a ella por entender que con los beneficios que obtengan por la unificación de concesiones, quedan compensados los perjuicios que puedan tener con la rebaja de tarifas.

Y entrando ya en el fondo del asunto, objeto de largas deliberaciones, la Comisión ha concretado su pensamiento en las siguientes bases, bajo las cuales puede llegarse a la finalidad que se persigue, y son:

Primera. Las Compañías reducirán a 0,10 pesetas el precio de transporte de viajeros en todas las líneas que explotan en la actualidad, y, además, en las que tienen concedidas, cuando lleguen a construirlas y explotarlas; entendiéndose que el recorrido se ha de contar desde la Puerta del Sol, lugar de seccionamiento de todas las líneas que la cruzan, o desde la cabeza de línea cercana a aquélla hasta el actual límite municipal, y como ruego y aspiración del Ayuntamiento un kilómetro más.

Las tarifas vigentes de servicios especiales de toros y otros espectáculos similares, seguirán rigiendo como en la actualidad.

Segunda. Las Compañías se obligan a conservar las actuales tarifas de cinco céntimos en los recorridos de la Puerta del Sol a Santo Domingo, Fuencecilla, Antón Martín, Progreso y viceversa.

Tercera. Las Compañías se comprometen a establecer una tarifa económica de cinco céntimos, en todas sus líneas, desde la Puerta del Sol o cabeza de línea al límite antes fijado o viceversa; cuya tarifa se aplicará desde las cinco hasta las siete y media en primavera y verano, y desde las seis hasta las ocho de la mañana en otoño e invierno.

Cuarta. Será de cuenta de las Compañías el conservar y reparar el pavimento de las vías públicas, que ocupe la entrevía, en todas sus concesiones, incluso en las de Madrid y Metropolitano, y además, un espacio de 0,50 metros entre el borde del rail y el encintado.

Quinta. La duración del servicio será en todas las líneas desde las cinco de la mañana en primavera y verano y desde las seis en otoño e invierno, terminando en todo tiempo a las tres de la madrugada.

Sexta. Si para mejorar los servicios tuvieran necesidad las Compañías de aumentar el material, quedarán facultadas, si el Ayuntamiento así lo acuerda:

Primero. Para crear cabezas de línea suplementarias en las inmediaciones de la Puerta del Sol (como en las plazas de Castelar, Antón Martín, etc.), para enlaces de vías en forma análoga a la de la plaza de Santo Domingo, a fin de descongestionar las líneas que radican en la Puerta del Sol.

Para el caso particular de la plaza de la Constitución, servirá de enlace el proyecto de línea de la calle Mayor a la de Atocha por la plaza de la Constitución.

Segundo. Para transformar la vía estrecha en ancha y la línea aérea de sistema Dickinson en Axial.

Séptima. Quedan facultadas las Compañías para establecer vía doble en las calles cuya anchura lo permita, y vías apartaderos donde lo crea más conveniente a las necesidades del servicio.

Para ello habrá de obtener del Ayuntamiento la necesaria licencia.

Octava. Las Compañías se obligarán a tener constantemente todas sus líneas bien servidas y con el material suficiente para el número de viajeros, aumentándolo en la medida que las necesidades del servicio lo exijan, y también a reparar y sustituir todo el material fijo y móvil conforme a las necesidades del tráfico.

Novena. Las Compañías se obligan a suministrar la energía eléctrica necesaria para que el Ayuntamiento pueda instalar, donde determine, 200 focos eléctricos iguales a los que hoy existen en la calle de Alcalá y otras, en la parte superior de los postes que sostienen el hilo de trabajo.

La instalación, conservación y entretenimiento de estos focos, correrá por cuenta del Ayuntamiento.

Décima. Las Compañías concesionarias, al llegar al término común de la unificación de las concesiones, entregarán al Ayuntamiento:

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

b) El material móvil correspondiente a las mismas líneas, de forma que a la fecha de la reversión haya entre todas ellas un coche motor por cada 250.000 viajeros o fracción de esta suma, transportados anualmente en el último quinquenio y según comprobantes que las Compañías deberán facilitar, con un mínimo fijo de 500 coches.

c) Los edificios de su pertenencia destinados a talleres, oficinas y cocheras y todas aquellas edificaciones enclavadas en el perímetro del solar y que se destinen para fines relacionados con el servicio, así como también los destinados a fábrica o fábricas con los dinamos, motores y cuantos elementos de su propiedad sean precisos, para que el Ayuntamiento pueda continuar normalmente la explotación del servicio el día que se haga cargo de las líneas por reversión.

Undécima. 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 las mismas, pueda el Ayuntamiento establecer una intervención de sus Ingenieros y personas que designe para ver si las Empresas cumplen la obligación de conservar lo revertible en perfecto estado.

Duodécima. Para todo lo que no esté estatuido en estas bases, seguirán rigiendo las respectivas concesiones.

Décimatercera. Los cuestiones de carácter complementario serán objeto de reglamentación por la Alcaldía Presidencia, oyendo previamente a los técnicos municipales, a las Comisiones 3.^a y 4.^a y a las Compañías interesadas; y

Décimacuarta. El plazo de la reversión unificada de todas las líneas tendrá como vencimiento común el 31 de diciembre de 1950.

A la consideración de V. E. somete, pues, esta Comisión, el resultado de sus estudios. Si V. E. se digna prestarle su aprobación, habrá de darse cuenta de su acuerdo a la Junta municipal de Asociados, y una vez que las Compañías lo acepten será llegado el caso de elevarlo al Gobierno de S. M. a los efectos legales correspondientes.

Publicada la ley de aprobación de la unificación de concesiones, el acuerdo de V. E. deberá ser elevado a escritura pública para su inscripción en el Registro de la Propiedad y en el Mercantil, en su caso, a efectos de la reversión unificada de todas las líneas tranviarias y demás elementos de explotación de las mismas, y para ello las Compañías de tranvías se obligarán a facilitar al Notario a quien corresponda autorizar la escritura los documentos necesarios; a justificar en un plazo que no exceda de tres meses—contados desde la publicación de la ley—que los inmuebles que han de ser objeto de reversión, están libres de cargas o gravámenes; que el Consejo de Administración de la Compañía o Compañías está autorizado por sus estatutos para contratar la reversión en los términos propuestos en las anteriores bases, y a presentar los correspondientes acuerdos de la Junta o Juntas generales de accionistas, aprobatorios de los estatutos y cuantos documentos exige la Instrucción relativa a la redacción de instrumentos públicos sujetos a Registro.

La Compañía o Compañías se obligarán también a satisfacer los gastos que se ocasionen y derechos que devengue el otorgamiento de la escritura, cuya primera copia, debidamente inscrita a favor del excelentísimo Ayuntamiento en los respectivos Registros, deberán facilitar a V. E. las referidas Compañías de tranvías.

Abierta discusión sobre la totalidad y hecho observar por la Presidencia que habían transcurrido las horas reglamentarias, a propuesta de la misma se acordó:

I. Porrogar la sesión hasta que se terminaran los turnos de totalidad; y

II. Suspender la sesión para reanudarla a las cuatro y media de la tarde, a fin de continuar la discusión del dictamen y bases que en él se proponen.

Se suspendió la sesión a las dos y cuarenta y cinco minutos de la tarde.

Se reanudó a las cinco de la tarde, bajo la misma Presidencia, y con asistencia de los señores Alvarez Arranz, Antón, Añón, Barro, Besteiro, Blanco Parrondo, Blanco Soria, Camacho, Carnicero, Casero, Colomer, Cortés Munera, Díaz Agero, Díaz González, Estébanez, Fernández Loza, Flores, García Cortés, Gayo, González Prieto, Guijarro, Herrera, Llorente, Marcos, Martín Arias, de Miguel, Millán, Mora, Morayta, Muñoz Suela, Niembro, Noguera, Peironcely, Pérez Chozas, Plaza, Retortillo, Ruiz Salinas, Sáiz, Silvela y Valero Hervás.

Continuando la discusión de la totalidad del dictamen de la Comisión 3.^a (Policía urbana), relativo a la aprobación de bases para la unificación de concesiones y rebaja de tarifas de los tranvías de esta capital, se dió lectura de una enmienda suscrita por el Sr. Alvarez Arranz, proponiendo se acuerde:

Primero. Desde 1 de enero del próximo año de 1916, la Empresa de Tranvías de Madrid establecerá la tarifa de diez céntimos, en los términos que constan en el dictamen.

Segundo. En el transcurso del año de 1916 una Comisión de vecinos, designada por el Ayuntamiento, y en la que tendrá la debida representación la Empresa de Tranvías, estudiará prácticamente el desenvolvimiento del negocio en su nueva fase para establecer si la rebaja de tarifas produce o no perjuicio a la Compañía.

Este plazo de un año podrá prorrogarse, a juicio de los técnicos, si fuese insuficiente para establecer sus conclusiones.

Tercero. Conocido el resultado de la marcha económica del negocio se hará la unificación de concesiones, siempre teniendo en cuenta el rendimiento de cada línea.

Cuarto. En el caso de demostración de perjuicio apreciable para la Compañía, la unificación se hará en los términos que se proponen en el dictamen de la Comisión especial que ha venido entendiendo en este asunto.

Fué desechada en votación nominal por 36 votos de los Sres. Antón, Añón, Barro, Besteiro, Blanco Parrondo, Blanco Soria, Camacho, Carnicero, Casero, Cortés Munera, Díaz Agero, Díaz González, Estébanez, Fernández Loza, Flores, García Cortés, Gayo, González Prieto, Guijarro, Herrera, Llorente, Marcos, de Miguel, Millán, Mora, Morayta, Muñoz Suela, Niembro, Noguera, Peironcely, Pérez Chozas, Retortillo, Ruiz Salinas, Sáiz, Silvela y Valero Hervás, contra dos de los Sres. Alvarez Arranz y Colomer.

A continuación se formuló por la Presidencia la pregunta de si se tomaba en consideración la totalidad, y pedida votación nominal por suficiente número de señores Concejales, se verificó en esta forma, resultando afirmativo el acuerdo por 32 votos de los Sres. Antón, Añón, Blanco Parrondo, Blanco Soria, Camacho, Carnicero, Casero, Cortés Munera, Díaz Agero, Díaz González, Estébanez, Fernández Loza, Flores, Gayo, González Prieto, Guijarro, Herrera, Llorente, Marcos, de Miguel, Millán, Morayta, Muñoz Suela, Niembro, Noguera, Peironcely, Pérez Chozas, Retortillo, Ruiz Salinas, Sáiz, Silvela y Valero Hervás, contra siete de los Sres. Alvarez Arranz, Barro, Besteiro, Colomer, García Cortés, Mora y Plaza.

Seguidamente se procedió a la discusión de las bases, dándose cuenta de las enmiendas que a continuación se expresan:

Una suscrita por el Sr. García Cortés proponiendo que el plazo de reversión unificada de todas las líneas tenga como vencimiento común el 31 de diciembre de 1940.

Abierta discusión sobre la misma, fué desechada en votación ordinaria, con el voto en contra de los Sres. Besteiro, García Cortés y Mora.

Otra suscrita por el Sr. García Cortés proponiendo que los trayectos de diez céntimos sean desde la Puerta del Sol o cabeza de línea cercana a dicha plaza, hasta pasado un kilómetro del actual límite municipal o viceversa.

Puesta a debate fué desechada en votación ordinaria con el voto en contra de los Sres. Besteiro, García Cortés y Mora, si bien se acordó admitir la idea como aspiración del Ayuntamiento, y que la Alcaldía haga las gestiones precisas cerca de las Compañías para que se realice tal mejora.

Otra suscrita por el Sr. García Cortés proponiendo la reversión de las concesiones que en lo futuro obtuvieren las Compañías, a la vez que las líneas comprendidas en el dictamen, pero indemnizado a las Compañías en la parte proporcional de los gastos hechos.

Fué retirada por el Sr. García Cortés.

Otra suscrita por el Sr. García Cortés proponiendo que se considerarán incluídas en este dictamen las concesiones solicitadas por la Compañía que sean informadas o hayan sido informadas favorablemente por el Ayuntamiento y que todavía no han sido otorgadas.

Fué desechada en votación ordinaria con los votos en contra de los Sres. Besteiro, García Cortés y Mora.

Otra suscrita por el Sr. García Cortés proponiendo a las Compañías se obliguen a conservar las actuales tarifas de cinco céntimos.

Fué aceptada por el Sr. Retortillo, en nombre de la Comisión, pasando, por consiguiente, a formar parte del dictamen.

Otra, suscrita por los Sres. Alvarez Arranz y Colomer proponiendo que la tarifa económica para obreros que se fija en la base tercera, que se aplicará por la mañana, se establezca también por la tarde, al regreso del trabajo, para lo cual se establecerían billetes de ida y vuelta.

Fué desechada en votación ordinaria, consignando el suyo en contra los Sres. Alvarez Arranz, Colomer, Besteiro, García Cortés y Mora.

Otra suscrita por el Sr. Millán proponiendo se establezca también la tarifa de cinco céntimos desde la Puerta del Sol hasta los Consejos, Cibeles, Hospicio y calle de la Florida.

Fué desechada en votación ordinaria, consignando su voto en contra el Sr. Millán.

Otra suscrita por el Sr. Millán para que se amplíe hasta las ocho y media la tarifa económica para obreros que se establece por las mañanas.

Fué desechada con el voto en contra del Sr. Millán, pero la Presidencia ofreció al firmante de la enmienda gestionar de la Compañía de Tranvías el establecimiento de esta mejora.

Por último, se hicieron los siguientes ruegos a la Presidencia, a fin de que lleve a cabo las gestiones necesarias cerca de las Compañías, para obtener la concesión de las mejoras siguientes:

Del Sr. Llorente, para que se establezcan billetes de correspondencia de quince céntimos, que permitan viajar en las diferentes líneas de empalme que necesite utilizar el viajero en su recorrido.

Del Sr. Díaz Agero, para que las Compañías establezcan Cajas de pensiones y socorros para sus obreros.

Acto seguido, y previa la oportuna pregunta del Sr. Presidente, fueron aprobados el dictamen y las bases, en votación ordinaria, con la modificación introducida por virtud de la enmienda, aceptada, del Sr. García Cortés.

Acuerdo de la Junta municipal de 28 de septiembre de 1915

El precedente dictamen fué sancionado por la Junta municipal en la fecha que anteriormente se indica.

En cumplimiento de los antedichos acuerdos, el expediente con los informes y el acuerdo aprobado fueron remitidos en 8 de noviembre del mismo año al Gobierno de S. M. para que si lo estimaba oportuno formular el correspondiente proyecto de ley.

Oficio de S. E. de 8 de noviembre de 1915

En dicha fecha se remitió al Gobierno de S. M. el expediente a los efectos legales correspondientes.

Real decreto de 20 de octubre de 1916, autorizando al Ministro de Fomento para presentar proyecto de ley sobre unificación de reversiones de tranvías

En vista de la precedente disposición legal, el Ministro de Fomento, en la fecha indicada, formula el siguiente proyecto de ley:

REAL DECRETO: «De acuerdo con Mi Consejo de Ministros,

Vengo en autorizar al de Fomento para que presente a las Cortes un proyecto de ley, con el fin de que, a solicitud de las Empresas concesionarias de las redes de tranvías y de los Ayuntamientos interesados, pueda fijar fecha para la reversión de todas las líneas que constituyan cada red, mediante las compensaciones que procedan.

Dado en Palacio, a trece de octubre de mil novecientos diez y seis.—ALFONSO.—El Ministro de Fomento, *Rafael Gasset.*»

A LAS CORTES: «Las concesiones de las líneas de tranvías que forman las redes que sirven los grandes centros de población, han sido hechas sin sujeción a plan alguno, en fechas muy diversas y todas ellas están reguladas por la ley de 23 de noviembre de 1877, la que, en su artículo 76, establece que dichas concesiones no podrán hacerse por más de sesenta años.

»Consecuencia de lo expuesto es que, con relación a una misma red, deben señalarse fechas de reversión muy distintas, con lo que las Empresas concesionarias entregarán las líneas sucesivamente y durante largos plazos, resultando de ello inconvenientes para las entidades a quienes directamente han de aprovechar las reversiones, para el público que de las mismas se sirve y para las Empresas concesionarias.

»La complejidad de las redes, y muy principalmente la tracción eléctrica empleada en todas ellas, hacen de cada red un sistema, del que cada gran línea o trozo de empalme es una parte, que separada de las demás para su explotación independiente, ha de producir graves complicaciones de orden técnico y económico, tanto para la Empresa que ha de entregar como para la entidad que ha de recibir cada línea o trozo al tiempo de su reversión, y grandes trastornos para el público por la dificultad, y hasta imposibilidad en muchos casos de establecer servicios de explotación independientes y bien combinados, con precios comparables con los actuales.

»Dedúcese, pues, que es de conveniencia general fijar con las necesarias garantías de acierto, cuando así se solicite por los Ayuntamientos y empresas interesadas, una fecha única para la reversión para cada red de tranvías, obteniendo en cada caso cuantas ventajas sean posibles en beneficio de los intereses generales, y como para ello será necesario ampliar los plazos de concesión de algunas líneas y reducir los de otras, alcanzando las ampliaciones más allá del límite fijado por la citada ley general de Ferrocarriles, el Ministro que suscribe tiene el honor de someter a la consideración de las Cortes el siguiente

»PROYECTO DE LEY: Artículo único. Se autoriza al Gobierno para que, a solicitud de las Empresas concesionarias de las redes de tranvías y de los Ayuntamientos interesados, pueda fijar fecha única para la reversión de todas las líneas que constituyan cada red.

»El convenio que en cada caso suscriban los Ayuntamientos y las Empresas habrá de ser objeto de pública información ante el Gobernador civil de la provincia correspondiente, el que la

elevará con los dictámenes de la Comisión provincial, del Ingeniero Jefe de Obras públicas y el suyo propio al Ministerio de Fomento para la resolución que proceda, que habrá de dictarse, previa audiencia de los Consejos de Obras públicas y de Estado en pleno, por Real decreto acordado en Consejo de Ministros y refrendado por el de Fomento.

»Madrid, 20 de octubre de 1916.—El Ministro de Fomento, *Rafael Gasset.*»

Dictamen de la Comisión del Senado acerca del proyecto de ley sobre unificación de las fechas de reversión

La Comisión del Senado, en 1 de diciembre de 1916, eleva a la Cámara el siguiente proyecto de ley presentado por el señor Ministro de Fomento para que se autorice al Gobierno a fijar fecha única para la reversión de toda las líneas de tranvías que constituyan la red a solicitud de las Empresas concesionarias y de los Ayuntamientos interesados para su aprobación.

Artículo único. Se autoriza al Gobierno para que, a solicitud de las Empresas concesionarias de las redes de tranvías y de los Ayuntamientos interesados, pueda fijar fecha única para la reversión de todas las líneas que constituyan cada red.

El convenio que en cada caso suscriban los Ayuntamientos y las Empresas habrá de ser objeto de pública información ante el Gobernador civil de la provincia correspondiente, el que la elevará con los dictámenes de la Comisión provincial, del Ingeniero Jefe de Obras públicas y el suyo propio al Ministerio de Fomento para la resolución que proceda, que habrá de dictarse previa audiencia de los Consejos de Obras públicas y de Estado en pleno, por Real decreto acordado en Consejo de Ministros y refrendado por el de Fomento.

Artículo transitorio. Los expedientes de convenios ya terminados y suscritos por los Ayuntamientos y las Empresas concesionarias de líneas de tranvías instruidos en las respectivas provincias y que estuvieren pendientes de resolución por el Ministerio de Fomento en la fecha de la promulgación de esta ley, se enviarán a informe del Consejo de Obras públicas y al de Estado en pleno, dictándose después por el Consejo de Ministros el acuerdo que proceda.

* * *

Este proyecto de ley fué aprobado en el Senado con fecha 7 de diciembre del repetido año y la Comisión del Congreso de Diputados lo elevó a la Cámara en 15 de febrero de 1917 con dictamen favorable. No llegó a aprobarse.

En 25 de octubre de 1918, el señor Alcalde, de conformidad con la ponencia presentada por los Concejales Sres. Ossorio y Gallardo, Conde de Limpias y otros, presentó moción al excelentísimo Ayuntamiento sometiendo a la aprobación del mismo la siguiente propuesta de los referidos señores Concejales:

Al excelentísimo Ayuntamiento:

Entre todas las personas que, con responsabilidad de sus opiniones y actos, han intervenido en el problema de la reversión de las líneas de tranvías al Ayuntamiento, se ha determinado el juicio unánime de que sería altamente perjudicial para el interés público consentir que esa reversión se aplazase, con pretexto de unificación de las fechas a cambio de rebajar las tarifas o con cualquier otro. Los Diputados por Madrid y los Concejales que son Diputados están ya acordes en impugnar en el Congreso el proyecto de ley de unificación de reversión.

Pero al mantener la doctrina conveniente al derecho de Madrid se tropieza de que fué el propio Ayuntamiento quien en 1915 votó que se unificasen las fechas de reversión, llevándolas a 1950. Importa, pues, y urge quitar de en medio ese reparo y al propio tiempo fijar el criterio municipal en lo que toca a la rebaja de las tarifas y a la percepción de canon por ocupación de la vía pública, asuntos ambos en que el concurso de las Cortes y del Gobierno es indispensable para dejar a salvo la libertad de acción y el legítimo interés de la Villa.

Por estas razones los Concejales que suscriben proponen al excelentísimo Ayuntamiento se sirva adoptar las siguientes resoluciones:

1.º Dejar sin efecto el acuerdo municipal de 22 de octubre de 1915.

2.º Interesar del Parlamento y del Gobierno que al legislar sobre esta materia se dignen omar en cuenta estas aspiraciones:

a) Que puedan los Ayuntamientos imponer libremente arbitrios a las explotaciones tranviarias, por ocupación de la vía pública o por cualquier otro concepto; dando a ese precepto legal efectos retroactivos para que puedan quedar sin efecto cualesquiera minoraciones de esa libertad, a que los Ayuntamientos se hubieran comprometido.

b) Que puedan los Ayuntamientos revocar las concesiones de tranvías indemnizando previamente a la Empresa concesionaria, como dispone, a favor del Gobierno el artículo 9.º de la ley de 16 de julio de 1864, declarada en vigor por la de 14 de agosto de 1895. Esta indemnización se regirá por la ley de Expropiación forzosa.

c) El Gobierno ejercerá por sí mismo o transmitirá a los Ayuntamientos la facultad reconocida en el número 49 de la ley de Ferrocarriles de 1877, de revisar las tarifas de cinco en cinco años e imponer las rebajas que juzgue oportunas sin necesidad de que se promulgue para ello una ley, pero manteniendo las garantías que dicho artículo establece.

d) Durante los diez últimos años de una concesión tranviaria, los Ayuntamientos tendrán derecho a establecer una intervención en la línea a fin de averiguar la efectividad de la reversión y conocer el valor y el funcionamiento de la línea en sí misma, y en relación con las demás que con ella integran una misma red.

Aprobada que fué en 26 de octubre de 1918 la anterior propuesta, y sancionada por la Junta municipal en 29 del mismo mes y año, fué elevada en cumplimiento del acuerdo con certificaciones de los mismos a los excelentísimos señores Presidente del Congreso de los Diputados y Ministro de Fomento en la misma fecha, sin que consten en este Ayuntamiento referencias posteriores.

La Compañía de Tranvías interpone recurso ante el Gobernador contra el precedente acuerdo, que fué resuelto por esta Autoridad favorablemente, interponiendo contra el mismo fin el Ayuntamiento los correspondientes recursos. Con fecha 17 de mayo la Compañía de Tranvías elevó oficio a la Alcaldía desistiendo de los recursos y acatando el acuerdo de 26 de octubre último.

El 7 de enero de 1920 la Compañía de Tranvías solicitó del Ayuntamiento la autorización para elevar las tarifas desde 1 de abril de 1920.

Expediente relativo al aumento de las tarifas de tranvías desde 1 de abril de 1920

(El expediente original se encuentra en el Gobierno civil.)

Las Compañías de Tranvías, en oficio dirigido a la Alcaldía, de fecha 7 de enero de 1920, comunican a la Alcaldía Presidencia que desde 1 de abril del mismo año comenzarán a regir las nuevas tarifas cuya relación remitía, elevadas en razón de la carestía adquirida por los elementos necesarios para la explotación.

Informado por los Letrados consistoriales y por el señor Ingeniero de Servicios Eléctricos, la Comisión 3.ª propuso en 2 de marzo de 1920 al señor Alcalde Presidente fuesen elevadas estas actuaciones al Ministro de Fomento para que antes de aprobar las tarifas propuestas por las Compañías, tuviese en cuenta las observaciones de los servicios municipales y los derechos del Ayuntamiento para aprobación de tarifas, interesando de la Dirección de las Compañías de tranvías para que no implanten las tarifas hasta no ser aprobadas por la Superioridad.

En la sesión de 5 de marzo de 1920, celebrada por el Congreso de los Diputados, tomó estado parlamentario el asunto mediante una proposición del señor Marqués de Villabrágima referente al aumento de las tarifas de los tranvías que terminó después de la discusión, que consta en el extracto oficial de dicho Cuerpo legislador, con la retirada de la proposición por su firmante.

En 9 de marzo de 1920 se dictó Real orden por el Ministerio de Fomento disponiendo no se apliquen las tarifas propuestas por las Compañías de tranvías hasta que previa una información de la Jefatura de Obras públicas, Gobierno civil de Madrid y Empresas concesionarias, se acuerde lo que la Superioridad estime procedente.

Con fecha 30 de junio del repetido año, y en contestación a consulta de la Alcaldía de 20 del mismo, el señor Gobernador civil traslada comunicación de la Dirección general de Obras públicas, dejando sin efecto el acuerdo de la Alcaldía de 5 de marzo anterior por carecer de facultades para adoptarlo.

Abundando en el criterio sostenido por el Ayuntamiento, la Alcaldía publicó un Bando haciendo saber a las Compañías de tranvías debían abstenerse de aumentar las tarifas y que serían denunciadas por los agentes de la Autoridad las infracciones que cometieran, declinando en las Compañías las responsabilidades que por este motivo se ocasionen.

El Gobernador civil, en 1 de julio, comunica a la Alcaldía Real orden del Ministerio de Fomento dejando en suspenso el aumento de tarifas hasta tanto recaiga resolución definitiva sobre la aplicación del reglamento aprobado por el Ayuntamiento.

En 12 de septiembre de 1921, el Director de la Compañía de Tranvías interesa del excelentísimo Ayuntamiento tratar y concertar con el mismo lo que proceda hacer respecto a las reversiones más próximas a fin de armonizar en lo posible los intereses del público con los que a ellos se refieren.

El excelentísimo señor Alcalde Presidente, teniendo en cuenta la Real orden de 6 de marzo de 1920, dispuso se requiriese al Director representante de las Compañías para que se abstuviera de hacer ninguna alteración en las tarifas hasta que sobre las mismas recaiga alguna disposición municipal.

Instancia de la Compañía de Tranvías notificando aumento de tarifas

Dada cuenta de la instancia de la Compañía de Tranvías, que es del tenor siguiente:

Sociedad Madrileña de Tranvías

NOTA SOBRE LA ELEVACIÓN DE LAS TARIFAS, REDACTADA A INSTANCIA DEL SEÑOR ALCALDE PRESIDENTE DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID

1.º *Justificación de la necesidad del aumento.*—La idea de elevar las tarifas de los tranvías madrileños no ha nacido por capricho ni por deseo de un lucro excesivo como algunos propagan a la lijera. Surge cual una necesidad de la explotación de modo análogo a como ha surgido y encontrado satisfacción en casi la totalidad de los tranvías de otras ciudades españolas y extranjeras en los Ferrocarriles, y en todas cuantas industrias han visto elevarse irremisiblemente sus costes de producción.

La Madrileña de Tranvías no podía ser una excepción en el mercado donde tiene que acudir para comprar los elementos indispensables al servicio que explota. Así, por ejemplo, ha visto desde el año 1914 hasta la fecha elevarse el precio de los coches motores desde 25 a 65 ó 70.000 pesetas cada uno; la tonelada de carriles desde 350 a 1.000 pesetas; y todos los demás materiales de hierro, cobre, madera, cristalería y pintura en forma que sería prolijo enumerar, pero que es público y notorio.

Si del capítulo de los materiales pasamos al de la mano de obra, nos encontramos con que nuevas leyes sociales implantadas por los poderes públicos, como las de la jornada de ocho horas y de los retiros obreros y de la carestía creciente del coste de la vida que nos ha hecho aumentar la retribución de nuestros empleados y obreros, han traído de modo inevitable un crecimiento del capítulo correspondiente de nuestros gastos de explotación, que en los seis años últimos han pasado de 2.500.000 pesetas a 4.700.000.

El aumento de gastos no puede ni debe nivelarse de otro modo que con el aumento paralelo de los ingresos brutos, porque si se dejase pasar sobre los beneficios líquidos de la Empresa, acarrearía una disminución del interés distribuido a los accionistas y un motivo de retraimiento en lo sucesivo al capital que necesitamos para aumentar y mejorar las líneas y el material, capital que como es lógico no acude a los negocios por pura filantropía, sino buscando un rendimiento análogo al que disfrutaban otras colocaciones menos arriesgadas.

2.º *Reformas para evitar las interrupciones.*—La Sociedad Hidroeléctrica Española que actualmente suministra el fluido a los tranvías de Madrid recibirá auxilio de la Unión Eléctrica madrileña, estableciendo un cable de unión desde la Central Norte a la Subestación de San Bernardo. También se propone que el Canal de Isabel II facilite toda la energía eléctrica de que aun dispone para el mismo servicio de los tranvías. Estas mejoras pueden establecerse en el plazo de seis meses.

3.º *Aumentos del material móvil.*—La Sociedad Madrileña de Tranvías se propone aumentar su material rodante en la siguiente forma:

Primero. 24 coches motores nuevos para las líneas número 3, Sol-Salamanca; número 6, Sol Goya y Sol-Argüelles; número 7, Sol-Hipódromo; números 22 y 27, en los trayectos Sol-Santo Domingo-Pozas: número 32, Sol-Diego de León por Serrano o Velázquez, y número 39, plaza de la Constitución-Pozas.

Segundo. Otros 26 coches motores para las líneas número 3, Sol-Quevedo; número 4, Sol Ventas; número 8, Sol-Bombilla; número 11, Retiro-Argüelles; números 14 y 15, Sol-Puente de Vallecas; número 18, Sol-Obelisco; número 22, Sol-Embajadores; número 26, Cibeles-Puente de Toledo; número 27, Sol-Delicias, y números 27 y 41, Pozas-Moncloa.

Tercero. Otros 30 coches motores para las líneas número 19, Red de San Luis-Prosperidad; número 19, Sol-San Francisco; números 23, 24 y 25, Sol-Leganés; y por modificación de ancho de vía las líneas letra A, Hermosilla-Argüelles; letra L, circular por Barquillo e Independencia; letra E, Norte-Atocha; letra O, glorieta de Atocha-Olavide, y letra H, Hermosilla-San Jerónimo.

De los coches que se indican, la Compañía tendrá en disposición muy en breve 24; cree poder poner también en circulación dentro de este año 26 coches más, y antes de terminar el primer semestre del año que viene otros 30. En total 80. Sin embargo, está dispuesta a dar al servicio, teniendo medios, todo lo que el servicio requiera y desde luego, la elevación de tarifas la pondrá en práctica la Dirección de tranvías relacionándola con las mejoras que ha de proporcionar al interés público en razón a aumento de material y a nueva distribución de servicios.

Cuarto. Establecimiento de nuevos servicios.

Quinto. Nuevas instalaciones.

Sexto. Nuevas líneas.

Agrupamos estos tres epígrafes por la íntima relación que entre sí tienen. Tenemos solicitadas y en tramitación administrativa las siguientes concesiones:

- a) Bárbara de Braganza por Florida y Salesas a Recoletos.
- b) Príncipe de Vergara.
- c) Ventas al Cementerio de Nuestra Señora de la Almudena.
- d) Calle de Toledo al final de la de Embajadores.
- e) Plaza de Progreso, calle del Duque de Alba.
- f) Alcalá al Duque de Osuna, por la Gran Vía.
- g) Hipódromo a Santa Engracia, por Ríos Rosas.
- h) Puerta de Hierro a la glorieta del Puente de San Fernando.
- i) Puente de San Fernando al final de la Cuesta de las Perdices.
- j) Cuatro Caminos al barrio de Pozas.

Además de los nuevos servicios que implicarán en su día estas nuevas concesiones de líneas, podemos establecer los siguientes servicios que hoy no existen y juzgamos útiles para el tráfico de la población.

Transformación—Transformando la vía estrecha en ancha en el trozo comprendido entre la glorieta de Olavide y Fernando VI para unir directamente el barrio de Chamberí con la Cibeles.

Transformando asimismo en vía ancha el trozo estrecho entre la glorieta de Atocha y la Estación del Norte lo cual permitirá enlazar directamente la Cibeles, futuro centro de comunicaciones madrileñas, con la Estación del Norte y eventualmente con Leganés.

Servicios también directos de la Cibeles a Cuatro Caminos por Hipódromo y Ríos Rosas.

Servicio de la Cibeles a la Estación del Norte, por la Gran Vía.

Servicio de Pozas a la Cuesta de las Perdices.

Otro servicio completamente original en las costumbres madrileñas y de gran utilidad ha de ser el transporte de mercancías por las actuales líneas desde las diez de la noche a las doce y media de la madrugada y de seis y media a diez de la mañana. También se podrá establecer en la línea de Ventas-Almudena un servicio de transportes de cadáveres y sus acompañamientos a partir de la plaza de Manuel Becerra, y

Por descontado las demás combinaciones de trayectos que el excelentísimo Ayuntamiento de Madrid estimase oportuno llegar a un acuerdo con la Empresa.

El plazo para la instalación de todos los servicios apuntados depende en muchos casos de la tramitación de las concesiones administrativas que hoy se encuentran pendientes, pero la Sociedad Madrileña de Tranvías se compromete a establecerlas en los plazos que tales concesiones señalen y siempre, naturalmente, que la adquisición del material indispensable pueda hacerse con regularidad.

El Ayuntamiento de Madrid, lo mismo que las demás Autoridades, pueden tener la absoluta seguridad de que el deseo de la Sociedad Madrileña de Tranvías será siempre mantener con ellos las relaciones más cordiales y sinceras dentro de la natural subordinación y que se ha de procurar servir al público del mejor modo posible ya que en el acierto de ese servicio es donde precisamente radican las fuentes del ingreso de la Compañía y por consiguiente el verdadero interés de los accionistas y de la Dirección del negocio.

La Comisión especial de tranvías elevó al Ayuntamiento el siguiente dictamen en fecha 26 de octubre

Al Excmo. Ayuntamiento:

SEÑORES

Asprón.—Díaz Agero.—Serrán.—Ruimonte.—Saborit.—Marcos.—García Cortés. Fraile.

Planteado a esta Comisión el problema de la elevación de tarifas en los servicios de tranvías, por la instancia elevada a la Alcaldía en 12 de septiembre último, por la Sociedad Madrileña de Tranvías, con el alcance de dar por notificada a la Corporación, hemos acometido su estudio sin olvidar el próximo antecedente de la repulsa que análogo intento tuviera por parte del vecindario, animados del deseo de hallar fórmula de armonía entre esta aspiración de la Empresa y el mejor servicio del público; pero entendiendo como de la facultad de la Corporación, el prestar o negar su autorización a la proyectada reforma de tarifas.

Con este espíritu nos ha preocupado en primer término, lo que llamaremos *justificación de la necesidad del aumento*, y en este orden nos parecen muy dignas de tenerse en cuenta las razones aducidas por la Compañía, relativas al aumento en el coste de los materiales de explotación, comprendiendo en ellos el aumento de la retribución de su personal que trae su origen ya de las condiciones generales de la vida, ya de la limitación de la jornada, ya de lo que llamaremos complemento del salario, como el retiro obrero. Asimismo, es criterio, que la Comisión estima justo, el de que esta elevación en el coste del servicio sea alimentada por el servicio mismo.

Y en este punto dos aspectos principalmente solicitaron nuestra atención, el de las reformas que hubieran de introducirse en los servicios y el de la competencia para establecerla y autorizarla, ambos aspectos de carácter marcadamente técnico y legal.

Como ilustración precisa se solicitó de la Empresa, nota explicativa del alcance de los proyectos, que estrechamente ligados con el de la elevación de las tarifas tuviera aquélla, que por figurar unida al expediente, mencionaremos sólo en sus epígrafes generales que comprende:

Primero. El ya mencionado de la justificación de la necesidad del aumento.

Segundo. Reformas para evitar las interrupciones.

Tercero. Aumento del material móvil, y

Cuarto. Establecimiento de nuevos servicios, nuevas instalaciones y nuevas líneas.

Asimismo se reclamaron los informes del Letrado consistorial y del Ingeniero Director de Servicios Eléctricos, que por figurar unidos al expediente no se reproducen.

Ya en posesión de estos elementos de juicio, la Comisión deliberó ampliamente, y como fruto tiene el honor de proponer a V. E. se sirva prestar su aprobación a lo siguiente:

Primero. El Ayuntamiento de Madrid, al darse por notificado de la elevación de tarifas que trata de llevar a efecto la Empresa de Tranvías, ha de hacer constar la especial reserva de su derecho a intervenir en cuanto concierne al régimen de explotación, cuidado y vigilancia de las líneas servidas por aquélla, de conformidad con los preceptos de la vigente ley Municipal en relación con las Ordenanzas hoy en vigor y jurisprudencia del Tribunal Supremo, reservándose asimismo la facultad de reglamentar el desarrollo de tal servicio público en la forma que lo tiene hecho y sin que la aprobación que en su caso pueda prestar el Ayuntamiento a la pretendida elevación, signifique merma alguna para él de los derechos de que se halla asistido en cuantos aspectos de la cuestión quedan citados.

La Compañía acepta y se compromete a cumplir el Reglamento para el Servicio de Tranvías aprobado como contraproyecto por el Ayuntamiento en sesión de 4 de mayo de 1920, o bien someterá, en el plazo de quince días, a partir de la conformidad con este acuerdo, las modificaciones que conceptúe absolutamente precisas para ser discutidas en la Comisión y sometidos los acuerdos resultantes a nueva sanción del Ayuntamiento.

Asimismo gestionará en unión del Ayuntamiento, la aprobación de dicho reglamento por la Superioridad.

Segundo. Que en un plazo máximo de seis meses establecerá la Compañía las reformas proyectadas para evitar las interrupciones en el servicio por falta de fluido, y que son: Instalar un cable desde la Central Norte a la Subestación de San Bernardo, para que la Unión Eléctrica Madrileña pueda suplir las faltas de la Hidroeléctrica, que es la que actualmente suministra el fluido; asimismo se establecerá una turbina de vapor de 10.000 caballos para que los abonados de la Unión Eléctrica Madrileña no puedan resultar perjudicados con esta solución y cuya instalación debe hacerse simultáneamente, a ser posible, con la del empalme antes dicho.

Si a pesar de estas reformas continuaran produciéndose las interrupciones en el servicio por la causa dicha, propondrán los técnicos municipales las nuevas medidas que hayan de adoptarse para dicho fin, que de no ser aceptadas por la Compañía, se someterán a terceros peritos nombrados de común acuerdo y cuyo dictamen deberá ser cumplido estrictamente.

Tercero. La Compañía pondrá en circulación los 80 coches motores nuevos que indica en su nota, y en la forma y plazos allí indicados, haciendo la salvedad que el aumento de los 24 coches que cita para las líneas números 3, 6, 7, 22, 27, 32 y 39, en el número 3, que denomina *Sol-Salamanca*, lo amplíe al recorrido de *Salamanca-Quevedo*, que es la que conocemos por el número 3.

No podrá implantarse la variación de tarifas en el segundo y tercer grupos a que se refiere el aumento de 26 y 30 coches, respectivamente, hasta tanto no estén por completo implantadas y reorganizadas todas las líneas del primer grupo con la entrada en servicio de 24 coches motores nuevos; debiendo la Compañía ponerlo en conocimiento del Ayuntamiento, con la antelación debida, expresando el número de coches y el horario que ha de regir.

Cuarto. De no cumplirse la condición anterior en todas sus partes, quedará sin efecto la autorización para la elevación de tarifas.

Quinto. No podrán comenzar a implantarse las nuevas tarifas en cada grupo de líneas, sin que previamente se hayan puesto en circulación en ellas todos los nuevos coches afectos a cada grupo, y previo anuncio al público con ocho días de antelación.

Sexto. La Compañía establecerá los servicios de transportes de mercancías desde las estaciones de los ferrocarriles a los mercados en un plazo de seis meses, en lo que se refiere al material fijo, y comprometiéndose a encargar inmediatamente el material móvil, para el completo funcionamiento de este servicio.

Séptimo. La Compañía, siempre que no la resulte imposible, por la atención a los servicios ordinarios, facilitará al Ayuntamiento las vagonetas motores y remolques de su propiedad, con el fin de realizar el arrastre de basuras.

Este servicio se organizará por previo acuerdo entre la Jefatura del Servicio de Limpiezas del Ayuntamiento y el Delegado de la Compañía, armonizando las necesidades de ambas entidades.

Octavo. La Empresa establecerá, en un plazo de tres meses, el servicio de las paralelas de la Puerta del Sol en las líneas de *Preciados* y *Glorieta de Ruiz Giménez*.

Noveno. Que la Empresa, en un plazo de tres meses, se comprometa a dar comienzo a las obras y éstas continúen sin interrupción, hasta la completa instalación de las nuevas líneas que tienen concedidas, como son la de *Príncipe de Vergara (Alcalá a Diego de León) (b)* y *Bárbara de Braganza por Florida a Suelas y Reciletos (a)*.

Igualmente que la Empresa active y procure se reanude la tramitación de aquellas líneas en que estuviese interrumpida, tales como la de la *Plaza del Progreso* a la calle del *Duque de Alba (e)*, *Hipódromo a Santa Engracia* por *Ríos Rosas (g)*, *Ventas del Espíritu Santo* al *Cementerio de la Almudena (c)*, dando al excelentísimo Ayuntamiento toda clase de facilidades para la instalación de esas nuevas líneas.

Que el cambio o transformación de las líneas de vía estrecha por vía ancha, en el trayecto de *Atocha a Norte* y *Fernando VI a Plaza de Olavide*, el Ayuntamiento facilitará toda gestión que la Empresa realice a este fin; pero tendrá la misma que solicitarlo previamente del Ministerio de Fomento, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 115 del reglamento de 24 de mayo de 1878, dictado para la aplicación de la vigente ley de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877.

Décimo. Que la línea de la *Plaza de la Constitución* a la *Puerta del Angel*, la Empresa la prolongue hasta el Campamento, como asimismo la de la *Prosperidad*, desde la calle de *López de Hoyos* hasta empalmar con el tranvía de la *Ciudad Lineal*, pasando por la *Ciudad Jardín*, previa solicitud del Ministerio de Fomento.

Undécimo. La Compañía de Tranvías reconocerá al excelentísimo Ayuntamiento la facultad de establecer una intervención durante los cuatro últimos años de una concesión tranviaria en la línea correspondiente, a fin de asegurar la efectividad de la reversión y conocer el valor y funcionamiento de la línea en sí misma y en relación con las demás que con ella integran una misma red.

Duodécimo. Que en aquellas concesiones en que no se hubiese determinado concretamente la obligación de la Compañía de conservar, no sólo la entrevía, sino también la faja de 0,50 metros a cada lado de los rieles, se entenderá hecha la aclaración de que incumbe a la misma dicha conservación.

T A R I F A S

En lo concerniente al aumento en las tarifas, la Compañía se ajustará para su variación a los principios siguientes:

Primero. Que no se recarguen en el precio los trayectos de barriadas obreras, como son los de *Guindalera* y *Prosperidad*, que deberá subsistir la tarifa actual de 0,20 pesetas en el de *Red de San Luis a Prosperidad*.

Segundo. Que se conserve el precio de 0,05 pesetas en la línea número 23, de la *Fuentecilla*, partiendo los coches de esta línea desde la *Plaza de la Constitución*.

Tercero. Que de conformidad con el principio sentado por la Compañía de que en ningún caso se graven los precios en los recorridos de cabezas de líneas hasta el final del trayecto, únicamente se modificarán los intermedios; así por tanto se mantendrá la tarifa de 0,15 pesetas en la línea de *Su-Embajadores*, como igualmente en la línea número 27, de *Sol-Delicias*. En la línea número 26, de *Cibeles-Puente de Toledo*, se rebajará el precio actual de 0,20 pesetas al de 0,15 pesetas todo el trayecto. Y de la misma forma, en la línea número 37, de *Cibeles-Puente de la Princesa*, se rebajará a 0,15 pesetas el actual de 0,20 pesetas.

Cuarto. La Compañía establecerá un servicio especial desde la *Plaza de Alonso Martínez* a *Cuatro Caminos* con precio de 0,10 pesetas, a semejanza de lo que hoy se verifica entre la *Glorieta de Bilbao* y *Cuatro Caminos*.

Quinto. Que no se modificarán los servicios establecidos actualmente, sobre todo aquellos que afecten a barriadas obreras, como sucede con la línea número 40, de la *Prosperidad* a la *Plaza de Alonso Martínez*.

Sexto. La línea número 2, de *Sol-Argüelles*, subsistirá haciendo servicio diario con tarifa de 0,15 pesetas todo el recorrido.

La línea número 1, de *Sol-Salamanca*, se restablecerá nuevamente con la tarifa de 0,15 pesetas todo el trayecto.

Y, por último, que el excelentísimo Ayuntamiento queda enterado de las nuevas líneas que proyecta instalar la Empresa desde la *Puerta de Hierro* a la *Glorieta del Puente de San Fernando* y desde esta glorieta al final de la *Cuesta de las Perdices*.

Esto no obstante, V. E. se servirá acordar lo que estime más oportuno.

Madrid, 26 de octubre de 1921.

Que fué aprobado por el excelentísimo Ayuntamiento en 5 de noviembre del mismo año, y en su cumplimiento comunicado a la Compañía con el requerimiento de que en el plazo que se la marcaba y debidamente autorizada manifestase su conformidad al acuerdo, adquiriendo el compromiso de cumplir todas y cada una de las condiciones estipuladas, quedando en caso contrario sin efecto el aumento de tarifas.

En 12 de noviembre, el Director general de la Sociedad Madrileña de Travías comunica la aceptación y compromiso.

Informe del Ingeniero Director de Vías públicas sobre la reversión unificada de las líneas de tranvías de esta capital

Excelentísimo señor:

En contestación al oficio de V. E., fecha 14 del corriente mes, que tuvo entrada en esta Dirección el 17 del mismo, en el que se me ordena informar con la mayor urgencia, respecto al número de licencias concedidas a las Empresas de las líneas de tranvías que están en explotación, a las fechas de las respectivas concesiones, años que cada una comprende, y por último, a la fórmula que debe aplicarse para determinar aquella en que, una vez unificada la de reversión de las distintas líneas, deberán pasar éstas a ser de pleno dominio del excelentísimo Ayuntamiento, tengo el honor de informar a V. E. con devolución del expediente que se me remitió:

Primero. Que los datos que se piden respecto al número de licencias concedidas a las líneas en explotación, fechas de las concesiones y años que comprenden, aparecen en el estado que adjunto se acompaña; y

Segundo. Que la fórmula aplicable para fijar la fecha para unificar la reversión de todas las concesiones, debe determinarse, a mi juicio, ateniéndose a las siguientes consideraciones:

Las Compañías concesionarias de líneas de tranvías tienen el derecho a explotarlas durante un cierto número de años en el que se proponen obtener determinados beneficios.

Dichos beneficios, para que el nuevo contrato que se lleve a cabo con objeto de unificar las reversiones sea equitativo, tienen que ser, en mi opinión, el elemento fundamental del convenio, que deberá establecerse sobre la base de que las Compañías los hayan obtenido al terminar el plazo de la reversión unificada, en igual cuantía que los que habrían realizado si el referido contrato no se hubiese llevado a efecto.

Sentado este principio y en la hipótesis de conocer los beneficios anuales que obtiene la Compañía, a virtud de cada concesión, fácil nos será llegar a la fórmula buscada.

Bastará para ello multiplicar el número que represente el beneficio medio anual de cada línea por el de los años que la restan para su reversión. Sumadas las cantidades que dichos productos arrojen, tendremos la que representa los beneficios totales que habría de lograr la Compañía en el caso de no unificarse las reversiones. Dividiendo dicha suma por la que represente el beneficio medio anual que de todas las líneas obtiene la Compañía en la época que va a llevarse a cabo el contrato, el cociente representará el número de años que la expresada Compañía habría de seguir explotando todas las líneas, para llegar a conseguir beneficios iguales a los que habría logrado si se hubiera dejado que cada una revertera en la fecha indicada por su concesión. Añadiendo este número a aquella en que se esté, obtendremos la de la reversión unificada.

Así, por ejemplo, si suponemos que son tres las líneas de que se trata, y que la primera le restan tres años para revertir, a partir de 1 de enero de 1915 y da un beneficio anual de pesetas 10.000, en los tres, le producirá de 30.000. Si a la segunda le restan nueve años, a partir de dicha fecha y su beneficio al año es de 5.000 pesetas, el rendimiento total de esta línea, será de 45.000. Y, por último, si a la tercera sólo le resta un año, a contar del mismo día y produce 15.000, el beneficio que por esta línea obtendrá la Empresa, será de igual cantidad.

Así, pues, el total beneficio de la Empresa por las tres líneas, no modificándose las fechas de reversión de las concesiones, sería de 90.000 pesetas. Y como lo que producen anualmente son 30.000, el número de años que a dichas tres líneas les restaría para la reversión unificada

sería de $\frac{90.000}{30.000} =$ tres años.

En efecto, en dichos tres años la Empresa, a virtud del nuevo contrato, obtendría un beneficio de $3 \times 30.000 = 90.000$ pesetas; es decir, igual al que hubiera logrado si éste no se hubiera verificado.

Y como hemos supuesto al hacer el cálculo anterior que nos encontrábamos en 1 de enero de 1915, la reversión unificada de dichas líneas, debería efectuarse en 1 de enero de 1918.

* * *

La fórmula algebraica que resuelve esta cuestión, es pues, $n = \frac{a_1 \times b_1 + a_2 \times b_2 + a_n \times b_n}{b_1 + b_2 + b_n}$

en la que n, representa el número de años que han de transcurrir para la reversión unificada, a_1, a_2, a_3, a_n , los años que a cada línea le restan para revertir con arreglo a sus respectivas concesiones, b_1, b_2, b_n , el término medio anual de los beneficios que por cada una se hayan obtenido.

Esta fórmula lleva en sí dos causas de inexactitud:

La primera es la que nace de suponer que el término medio de los beneficios de cada línea habrá de ser los años posteriores a la ejecución del contrato, igual al obtenido antes de él, siendo así, que lo lógico es que dicho término medio vaya aumentando a consecuencia del mayor desarrollo del tráfico que de día en día se produce en las urbes. Esta causa de inexactitud es, en general, de escasísima importancia, pues si bien la Empresa saldrá beneficiosa al seguir explotando durante más tiempo las líneas que, con arreglo a sus concesiones deberían volver al excelentísimo Ayuntamiento antes de la fecha de la reversión unificada, por obtener en ellas mayores ingresos que los calculados; en cambio, serán menores los que realice en las que entregue antes de la fecha que aquellas marquen. De todas suertes, como se hizo al llevar a cabo la reversión unificada de las líneas de tranvías de Barcelona, puede tenerse en cuenta esta variabilidad de los beneficios, clasificando las líneas, en líneas de rendimiento constante y rendimiento variable; pero, a mi juicio, salvo contadísimos casos, es muy difícil hacer dicha clasificación con garantías de acierto, y más difícil aún, determinar, aunque no sea más que aproximadamente, los aumentos y disminuciones que, en años sucesivos, habrían de experimentar las líneas de rendimiento variable.

La segunda causa de inexactitud que lleva aparejada la fórmula, puede evitarse fácilmente. Nace esta inexactitud de que en los razonamientos hechos para deducirla no hemos tenido en cuenta más que la igualdad de beneficios, sin hacer intervenir el número que represente el tiempo en que la Empresa habría de obtenerlos. Resulta de esto que la referida fórmula, aplicada de la manera expuesta, favorecería a las Compañías, pues éstas no habrían obtenido la totalidad de beneficios, caso de no verificarse el contrato de unificación, hasta el momento en que revertera la última línea, y si éste se llevara a cabo, la habrán percibido ya en la fecha de la reversión unificada, siempre anterior a aquella en que habría de verificarse la de dicha última línea.

El error que esto motiva subsánase de la siguiente manera:

De todas las líneas que, a virtud del nuevo contrato, reviertan con posterioridad a la fecha en que debían revertir, percibirá la Compañía beneficios anticipados, por los que es lógico pague

el correspondiente interés. Por el contrario, las líneas que habrían de pasar a la plena propiedad del Ayuntamiento en fechas más lejanas a la de la reversión unificada, no darán a la Compañía, a partir de ésta, los beneficios que la hubieran producido, siendo también necesario, por consiguiente, en justa reciprocidad, abonarle los intereses que correspondan.

La diferencia entre ambos intereses, dividida por la cifra que represente la producción anual de todas las líneas, indicaría el tiempo que sería preciso restar del número de años determinado por la fórmula.

Ninguna fórmula, que no tenga en cuenta los beneficios de las distintas concesiones, puede asentarse sobre bases racionales. Por ello, indudablemente, las dos usadas al hacer el cálculo relativo a la determinación de la fecha de la reversión unificada de las líneas de tranvías de Barcelona; la del Sr. Maristany y la de la Sección 4.^a de Vías y Obras, se fundan, como la deducida por el que suscribe, en la igualdad de beneficios, diferenciándose solamente en que en la de la Sección 4.^a se aceptó el principio de la variabilidad de los rendimientos de las diversas líneas, que no se tuvo en cuenta en la del Sr. Maristany, indudablemente, por las dificultades que, según hemos expuesto, existen para calcular dicha variabilidad.

En el terreno especulativo no hay otro fundamento que el indicado para establecer base racional de cálculo; pero en la práctica tienen que surgir, casi inevitablemente, dificultades grandes para la aplicación de cualquier fórmula que a virtud de él se establezca.

En efecto, es punto menos que imposible, y no tiene finalidad alguna para las Compañías, llevar una contabilidad especial para cada una de las líneas establecidas en virtud de respectivas concesiones, por cuyo motivo contadísimas serán las que la lleven. Por otra parte, aun suponiendo que dicha contabilidad se llevara, sería bastante difícil, en general, su comprobación, hasta el punto de que, en la mayoría de los casos, se impondría aceptar como buenas las cifras que proporcionarían las Compañías. Tal hecho, aun suponiendo, como debe suponerse, que las mismas obran de buena fe, es contrario a los principios fundamentales de la Administración, pues ésta debe en todo momento poder comprobar con toda claridad cuantas cifras la interesen.

Se deduce de lo dicho, que existe en la mayoría de los casos grandísima dificultad para determinar los beneficios medios anuales obtenidos a virtud de cada una de las concesiones, surgiendo de tal indeterminación la incertidumbre en los resultados dados para las fórmulas basadas en el conocimiento exacto de ellos.

En Madrid, según tengo entendido, la contabilidad la lleva la Compañía por grupos de concesiones. En tal hipótesis son totalmente inaplicables las fórmulas basadas en el término medio de los beneficios que la Empresa haya obtenido a virtud de cada una, pues si bien en este caso se conoce el factor beneficio de cada grupo, como quiera que, en general, las líneas de las concesiones agrupadas no revertirán en la misma fecha, queda entonces indeterminado el factor tiempo, que es el otro que contiene la fórmula. Claro es que este factor tiempo puede calcularse sumando los productos que se obtienen de multiplicar la longitud de cada una de las líneas del grupo, por el número de años que deberá ser explotada y dividir el resultado, por la suma de las longitudes de las líneas del referido grupo; pero entonces se cae en el grave error que, a mi juicio, presenta la fórmula propuesta por la Compañía.

De todas suertes, como en el expediente no aparecen los datos relativos al beneficio medio anual obtenido por la línea relativa a cada concesión, ni tampoco existen en la Dirección de Vías públicas, el que suscribe no puede determinar las fechas en que en las dos hipótesis de que luego hablaremos, debería verificarse la reversión unificada, aplicando el procedimiento propuesto en este informe y las fórmulas de Maristany y de la Sección 4.^a de Vías y Obras mencionadas en el mismo. Si los hubiera tenido, hubiera determinado dichas fechas en la hipótesis de que los plazos fijados en las concesiones se contaran, ya desde las fechas de éstas, o ya a partir del de aquellas en que comenzaron las respectivas explotaciones de sus líneas.

De esta manera sin tener que volver este expediente a la Dirección de Vías públicas, la Superioridad podría determinar cuál era la que debía fijarse en el contrato, una vez resuelta la cuestión legal, ajena por consiguiente a esta Dirección, de si los plazos deben contarse a partir de una u otra de las fechas mencionadas.

* * *

La Compañía de Tranvías propone para fijar la fecha única para la reversión de todas las concesiones una fórmula, basada en el principio de que la longitud de líneas a explotar, en el caso de hacerse el nuevo contrato, sea igual a la que explotaría si éste no se verificase.

Para determinar dicha fórmula, multiplica la longitud de cada línea por el número de años que restan para terminar su explotación, suma estas cantidades y dividiendo el resultado por el número que indica la longitud total de las referidas líneas, obtiene el de años que debe retener todas ellas; número que adicionado a la fecha en que se esté, dará la de la reversión unificada.

Como se ve, el principio en que se funda este procedimiento, análogo al generalmente usado, para subvencionar, determinar aproximadamente el coste, establecer tarifas y calcular rendimientos en los ferrocarriles, hace intervenir en la resolución del problema la longitud de las líneas, de la que es función directa el coste de las mismas. Si todas las líneas dieran iguales beneficios anuales por kilómetro, la fórmula estaría fundada en una base racional; pero como hablando en términos generales, puede decirse que todas les dan distintos, la fórmula que se asiente sobre tal base, es inexacta.

Y bien claro se ve esto, observando que el resultado que su aplicación produce es autorizar a la Compañía a explotar mayor número de kilómetros en las líneas que hubieran de revertir antes de la fecha de la reversión unificada, a cambio de disminuir el de explotación de igual número de kilómetros en aquellas que habrían de revertir después.

Un ejemplo dará aún más clara idea de lo dicho.

Supongamos que nos hallamos en 1 de enero de 1915 y que se trata de tres líneas que deben ser explotadas por la Compañía, dos, veinticinco y cuarenta años y cuyas longitudes respectivas son 10, 5 y 20 kilómetros.

De la primera línea, el número total de kilómetros que explotaría la Compañía de no hacerse nuevo contrato, sería $2 \times 10 = 20$; de la segunda $25 \times 5 = 125$ y $40 \times 20 = 800$ de la tercera. En total, de todas las líneas, 945 kilómetros.

Aplicando la fórmula propuesta por la Compañía se deduce que el número de años que todas las líneas debían ser explotadas por ésta, sería de llevarse a efecto el nuevo contrato, igual

a $\frac{945}{35} = 27$ años, que sumados a la fecha en que hemos supuesto estamos, 1 de enero de 1915,

nos daría para la de la reversión unificada la de 1 de enero de 1937.

En dichos veintisiete años que la Compañía retendría en su poder todas las líneas, explotaría $27 \times 35 = 945$ kilómetros; es decir, el mismo número total de éstos, que si el nuevo contrato no se hubiera llevado a efecto. Pero de la línea cuyo vencimiento se verificaba primero, en vez de los 20 kilómetros que de ella hubiera explotado de no verificarse el contrato de la reversión unificada, explotaría $27 \times 10 = 270$, después de haberle efectuado; de la segunda, que vencía también antes de la fecha en que se verificaría la reversión unificada, en vez de 125; $27 \times 5 = 135$ (en total 260 más), y de la de vencimiento último, en lugar de los 800; $27 \times 20 = 540$; es decir, que habría explotado de menos en esta línea, los 260 kilómetros que en las otras explotó de más.

Resulta de lo expuesto, que al verificarse el contrato de la reversión unificada basándose en los resultados que da dicha fórmula, se comete el error de sustituir la explotación de un determinado número de kilómetros de las líneas que hubieran revertido antes de la fecha de la expresada reversión, por igual número de kilómetros de las que revertían después de esta fecha.

Y como las líneas no rinden todas los mismos beneficios, los obtenidos por la Compañía a virtud del nuevo contrato, serán distintos de los que habría obtenido si no se llevara a cabo, lo cual no es justo.

La fórmula propuesta por la Compañía da, en general, como resultado una fecha más lejana de la debida, pues aumentándose el número de kilómetros que explota de las líneas que hubieran vencido antes de la fecha en que vencen a virtud del nuevo contrato, que son, casi siempre, las más productivas, obtendrá por esos kilómetros mayores beneficios que los que habrían logrado por igual longitud de las líneas que vencen después.

Y no sólo por este motivo da dicha fórmula una fecha más lejana de la debida. La da también porque los beneficios totales de no hacerse el nuevo contrato de reversión unificada, no hubieran llegado a poder de la Compañía, hasta el momento de la reversión de la última línea, y a virtud de él, los recibirá antes, toda vez que la fecha de la reversión unificada, se halla siempre comprendida entre las de las concesiones que primera y últimamente vencen. Y como dichos beneficios devengan intereses, la Compañía saldrá beneficiada en el importe de los que correspondieran a la cantidad recibida de más en cada año, hasta la fecha en que la última línea hubiera revertido de no efectuarse el nuevo contrato.

No pueden, pues, los resultados de esta fórmula tomarse como definitivos, y precisa apoyándose en ellos y en los razonamientos anteriores, buscar una solución justa, rebajando de la fecha que aquella determine el tiempo que de la Compañía pueda recabarse, buscando el término de concordia que fije la avenencia entre ambas partes.

En oposición a las causas de error mencionadas, esta fórmula presenta la grandísima ventaja de asentarse sobre datos positivos, comprobables en todo momento, cuales son las longitudes de las líneas y los años que restan de sus concesiones.

Por si, vista la imposibilidad de aplicar las fórmulas que se fundan en la igualdad de beneficios, que son las que, como hemos dicho, dan resultados más equitativos, la Superioridad adoptara la de la Compañía como base para el cálculo de la fecha de la reversión única, el que suscribe ha determinado la en que, con arreglo a ella, debiera verificarse ésta; ya suponiendo que

los plazos de las concesiones se cuenten desde la fecha de las mismas, o ya que comiencen en aquellas en que cada línea se haya abierto al tráfico público.

En el primer caso, siendo la suma de las respectivas longitudes de las líneas, multiplicada por el número de años que a cada una le restan para revertir al Ayuntamiento (véase estado que se acompaña), igual a 2.265.191,39 metros y la suma actual de dichas longitudes de 74.201 metros, el número de años que según la fórmula deberá la Compañía retener en su poder todas las líneas

será igual a $\frac{2.265.191,39}{74.201} = 30,52$.

Y como hemos supuesto que nos encontramos en 1 de enero de 1915, la fecha máxima para la reversión unificada, sería la de 7 de julio de 1945.

En el segundo, teniendo en cuenta, asimismo, que la suma de las antedichas longitudes de las líneas multiplicadas por los años que a cada una le restan para revertir en este caso (véase el citado estado), es de 2.520.219,11, la referida fórmula da para número de años que debe ex-

plotar la Compañía todas las líneas, $\frac{2.520.219,11}{74.201} = 33,96$ años, y, por consiguiente, la fecha

para la reversión unificada, será la de 17 de diciembre de 1948.

Es necesario, pues, en primer término, como ya se ha dicho al hablar de la aplicación de las otras fórmulas, resolver la cuestión legal relativa a la fecha en que deben comenzarse a contar las concesiones, a fin de saber cual de los dos resultados anteriores es aplicable, y una vez aclarado este extremo, proceder a una avenencia con la Compañía sobre la base de recabar alguna ventaja que es de absoluta equidad y justicia, y que seguramente se obtendrá, dado el buen deseo que es de presumir la anime, por ser, a mi entender el contrato de reversión unificada, de beneficios recíprocos para las dos entidades que habrían de suscribirle.

Resumiendo lo expuesto debo manifestar:

Primero. 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.

Segundo. Que la aplicación de las expresadas fórmulas presenta dificultades, casi insuperables en la mayoría de los casos.

Tercero. Que por no conocer los datos relativos a la producción de cada línea, no ha determinado el que suscribe con arreglo a dichas fórmulas la fecha de la reversión unificada.

Cuarto. Que por si la Superioridad, al encontrar dificultades para aplicar las referidas fórmulas al caso actual, acordase utilizar la propuesta por la Compañía, ha calculado el que suscribe la fecha de la reversión unificada con arreglo a ella, encontrando que, si los plazos de las concesiones se cuentan desde las respectivas fechas de éstas, la que se obtiene es la de 7 de julio de 1945, y si se contarán teniendo en cuenta aquellas en que empezaron las explotaciones de las líneas, la de 17 de diciembre de 1948.

Quinto. Que para tomar como base para ulteriores negociaciones una u otra fecha, es preciso resolver previamente, la cuestión legal relativa a aquellas en que deben comenzarse a contar los plazos de las concesiones; y

Sexto y último. Que una vez determinada la tan repetida fecha, debe tomarse ésta como un límite máximo al que no debe llegarse, recabando de la Compañía una reducción del plazo en que hubiera de explotar todas las líneas.

* * *

Con lo expuesto creo haber contestado a cuantos extremos hace referencia el oficio de esa Alcaldía Presidencia, de que se ha hecho mención al principio de este escrito.

Dios guarde a V. E. muchos años.

Madrid, 31 de octubre de 1914.—El Ingeniero Director, *P. Núñez Granés*.

LÍNEAS DE TRANVÍAS EN EXPLOTACIÓN

Número de orden.....	DESIGNACIÓN DE LAS CONCESIONES	FECHAS de las concesiones	AÑOS que comprenden las concesiones	FECHAS		Fe'as en que terminan las concesiones, si se entendiera que los plazos de éstas se cuentan a partir de las fechas de las mismas	Fe'as en que comenzó la explotación	Fe'as en que terminan las concesiones, si se entendiera que los plazos de éstas se cuentan a partir de las fechas en que comenzaron las respectivas explotaciones de sus líneas	Años que faltan en 1 de enero de 1915 para terminar las concesiones, si se entendiera que los plazos de éstas se cuenta: a partir de las fechas de las mismas	Años que faltan en 1 de enero de 1915 para terminar las concesiones, si se entendiera que los plazos de éstas se cuentan a partir de las fechas en que comenzaron las explotaciones de sus líneas	Longitudes en metros de las vías pertenecientes al Municipio	Años metros pertenecientes al Municipio, si se entendiera que los plazos concedidos se cuentan a partir de las fechas de las concesiones	Años metros pertenecientes al Municipio, si se entendiera que los plazos de las concesiones se cuentan a partir de las fechas en que comenzaron las respectivas explotaciones de las líneas
				en que empezó la explotación	en que empezó la explotación								
1	Tranvía de Madrid.....	31 julio 1897.	Sesenta.....	30 julio 1957..	31 julio 1897.			30 julio 1957..	42 años, 7 meses (42,58 años).....	42 años, 7 meses (42,58 años).....			
2	Tranvía de Ferraz, Rosales y Moret.....	13 nobre. 1905	Hasta la terminación del de Madrid.....	30 julio 1957.,	1 julio 1907			30 julio 1957..	42 a., 7 m. (42,58).....	42 a., 7 m. (42,58).....	7.071	301.083,18	301.083,18
3	Tranvía de la Castellana al Hipódromo.....	15 dibre. 1880	Cincuenta y nueve.....	14 dibre. 1939	8 mayo 1881.			30 julio 1957..	42 a., 7 m. (42,58).....	42 a., 7 m. (42,58).....	1.150	48.967	48.967
4	Tranvía de Claudio Coello a Ferraz	23 julio 1887..	Sesenta.....	22 julio 1947..	10 mayo 1891.			7 mayo 1940	24 a., 11 m., 14 d. (24,94)..	25 a., 4 m., 7 d. (25,35)..	4.150	103.501	105.202,50
5	Tranvía de Leganés.....	20 julio 1876..	Sesenta.....	19 julio 1936..	10 junio 1877.			9 mayo 1951	32 a., 6 m., 22 d. (32,55)..	36 a., 4 m., 9 d. (36,35)..	3.563	115.975,65	129.515,05
6	Tranvía del Este, (Ventas, Cibeles y Embajadores).....	5 julio 1881..	Sesenta.....	4 julio 1941..	15 marzo 1882			9 junio 1937.	21 a., 6 m., 19 d. (21,54)..	22 a., 5 m., 9 d. (22,43)..	2.611	56.240,94	58.564,73
7	Ampliación de la línea del tranvía del Este, de Claudio Coello a la Plaza de Toros, por Goya.....	17 marzo 1902	Hasta la terminación del tranvía del Este.....	4 julio 1941..	11 abril 1903.			14 marzo 1942	26 a., 6 m., 4 d. (26,51)...	27 a., 2 m., 14 d. (27,20)..	5.238	138.859,38	142.473,60
8	Tranvía de Atocha a las Delicias..	18 abril 1904.	Sesenta.....	17 abril 1964.	24 mayo 1906			14 marzo 1942	26 a., 6 m., 4 d. (26,51)...	27 a., 2 m., 14 d. (27,20)..	1.415	37.511,65	38.488
9	Tranvía de la Ronda de Valencia al Puente de Toledo, por el paseo de las Acacias.....	12 dibre. 1904	Sesenta.....	11 dibre. 1964	14 mayo 1906			23 mayo 1966	49 a., 3 m., 17 d. (49,29)..	51 a., 4 m., 23 d. (51,39)..	936	46.135,44	48.101,04
10	Tranvía de la calle de Alcalá a la de Diego de León, por la de Velázquez.....	5 enero 1910	Sesenta ..	4 enero 1970	26 agosto 1911			13 mayo 1966	49 a., 11 m., 11 d. (49,93)..	51 a., 4 m., 13 d. (51,36)..	1.142	57.020,06	58.653,12
11	Tranvía de Estaciones y Mercados.	26 sebre. 1876	Cincuenta.....	25 sebre. 1926	15 sebre. 1877			25 agosto 1971	55 a., 4 d. (55,01).....	56 a., 7 m., 25 d. (56,64)..	1.602	88.126,02	90.737,28
12	Ampliación de las vías del tranvía de Estaciones y Mercados, desde la Puerta de Atocha al Pacífico, y desde la calle de Atocha a la plaza de la Cebada.....	19 enero 1877	Hasta la terminación del tranvía de Estaciones y Mercados....	25 sebre. 1926	3 nobre. 1877			14 sebre. 1927	11 a., 8 m., 25 d. (11,73)..	12 a., 8 m., 14 d. (12,69)..	5.061	59.365,53	64.224,09
13	Ampliación de las vías del tranvía de Estaciones y Mercados, desde la plaza de la Cebada a San Francisco, y desde la plaza de Santo Domingo a la glorieta de Quevedo.....	29 marzo 1889	Hasta la terminación del tranvía de Estaciones y Mercados....	25 sebre. 1926	7 junio 1889.			14 sebre. 1927	11 a., 8 m., 25 d. (11,73)..	12 a., 8 m., 14 d. (12,69)..	2.250	26.392,50	28.552,50
								14 sebre. 1927	11 a., 8 m., 25 d. (11,73)..	12 a., 8 m., 14 d. (12,69)..	1.960	22.990,80	24.872,40
									<i>Suma y sigue.....</i>		38.149	1.102.169,15	1.139.434,49

Señores de la Comisión 3.ª:

La ponencia que suscribe, ha estudiado con la detención que merece, el asunto de la unificación de concesiones y rebaja de las tarifas de tranvías en esta capital, reduciéndolas al precio uniforme de diez céntimos de peseta, desde la Puerta del Sol a los límites de las líneas y viceversa.

Esta, cuestión tan importante para el vecindario, ha dado motivo a que la opinión la haga suya y en Asambleas públicas, en la Prensa periódica y hasta en Corporaciones populares se anuncie al Ayuntamiento para que de una vez, y atendiendo a los beneficios que el pueblo ha de obtener de la rebaja de tarifas, la resuelva en sentido favorable para las clases modestas, las más numerosas ciertamente de la Sociedad, que por una serie de circunstancias, entre ellas las del encarecimiento de las viviendas, han tenido que refugiarse en las afueras de la población, y que hoy reclaman para trasladarse a su domicilio un precio más barato de transporte que el que rige en la actualidad, que viene a hacer nulo el menor gasto que supone la habitación fuera del radio de la Corte.

La opinión, pues, reclama por unanimidad que el Ayuntamiento haga cuanto de él dependa para que cumpliendo una de las principales obligaciones que le impone la ley Municipal, la de velar por los intereses morales y materiales del pueblo, abarate los medios de locomoción de tal forma que sea una economía para aquellos a quienes la necesidad obliga a vivir lejos del centro de Madrid y que al centro de Madrid han de venir diariamente a ganarse el sustento.

Estas ideas, más bellamente expresadas, formula la Comisión gestora de la agregación a la capital y rebaja de tarifas del Puente de Vallecas, en la alocución que dirige al pueblo de Madrid, como introducción al plebiscito o información pública, a la que han acudido 67 entidades o sociedades madrileñas, representantes de sus fuerzas vivas, para demostrar la necesidad, cada vez más sentida, de llegar a la rebaja de las tarifas de tranvías como ideal para resolver el problema de la habitación ventilada y económica.

En esa información pública o plebiscito se destaca la opinión formulada por los Diputados a Cortes por Madrid, que la sintetizan en las siguientes conclusiones:

Primera. Como representantes en Cortes por Madrid, no podemos por menos que apoyar y fortalecer el laudatorio y generoso esfuerzo que representa la tenaz labor de esa Comisión gestora, evidenciada en la multitud de dictámenes y adhesiones, que también hemos examinado, de Centros y representaciones de todas las clases sociales de esta Corte.

Segunda. La reducción de todas las tarifas actuales de tranvías al precio uniforme de diez céntimos desde la Puerta del Sol a los puntos términos de todas las líneas, merece nuestra aprobación incondicional por el alcance e influencia que ha de ejercer en economía para todas las clases sociales del vecindario madrileño, y de incalculables repercusiones para el creciente desarrollo de todos los órdenes de la actividad y vida de Madrid.

Tercera. La unificación, rigurosa y matemáticamente determinada, de las varias fechas de las concesiones a un día dado, es medida que asimismo convendría al Ayuntamiento, vecindario y Empresa, por el mejor servicio que obtendrá el público, la mayor facilidad y progresos de la explotación y carácter, perfectamente orgánico de todas las redes tranviarias a la fecha de la reversión; y

Cuarta. El ideal, la aspiración más beneficiosa sería, indudablemente, que el Ayuntamiento de Madrid, conocedor y con pleno dominio de todos los términos del problema, hallase medios hábiles de compensar a la Empresa de Tranvías por esa reducción de tarifas, sin prórroga alguna de la fecha de la reversión, mediante providencias derivadas de la naturaleza misma de las concesiones; pero, si por la esencia, forzosamente pasionada de esa reducción de tarifas; no hubiese otra solución viable, la generación presente, creadora de esa gran riqueza, bien merece en último término algún sacrificio de la generación futura. En este sentido, los valores positivos del inmediato disfrute de tan considerable reducción de tarifas, valen y pesan infinitamente más en las estimas y contrastes de la economía social de Madrid, que un reducido alargamiento, el menor y estrictamente indispensable, de la fecha de reversión unificadas de las concesiones.

Demostrada, a juicio de esta ponencia, la necesidad de abaratar las tarifas de transporte de viajeros, va a formular a continuación concretamente en unas bases las condiciones mediante las que podría llegarse a esta finalidad:

Base primera.—La Compañía reducirá a diez céntimos de peseta el precio de transporte por viajero en todas las líneas que explota en la actualidad y además en las que tiene concedidas cuando llegue a construir las y explotarlas, entendiéndose que el recorrido se ha de contar desde la Puerta del Sol o cabeza de línea cercana a aquélla hasta el límite del término municipal (cualquiera que sea la longitud que ésta tenga ahora y en lo sucesivo) y viceversa.

Base segunda.—La Compañía se obliga a conservar las actuales tarifas de cinco céntimos de peseta en los recorridos de la Puerta del Sol a Santo Domingo, Fuentecilla, Antón Martín y Progreso.

También quedarán subsistentes las de cincuenta y veinte céntimos para los días de toros y novillos.

Base tercera.—La Compañía se compromete a establecer una tarifa económica de cinco céntimos de peseta en todas sus líneas, desde la Puerta del Sol a los límites de aquéllas y viceversa, cuya tarifa se aplicará hasta las siete de la mañana en primavera y verano y hasta las ocho en otoño e invierno.

Base cuarta.—Será de cuenta de la Compañía el construir y conservar el pavimento de las vías públicas que ocupe la entrevía, en todas sus concesiones, incluso en las de Madrid y Metropolitano y además un espacio de cincuenta centímetros entre el borde del rail y el encintado.

Base quinta.—Los servicios durarán en todo tiempo y en todas las líneas de tranvías hasta las dos de la madrugada (salida de la Puerta del Sol).

Base sexta.—Si para mejorar los servicios tuviera necesidad la Compañía de aumentar el material, queda facultada, si el Ayuntamiento así lo acuerda:

1.º Para crear cabezas de líneas suplementarias en las inmediaciones de la Puerta del Sol (como en las plazas de Castelar, Antón Martín, etc.) para enlaces de vías, en forma análoga a la de la plaza de Santo Domingo, a fin de descongestionar las líneas que radican en la Puerta del Sol.

Para el caso particular de la plaza de la Constitución servirá de enlace el proyecto de línea de la calle Mayor a la de Atocha.

2.º Para transformar la vía estrecha en ancha y la línea aérea de sistema Dickinson en Axial.

Base séptima.—Queda facultada la Compañía para establecer vía doble en las calles cuya anchura lo permita, y vías apartaderos donde lo crea más conveniente a las necesidades del servicio. Para ello habrá de obtener del Ayuntamiento la necesaria licencia.

Base octava.—Las Compañías se obligarán: a tener constantemente todas sus líneas bien servidas y con el material suficiente para el número de viajeros, aumentándolo en la medida que las necesidades del servicio lo exijan, y también a reparar y sustituir todo el material fijo y móvil conforme a las necesidades del tráfico.

Base novena.—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 las calles 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.

Base décima.—La Compañía o Compañías concesionarias, al llegar el término común de la unificación de las concesiones, entregarán al Ayuntamiento:

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

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

c) Los edificios de su pertenencia destinados a talleres, oficinas y cocheras, así como también los destinados a fábrica o fábricas con los dinamos motores y cuantos elementos de su propiedad sean precisos para que el Ayuntamiento pueda continuar normalmente la explotación del servicio, el día que se haga cargo de las líneas por reversión.

Base undécima.—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 las mismas, pueda el Ayuntamiento establecer una intervención de sus Ingenieros para ver si las Empresas cumplen la obligación de conservar lo reversible en perfecto estado.

Base duodécima.—Para todo lo que no esté estatuido en estas bases, seguirán rigiendo las respectivas concesiones.

Base decimatercia.—Las cuestiones de carácter complementario serán objeto de reglamentación por la Alcaldía Presidencia oyendo previamente a los técnicos municipales, a las Comisiones 3.ª y 4.ª y a las Compañías interesadas.

* * *

Esta ponencia ha estudiado también lo actuado en el largo expediente que tuvo su iniciación en el año 1906, a virtud de una propuesta de algunos señores Concejales pidiendo que se obligase a la Empresa de Tranvías a la regularización de las tarifas.

En este expediente y cuyo extracto se ha impreso y repartido profusamente constan las peticiones que han hecho las Compañías para llegar a este deseado fin.

En 16 de junio de 1911, las Compañías solicitaron que la unificación de concesiones tuvieran término común en el año de 1957 y además una prórroga de veinte años.

En 7 de julio de 1913 las mismas Compañías fijaban la unificación de concesiones en septiembre de 1951 y además solicitaban una prórroga de catorce años.

En ponencia designada por esta Comisión en 8 de febrero de 1912, y que la formaban los señores Mora, Plaza, Reynot, Buendía y Noguera, al emitir los dos últimos su bien meditado informe, unificaban las concesiones en el año 1949 y concedían a las Compañías una prórroga de diez años, de forma que el plazo para la reversión espiraba el año 1959.

El Sr. Ingeniero Director de Vías públicas establece dos formulas para determinar las fechas de la reversión unificadas; una que parte del beneficio medio anual de cada línea multiplicado por los años que faltan para su reversión, y que no se ha tenido en cuenta, porque las Compañías no facilitaron los datos relativos a los ingresos por línea; y la otra fórmula que es la que establece la Compañía de Tranvías sobre la base en las longitudes de las líneas multiplicadas por los años que a cada línea le restan para revertir al Ayuntamiento.

En virtud, pues, de la fórmula, la Dirección de Vías públicas determina esta fecha de la reversión unificada en 17 de diciembre de 1948 y la Compañía de Tranvías, con esa misma fórmula señala como época de la reversión el día 16 de septiembre de 1951, diferencia que debe consistir en que la Dirección de Vías públicas señala como años metros pertenecientes al Municipio el de 2.265.191,39 y la Dirección de las Compañías de Tranvías el de 2.975.398,18.

Esta ponencia no es partidaria de conceder prórroga a las concesiones unificadas; pero entiendo que es de necesidad como en las anteriores bases se establece, que vengan a la versión unificada todas las líneas de tranvías concedidas, aunque alguna de ellas no esté construida y por tanto sin explotar; y como estas líneas han de aumentar el número de años metros pertenecientes al Municipio y que no se han tenido en cuenta ni por la Dirección de Vías públicas ni por la de los Tranvías, claro es que al incluirlas entre las revertibles, han de aumentar también el plazo de la reversión.

Y entendiendo que por equidad hay que buscar una fórmula de transacción entre ambas fechas de unificación de concesiones, se permite proponer, como conclusión, que el plazo de la reversión unificada de todas las líneas tenga como vencimiento común el 31 de diciembre de 1950.

Y no ha de terminar esta ponencia su modesto trabajo sin hacer notar que, cuando revisó detenidamente las concesiones de todas las líneas tranviarias, observó que la Compañía concesionaria de la de Estaciones y Mercados no había cumplido la condición primera de la concesión en lo referente a transporte de mercancías. Y hubiera llamado acerca de ello la atención del Ayuntamiento para que éste adoptase la determinación que tuviera por conveniente, si la circunstancia de haber sido tocada esta cuestión por nuestro digno compañero de Concejo Sr. Alvarez Arranz, con su habitual competencia, no hubiera hecho inútil el estudio por nuestra parte de ese asunto, que por cierto está bien lejos de la misión que se nos confió por la Comisión 3.^a

Nada más ha de añadir esta ponencia, que somete su modesto trabajo a la más alta competencia de sus compañeros de Comisión, los que como siempre acordarán lo que estimen más acertado.

Madrid, 24 de abril de 1915.—*Luis Retortillo*.—*Jenaro Marcos*.—*Vicente Peironcelly*.—*Joaquín Muñoz*. (Rubricados).—*Tomás Silvela*. (Rubricado).—Es copia.

Proposición presentada al excelentísimo Ayuntamiento el 12 de enero de 1922, proponiendo la municipalización del servicio de tranvías de Madrid

Al Ayuntamiento de Madrid:

· Cuando el Concejo madrileño discutió la elevación de tarifas tranviarias contrajo el compromiso de plantear en su integridad el problema de tranvías. Circunstancias extrañas a mi voluntad hanme obligado a diferir la realización de mi propósito. Hoy puedo, al fin, llevarlo a efecto.

Interésame, ante todo, dejar sentado que no pretendo que mi propuesta se tome como una obra perfecta ni mucho menos. Al redactarla, mi aspiración fundamental es expresar concretamente y con la mayor claridad los términos en que yo veo el problema tranviario de Madrid y las soluciones que considero de mayor conveniencia para el vecindario.

Aspiro también a que mi iniciativa sirva de estímulo a otros señores Concejales para que formulen su pensamiento acerca del problema. Este es, a mi juicio, el camino de evitar confusiones,

equivocos y habilidades que, si en todo caso son vituperables, lo son mucho más, frente a cuestión como ésta que tanta importancia tiene en sí y que tanto influye en problemas de capital importancia, como el de la vivienda y la organización de ciertos servicios.

Y sin más preámbulos entro en materia:

Para abordar seriamente, con sinceridad, esta cuestión, es forzoso partir de la realidad. La realidad la forman, en la cuestión presente, la ley de Ferrocarriles y demás preceptos que regulan la materia, las concesiones, en virtud de las que funcionan las diversas líneas de tranvías de Madrid y la política de blandura y tolerancia que normalmente han practicado los Ayuntamientos con las Empresas tranviarias.

Por mi gusto prescindiría de esas realidades—¡tristes realidades!—más no depende de mi voluntad su existencia.

Rígense las concesiones y el funcionamiento de los tranvías por la ley de Ferrocarriles de 1877, el reglamento para su ejecución de mayo de 1878, las leyes de agosto de 1895 y diciembre de 1899, que tratan del cambio de motor animal por el mecánico y varias Reales órdenes y decretos de distintas fechas.

No es este el momento de analizar las referidas disposiciones legales. Sin embargo, es indispensable hacer constar que el Poder central ha reducido al *mínimum* las facultades que tienen los Municipios en relación con las concesiones y funcionamiento de los tranvías. Las pocas atribuciones que conceden las leyes a los Ayuntamientos para fiscalizar e inspeccionar los tranvías se hallan tan condicionadas, aparecen con tales distingos, que la mala fe de las Empresas o particulares concesionarios de servicios tranviarios, encontrarán siempre pretexto en lo legislado para discutir las atribuciones de los Municipios a inspeccionar su funcionamiento.

Ejemplo vivo y bien reciente de la intolerable absorción de facultades del Poder central, lo tenemos en las concesiones del tranvía subterráneo llamado «Metropolitano», a las que se ha aplicado la ley de Ferrocarriles secundarios! Gracias a este arbitrio el Ayuntamiento de Madrid no ejerce sobre el «Metropolitano» ni la sombra de autoridad que tiene sobre los otros tranvías.

Resulta, por lo tanto, que de la legislación que regula las concesiones y funcionamiento de los tranvías se deriva una realidad adversa para el Ayuntamiento. Hay y ha habido Concejales que, por comodidad, por ligereza o por otros motivos, han preferido volver la espalda a esta realidad y reclamar en diversos tonos y voces que el Ayuntamiento adoptara tales o cuales resoluciones contra las Compañías de Tranvías o que de común acuerdo con ellas estableciera normas que le permitieran actuar con mayor desembarazo. El Municipio no ha estado nunca o casi nunca en actitud de producirse contra las Compañías citadas; pero si lo hubiera estado habría sido igual, pues la virtualidad de las leyes no dependen de las resoluciones municipales ni de los convenios que el Ayuntamiento concierte con las Empresas tranviarias.

Esta realidad sólo puede modificarse transformando la legislación vigente en materia de tranvías en el sentido de que se otorgue a los Municipios las facultades que les corresponden en materia de concesión de tranvías y de la inspección de su funcionamiento, y proporcionándoles medios eficaces para rescatar las líneas.

Estimándolo así propuse el mes de noviembre último que los Letrados consistoriales estudiasen las reformas que procede pedir en la ley de Ferrocarriles a fin de que los derechos de los Ayuntamientos queden salvaguardados.

Otra realidad, la más lamentable, es la que constituye las concesiones otorgadas para establecer las líneas de tranvías de Madrid, hoy propiedad de una sola Empresa.

Para apreciar lo que son estas concesiones no es necesario examinar todas ellas una a una; basta extractar los términos en que están concedidas las principales para formarse idea acabada de lo que tales concesiones significan en los instantes presentes.

Concesión del tranvía de Estaciones y Mercados: Pacífico a Bombilla, pasando por las Estaciones del Mediodía y Norte, Sol, Quevedo, Leganitos, plaza de la Constitución, Puerta del Angel; longitud, 9.571 metros; fecha de reversión 25 de septiembre de 1926. La ampliación de la calle de Hortaleza a plaza de Olavide y de esta plaza a la calle de Fuencarral, está caducada por haber renunciado a ella la Compañía; la ampliación de la calle del Cisne al paseo del Obelisco, revierte 27 de junio de 1927 y su longitud es de 3.500 metros.

Cláusulas más importantes: La 16, que fija el plazo de explotación en cincuenta años; la 17, que señala el canon de 4.100 pesetas al año; la 24, que establece las tarifas de 25 céntimos desde la Puerta del Sol a extremos de la línea, y de 10, de Sol a plaza de la Cebada (en las ampliaciones se señalan tarifas igualmente abusivas).

No se hace mención del material que ha de revertir al Ayuntamiento, ni del que debe emplear en la explotación, ni se establece ninguna reserva especial de garantía para que la explotación se haga en las debidas condiciones los años finales de la explotación.

Concesión del tranvía del Norte: Sol-Cuatro Caminos; longitud 9.993 metros; fecha de reversión, 27 de junio de 1927.

Cláusulas más importantes: La 16, que determina que el plazo de concesión es de cincuenta años, al cabo de los cuales revertirá la línea con *el material que tenga*, todo en buen estado; la 17, que señala el canon de 450 pesetas por kilómetro y año, los veinte primeros de explotación, de 500 los diez siguientes, de 550 los otros diez y de 600 los restantes; la 24, establece la tarifa de 5 céntimos por kilómetro y persona, en primera clase, y de 3 en segunda.

No se menciona el material que ha de revertir, ni el que se ha de emplear en la explotación, ni se establecen garantías.

Concesión de tranvías de Madrid: Salamanca-Sol-Pozas-Argüelles; longitud, 8.221 metros; fecha de reversión, 30 de julio de 1957.

Cláusulas más importantes: La 16, que señala el plazo de la concesión en noventa y nueve años que el concesionario reduce a noventa; la 23, determina que el Ayuntamiento no impondrá ningún tributo jamás; la 25, faculta al concesionario para cobrar lo que quiera. Estas cláusulas son del contrato primero de concesión, fecha 1869. Luego en 1897, al autorizarse el cambio de motor, se modifican estas cláusulas estableciendo el plazo de reversión de sesenta años, a contar desde la renovación del contrato, fijando el canon de 350 pesetas por año y kilómetro y la tarifa de 12 céntimos por persona y kilómetro.

En esta concesión se observan las mismas omisiones reseñadas en las precedentes.

Concesión del tranvía del Este: Ventas a Cibeles y Cibeles a Embajadores; longitud, 5.238 metros; fecha de reversión, 4 de julio de 1941.

Cláusulas más importantes: La 14, que establece la obligación de entregar en buen estado la explotación; la 15, que concede al Ayuntamiento el derecho a intervenir en la explotación cuatro años antes de finalizar y aplicar los ingresos a la conservación de la línea, etc.; la 21, que determina que la tarifa será de 25 y 30 céntimos para los finales de línea, y de 5 y 10 los trayectos intermedios.

Adolece esta concesión de las omisiones antes indicadas, salvo la de las garantías; pero no se fija canon ninguno.

Concesión del tranvía de Claudio Coello-Ferraz: Longitud, 3.563 metros; fecha de reversión, 22 julio de 1947.

Cláusulas más importantes: La 19, que concede la explotación por sesenta años; la 23, que establece un canon de 350 pesetas, por kilómetro y año; la 25, que obliga a entregar el material y la línea en buen estado; la 26, que concede al Ayuntamiento derecho para intervenir en la explotación cuatro años antes de finalizarla; la 34, que fija la tarifa de 6 céntimos, por persona y kilómetro.

Excepto en lo referente al canon, esta concesión tiene las mismas faltas que la del Este.

De lo expuesto, se advierte:

Primero. Que no se obliga a los concesionarios a emplear en la explotación el número de coches que exijan las necesidades del servicio.

Segundo. Que se autorizan tarifas que oscilan entre 5 y 12 céntimos por persona y kilómetro, que dejan tal margen de ganancia que, salvo en una línea, no las ha aplicado todavía la Empresa, ni aun ahora al implantar la abusiva elevación de tarifas que acaba de aceptar el Ayuntamiento.

Tercero. Que se fija un canon por ocupación de vía pública, verdaderamente ridículo (350 pesetas al año por kilómetro).

Cuarto. Que no se determina qué cantidad de material móvil ha de entregar el concesionario al revertir la línea al Municipio.

Quinto. Que tampoco se asegura al Ayuntamiento el suministro de fluido en condiciones de economía e independencia, al producirse la reversión.

Sexto. Que no se impone en ningún caso la obligación de ampliar las líneas cuando el Ayuntamiento estime conveniente llevar a barriadas excéntricas este medio de comunicación, para activar la urbanización y provocar baja de alquileres.

Y no hago mención de que en algunas concesiones no se obligaba a los concesionarios a subvenir a los gastos de conservación de las entrevías, porque esta omisión fué subsanada recientemente al autorizarse la elevación de tarifas.

La forma cómo se han hecho las concesiones, evidencia que el Ayuntamiento ha carecido de una política tranviaria.

Tres tipos de concesiones se han practicado para las concesiones de tranvías.

El americano, o sea de la concesión sobre una base de amplia libertad para el concesionario. Se considera esta industria como otra industria cualquiera y se la somete a las mismas normas. Ahora bien, al concesionario se le imponen fuertes tributos en metálico, y por lo común, se le obliga a pechar con los gastos del pavimento de las calles por donde los tranvías transitan.

El de libertad condicionada, practicado en Alemania. En este sistema se concede a particulares la instalación de líneas y se le cargan tributos muy moderados; más en cambio, se obliga al concesionario a que entregue las líneas a la Municipalidad a los veinte o veinticinco años de

explotación y a que fije tarifas económicas, particularmente para los trayectos largos, a fin de procurar a las clases modestas, viviendas baratas.

El municipalista, que, como su nombre indica, es aquel en que los Ayuntamientos se reservan la facultad de establecer las líneas tranviarias y conservan, en todo caso, su propiedad y las más de las veces, las explotan por su cuenta. El sistema se practicó principalmente en Inglaterra; pero en los presentes momentos se ha extendido por toda Europa. Alemania, tiene quizás más kilómetros de línea tranviaria municipalizada que la Gran Bretaña.

Las concesiones de tranvías de Madrid no pueden catalogarse en ninguno de estos grupos. No es el americano, porque se imponen reversiones, aunque a muy largo plazo, y, además, los tributos que se imponen a las Compañías son verdaderamente grotescos.

No cabe incluirle en el segundo grupo, porque los plazos de reversión son dos veces y media o tres superiores a los fijados en Alemania, las tarifas son extraordinariamente caras y no se vislumbra en la concesión la más leve preocupación del interés público.

Y con el municipalista no tiene el sistema practicado en Madrid ni la más tenue rozadura.

En su consecuencia, las concesiones de tranvías de Madrid son algo *sui generis*, sin conexión con las políticas tranviarias practicadas por los Municipios de las grandes urbes europeas y americanas. Tratando este particular he sostenido en el Concejo que esas concesiones daban la impresión de que los Ayuntamientos que las habían otorgado estaban regidos por ediles de taparrabo. Y es que no he hallado actos semejantes de administración más que en los países de colonización, donde las primeras invasiones de las empresas capitalistas son acogidas por los indígenas como actos altruistas e inspirados en propósitos civilizadores.

Otra lamentable realidad, la actitud observada normalmente por los Ayuntamientos con relación a las Empresas de tranvías. Siempre, o casi siempre, el Municipio se ha plegado dócilmente a las exigencias y conveniencias de las Empresas. A consecuencia de estas debilidades, ni se sacó en los años de 1897 a 1899 el provecho que pudo y debió obtenerse de las autorizaciones para el cambio de motor, ni el 1902 se logró lo que procedía al aceptar el convenio para el pago de arbitrios por colocación de postes en la vía pública, ni en otras ocasiones se alcanzó por la comunidad el fruto que debía alcanzar de los informes para instalación de determinadas líneas o para la modificación del trazado de otras. Si el Ayuntamiento hubiera aprovechado estas coyunturas, a estas fechas habríanse neutralizado muchos de los «horrores» que figuran en las concesiones.

Tal es, someramente expuesta, la realidad que ofrece en los presentes momentos el problema tranviario. Es muy desagradable; pero, aunque parezca difícil, todavía puede serlo más si se consiente que las cosas permanezcan como se encuentran.

Es decir; para impedir que la cuestión se empeore, que la posición del Ayuntamiento sea más desventajosa, hay que abordar desde luego el problema, no someter su planteamiento a nuevas innecesarias demoras. De aquí la propuesta que tengo el honor de someter al Municipio.

El año 1926 revierte la línea de Estaciones y Mercados, y el año 1927 la del Norte. Su tendido es de 18 kilómetros. ¿Qué cantidad de material móvil acompaña a esas reversiones? ¿Nos entregarán cincuenta coches, diez, cinco? ¿Cuántos?

Por otra parte, ¿revertirá con esas líneas la Central de distribución eléctrica y las baterías de acumuladores que la Compañía utiliza para todas las líneas?

Otra cuestión. ¿Con las reversiones referidas está la Compañía obligada a facilitar al Ayuntamiento medios de crear el fluido que pone en marcha a los coches, o por lo menos, a proporcionarle un contrato de suministro de fluido en condiciones de economía?

Hay señores, que, con la mejor buena fe, creen que la cuestión de los tranvías se resuelve por sí sola, esperando, tranquilamente, los plazos de reversión de las líneas. Yo invito a esos señores a que den una respuesta satisfactoria a las preguntas que acabo de enunciar. Estoy seguro de que, o se irán por los cerros de Ubeda, o no darán una contestación favorable para Madrid. Ello es lógico, dados los términos en que las concesiones se han otorgado.

Y es que, como he afirmado en pleno salón de sesiones, cada concesión es un nido de pleitos. No reconocer esta verdad es engañar al vecindario haciéndole creer que, una vez cumplidos los plazos de concesión, el camino es llano y fácil. Y ello es trabajar consciente o inconscientemente en provecho de la Compañía.

Si seguimos el *statu quo*, llegará la fecha de las reversiones, y Madrid dispondrá de unos kilómetros de carriles y de cables con sus soportes, de unos cuantos coches—los que quiera la Compañía darle—; del derecho a explotar las líneas; pero ni contará con los coches que exigen las necesidades del servicio, ni con fluido para la tracción. O en otros términos: tendrá las líneas pero no los medios necesarios para explotarlas. El dilema que se ofrecerá a la municipalidad será éste: o entablar una serie de pleitos con la Compañía, o avenirse, forzada por las circunstancias, a las fórmulas de arreglo que quiera la Compañía imponerle.

Por ello, no basta esperar pasivamente cómo los plazos de revisión se van cumpliendo. Es necesario, además, adoptar las medidas que garanticen al Municipio la posibilidad de explotar las

líneas que reviertan en condiciones convenientes y en forma que el vecindario pueda apreciar los beneficios de la municipalización del servicio.

De mis palabras se infiere claramente que soy de opinión de que el Municipio se haga cargo de las líneas del Norte y de Estaciones y Mercados, los años 1926 y 1927. Ahora bien, para acometer esa empresa debe apresurarse a tomar resoluciones que le pongan en condiciones de que la explotación se realice con éxito.

Para descubrir mi pensamiento por completo, añadiré que, a mi juicio, sería un mal negocio que el Ayuntamiento explotara únicamente 18 kilómetros de línea que comprenden las dos concesiones que revierten en 1926 y 1927, razón por la que creo que lo pertinente es que el Ayuntamiento, a la vez que se prepara para recibir los referidos 18 kilómetros, negocie el rescate de las demás líneas o establezca otras. Es la forma de que pueda el Ayuntamiento influir con eficacia en el servicio de transporte de viajeros por el interior de la ciudad, cosa que no le sería dable efectuar, si circunscribiera su acción a explotar las líneas del Norte y de Estaciones y Mercados, líneas que ya hoy sufren en buena parte la competencia del Metropolitano. (Casi seguramente, para la fecha en que el Ayuntamiento inicie la municipalización de tranvías, el Metropolitano, la Compañía de Tranvías y la de Autobuses—si se ha establecido—, se habrán fusionado o habrán constituido un *cartells*.)

Sé que hay sectores del Municipio que no participan del criterio que a grandes rasgos acabo de exponer. Hay quien opina que la solución radica en la unificación de tarifas y concesiones. En 1915 se tomó un acuerdo en ese sentido y cuyas bases principales eran: reversión de todas las líneas el año 1950 y tarifa única de 10 céntimos. Sospecho que la Compañía de Tranvías desearía que la solución se orientara por ese lado, mas no creo que se avenga a reproducir las negociaciones tomando como punto de partida la tarifa de 10 céntimos y la reversión en el año 1950. Sin estas bases todo arreglo que se concertara sería peligrosísimo para el vecindario y para los intereses del Ayuntamiento.

Es posible que haya quien sea partidario de arrendar las líneas a la Compañía a medida que vayan revirtiendo. Este procedimiento es sobre todo cómodo, porque no obliga a pensar más que en el precio del arriendo.

Pero la cuestión no se reduce a buscar unos ingresos al Ayuntamiento por este concepto. Tiene otros aspectos tan importantes o más que el fiscal. Entre otras cuestiones hay que tener en cuenta la influencia del tranvía en la baratura de la vivienda y en el desarrollo de la población.

Si contra mi criterio prevaleciera esta solución, habría que plantearla concediendo en todo momento al Ayuntamiento el derecho a municipalizar y a rescatar las líneas no revertibles inmediatamente e imponiendo tarifas económicas y restricciones en la explotación que garantizaran los intereses municipales y los generales del vecindario. En Lieja, donde el arriendo de los tranvías proporciona al Erario municipal más de 600.000 pesetas anuales; en Milán, que los arrendó por veinte años en 1897, y en Londres, que, aunque explota directamente la mayor parte de los 250 kilómetros de línea municipalizada, tiene en arriendo algunas líneas, los Ayuntamientos no se han limitado a fijar el canon de alquiler, han impuesto otras condiciones como las por mí indicadas. Por otra parte, hablar en Madrid de arriendo de líneas de tranvías es, por lo menos, prematuro. Aún no se ha intentado en serio municipalizar el servicio y explotarlo por el propio Municipio.

El Concejo madrileño debe orientarse resueltamente en favor de la municipalización del servicio de tranvías. La intensidad de la carestía de la vivienda, las dificultades con que se tropieza para el desenvolvimiento de Madrid, son estímulos para que entremos por esos derroteros. Es el camino que siguen la generalidad de los Municipios de las grandes ciudades europeas, salvo en Francia, en esto y en otras cosas más rezagada que las demás naciones de nuestro continente.

Las experiencias de las municipalizaciones de tranvías de Londres, Liverpool, Manchester, Glasgow, Birmingham, y otras importantes poblaciones en Inglaterra; las de Dresde, Munich, Colonia, Maguncia, Metz, Colmar, Francfort, Sur-Main, Dusseldorf, en Alemania; las de Zurich, Lucerna, Bale y Berna, en Suiza; las de Viena en Austria, evidencian hasta la saciedad que este servicio debe explotarlo el Municipio, más aun que por los ingresos que proporciona a sus presupuestos locales, porque de ese modo se facilitan medios de comunicación rápidos y económicos al vecindario y se contribuye a abaratar el precio de las habitaciones y a mejorar la salubridad pública.

Por lo que afecta a Madrid, la municipalización está más indicada que en ninguna otra ciudad; lo exige la forma aguda que reviste la crisis de la vivienda, la absurda distribución de la red tranviaria, lo elevado de sus tarifas y la necesidad de llevar la población a zonas que hoy no se edifican por carecer de elementos de transporte. Exige, además, la garantía del éxito en los pingües ingresos que obtiene la Compañía, la que en épocas normales distribuye entre sus accionistas dividendos del 12 y del 14 por 100 y que en el espacio de pocos años ha duplicado sus ingresos brutos (de ocho millones de pesetas, ha pasado a diez y siete). Este año llegarán sus ingresos a los 20 millones.

En consecuencia de lo expuesto, propongo:

1.º Tratar con la Compañía sobre la cantidad de material móvil que ha de entregar con cada reversión y sobre los demás extremos a que he hecho referencia al analizar las concesiones.

2.º Recabar del Estado disposiciones legales que atribuyan a los Municipios los derechos que les corresponden en materia de tranvías y que facilite medios para el rescate de las líneas pendientes de reversión.

3.º Preparar en el Ayuntamiento los organismos adecuados para encargarse de la explotación del servicio de tranvías.

4.º Procurarse los elementos necesarios para que el Ayuntamiento, a la par que se encarga de las líneas que revierten en 1926 y 1927, explote otras líneas, bien porque, de acuerdo con la Compañía, rescate el resto de las concesiones, bien porque las construya con cargo a los presupuestos municipales.

Casa de la Villa, a 12 de enero de 1922.—Mariano García Cortés, Emilio Reglero y A. López Baeza.

Informe del Pleno de los señores Letrados consistoriales respecto de los puntos de derecho que en cada una de las concesiones tranviarias asistan al Ayuntamiento para el día en que hayan de revertir al mismo las citadas líneas

Excelentísimo señor:

En propuesta formulada por varios señores Concejales relativa a la reversión de las líneas de tranvías, a los derechos que a los Municipios deben corresponder y han de recabar del estado sobre estos servicios urbanos, y a la municipalización y explotación por los Ayuntamientos de tales medios de transporte, cuestiones todas de grandísima y excepcional importancia, se interesa con relación al primero de ellos que se trate con las Compañías acerca de la cantidad de material móvil que han de entregar en cada reversión y sobre los demás extremos de que se hace referencia en la indicada proposición al analizar las concesiones de las líneas establecidas en esta capital, habiéndose acordado que los Letrados consistoriales dictaminen «respecto de los puntos de derecho que en cada una de las concesiones tranviarias asistan al excelentísimo Ayuntamiento para el día en que han de revertir al mismo las citadas líneas».

Es el principal de estos puntos, que en realidad los comprende todos, pues que habrá de ser origen, base y fundamento de las cuestiones que con motivo de la reversión se susciten, el relativo a lo que deba ser objeto de la misma; y antes de ahora se han ocupado de ello los Letrados en dos informes, emitidos, respectivamente, el 1 de marzo de 1910, por los licenciados D. Manuel María Moriano y D. Ramón Fernández Mera, y el 4 del propio mes por D. Gonzalo Romero y el firmante D. Gregorio Campuzano, quienes sin discrepar en absoluto de lo opinado por los dos primeros, estimaron que debían determinar con mayor amplitud el derecho del Ayuntamiento en extremo tan interesante como el de la reversión de las centrales de energía eléctrica pertenecientes a los concesionarios de los tranvías.

Dispuesto que se presentaran por éstos los correspondientes inventarios para los efectos de la reversión, surgió la duda, entre otras, de si habían de considerarse o no revertibles las expresadas centrales productoras de electricidad, así como las cocheras, talleres y oficinas, y los citados Sres. Moriano y Fernández Mera, después de manifestar que no creían de su competencia la determinación de todas o cada una de las cosas o elementos que constituyan o formen parte integrante de las distintas concesiones de tranvías al objeto de que figuren en dichos inventarios, y entendiéndolo, por el contrario, que esta es operación puramente técnica, si así puede llamársela, que ha de ejecutarse con sujeción a principios estrictamente legales, cuya indicación de éstos era lo único a que habían de referirse en su dictamen, establecieron las conclusiones siguientes.

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

»Segunda. En los inventarios correspondientes a las concesiones de tranvías en que se haga expresión del material semoviente o semovientes, que hayan de revertirse, deberán comprenderse los medios de tracción empleados por el tranvía en sustitución de los semovientes que des-

aparecieran por el cambio de motor, pues a tenor de lo que dispone el artículo 119 del reglamento de 24 de mayo de 1878, para la ejecución de la ley de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877, al expirar la concesión la Empresa entregará a quien corresponda, en buen estado del servicio de tranvías, sus dependencias, material y medios de tracción.

»Tercera. En el inventario correspondiente a la línea de Estaciones y Mercados, habrá de tenerse en cuenta, además de lo estipulado en la cláusula referente a la reversión y lo dispuesto en el artículo 119 del reglamento antes citado, lo que se preceptúa por Real orden de 23 de agosto de 1898, dictada para autorizar el cambio de motor, en cuyo número 4.º de dicha soberana resolución se establece que la sociedad concesionaria garantizará en 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.

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

Adviértese que en las conclusiones transcritas no se expresó opinión alguna concreta en cuanto a la reversión de las centrales de electricidad, mejor dicho, se guardó absoluto silencio sobre este punto.

Por su parte, el Letrado D. Gonzalo Romero y el firmante Sr. Campuzano emitieron su dictamen en los términos siguientes:

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

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

Al examen de cuestión tan importante han dedicado los Letrados especial estudio, como el asunto lo requiere y exige, sosteniendo frecuentes, repetidos y muy empeñados debates, en los que resultaron siempre encontradas las opiniones de unos y otros, de tal modo, que muchas veces se ofreció el caso de que se hubieron de exponer y mantener hasta tres distintos criterios sobre puntos determinados, y se propusieron diferentes conclusiones y dictámenes, que al ser luego discutidos no lograron la común aceptación, y aun sucedió en alguna ocasión que sólo tuvieron la de quien los formulara.

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

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

rado necesaria por la excepcional importancia del asunto, ya se resuelva hoy, ya durante el curso de los años que faltan aun para el término de la primera concesión que ha de caducar.

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

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

Y, precisamente, las concesiones anteriores a ésta, que son la del tranvía de Madrid y la del tranvía de Madrid a Leganés, al obtener la autorización para el cambio de motor, la primera por Real orden de 29 de julio de 1897, inserta en la escritura de 9 de noviembre del mismo año, y la segunda por Real orden de 6 de diciembre de 1901, se las impuso la expresa condición de quedar sometidas a la citada ley de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877. Es, por tanto, evidente, que dicha ley y su reglamento son aplicables, tanto a las dos referidas concesiones, a pesar de ser fecha anterior, como todas las demás que posteriormente se otorgaron.

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

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

Nada dice la ley de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877 que de un modo especial y concreto se refiera a la reversión de los tranvías, o mejor expresado, en cuanto a los mismos, precepto alguno que singularmente determine cómo debe efectuarse su reversión, de donde se desprende que quiso aplicarles las reglas o disposiciones en aquélla contenidas para los ferrocarriles, con tanto más motivo, cuanto que su artículo 69 define los tranvías expresando que se designan bajo tal denominación para los efectos de la mencionada ley, los ferrocarriles establecidos sobre vías públicas, los llama ferrocarriles, los considera como tales, y de ello lógicamente se desprende que, cuando no existía 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 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 pueda invocarse lo que prescribe el artículo 79 referente a las condiciones particulares que, además de las generales, habrán de regir para su construcción y explotación, porque es visto que sólo pueden referirse a dichos dos períodos y no al que sigue al término del último de ellos, que es el de la reversión, el cual comienza en el momento preciso en que dejan de ser explotados por el concesionario.

Y ya en este punto, es llegada la oportunidad de citar el 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 anteriormente expresadas resulta de aplicación a los Municipios cuando se trata de tranvías, o lo que es igual, ferrocarriles urbanos, ya que así los llama la ley y no contiene ésta ninguna otra prescripción especial que a su reversión se refiera.

Por si esto no fuera bastante, el 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 ocupe de las líneas públicas de su respectiva pertenencia.

Pero todavía hay más; 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 pleno disfrute de los rendimientos que produzca la explotación del tranvía.»

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

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

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

Si, pues, éste tiene establecida alguna central productora de energía eléctrica con destino a la tracción del tranvía, además de constituir 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 de aplicar los mismos razonamientos ya expuestos acerca de la recta y acertada interpretación del artículo 119 del reglamento, y por ello entienden los informantes 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 superfluo, debiendo comprenderse entre lo revertible todas las dependencias de aquella clase que al servicio del tranvía se hallen destinadas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tal fué el dictamen en el que hoy se ratifica el Sr. Campuzano y que aceptan y al cual prestan su más absoluta conformidad los demás infrascritos.

No tienen noticia los Letrados acerca de si los inventarios de los bienes de las Empresas de tranvías, revertibles a favor del excelentísimo Ayuntamiento, llegaron a ser definitivamente formados y aprobados, y presumen que el asunto debió quedar en la misma situación en que se encontraba, pues, según parece, el expediente tramitado al efecto, derivó luego hacia la unificación de tarifas y después hacia ésta combinada con la de las fechas de reversión.

No puede desconocerse que la principal y más eficaz medida para prevenir futuras cuestiones y asegurar los derechos del Ayuntamiento, por lo que a la reversión de las líneas de tranvías se refiere, es la de formar los indicados inventarios, si ya no lo hubieren sido, y la de establecer la conveniente intervención, sobre todo durante los últimos años de las concesiones, a fin de que el material fijo y móvil se conserve y mantenga en la calidad, cantidad, uso y estado debidos, y nunca con merma, disminución o deprecio del que en los inventarios figure.

Mas en relación con esto y con la reversión de las líneas, han de tenerse en cuenta algunos otros datos de gran interés que, por ser de fecha posterior a los dictámenes de los Letrados, de que antes se ha hecho referencia, no se mencionan en ellos.

En 22 de octubre de 1915 aprobó el Ayuntamiento la unificación de tarifas y fechas de reversión de las líneas de tranvías, acuerdo que en cuanto a este segundo extremo había de ser objeto de una ley para su validez y eficacia, pero después varios señores Concejales formularon una propuesta que acogió la Alcaldía Presidencia y aprobó la Corporación municipal en 26 de octubre de 1918, en la que estimando que entre todas las personas que, con responsabilidad de sus opiniones y actos habían intervenido en el problema de la revisión de las concesiones de tranvías al Ayuntamiento, se había determinado el juicio unánime de que sería altamente perjudicial para el interés público consentir que esta reversión se aplazase con pretexto de unificación de las fechas a cambio de rebajar las tarifas o con cualquier otro, e interesaron se adoptaran las siguientes resoluciones:

«Primera. Dejar sin efecto el acuerdo municipal de 22 de octubre de 1915.

Segunda. Interesar del Parlamento y del Gobierno que, al legislar sobre esta materia, se digne tomar en cuenta estas aspiraciones.

a) Que puedan los Ayuntamientos imponer libremente arbitrios a las explotaciones tranviarias por ocupación de la vía pública o por cualquier otro concepto, dando a ese precepto legal efectos retroactivos para que puedan quedar sin efecto cualesquiera minoraciones de esa libertad, a que los Ayuntamientos se hubieran comprometido.

b) Que puedan los Ayuntamientos revocar las concesiones de tranvías indemnizando previamente a la Empresa concesionaria, como dispone a favor del Gobierno el artículo 9.º de la ley de

16 de julio de 1864, declarada en vigor por la de 14 de agosto de 1895. Esta indemnización se regirá por la ley de Expropiación forzosa.

c) El Gobierno ejercerá por sí mismo o transmitirá a los Ayuntamientos la facultad reconocida en el artículo 49 de la ley de Ferrocarriles de 1877, de revisar las tarifas de cinco en cinco años e imponer las rebajas que juzgue oportunas sin necesidad de que se promulgue para ello una ley, pero manteniendo las garantías que dicho artículo establece.

d) Durante los diez últimos años de una concesión tranviaria los Ayuntamientos tendrán derecho a establecer una intervención en la línea, a fin de asegurar la efectividad de la reversión y conocer el valor y el funcionamiento de la línea en sí misma y en relación con las demás que con ella integran una misma red.»

Bien porque se practicaran las gestiones oportunas para el cumplimiento del anterior acuerdo, bien por iniciativa propia, el Ministerio de Fomento dictó con fecha 6 de mayo de 1919 una Real orden, en cuyo preámbulo se decía:

«Ilustrísimo señor: Existe desde hace mucho tiempo en Madrid una protesta unánime contra el excesivo coste de los transportes tranviarios, y es obligación del Gobierno estudiar urgentemente el caso para ponerle remedio, si cupiere, en lo posible. Al mismo tiempo que se trata de esto convendría ocuparse de otros dos aspectos del problema tranviario, a saber: la utilización de los tranvías para el transporte de mercancías y la progresiva intervención del Municipio en la explotación del negocio por las Empresas durante los últimos años de la concesión, ya que si las tarifas llegasen a ser rebajadas se produciría inmediatamente el fenómeno de que aumentaría el tráfico y disminuiría naturalmente el interés de las Empresas en atenderle, cosa esta última que no entraña un cargo para la Compañía, sino el reconocimiento de una verdad tan indudable cual es la de que todo negocio mercantil tiene su legítimo fundamento en la idea de lucro.»

Añadía que para lograr mediante asesoramientos prudentes y con el leal concurso de las Empresas los fines que el pueblo de Madrid busca con tanta insistencia como razón se había dispuesto que en los días 16 y siguientes de aquel mes y bajo la presidencia del Ministro o por su delegación el Director general de Obras públicas, se celebrará en Madrid una conferencia para tratar de estos problemas:

- a) Rebaja de las actuales tarifas de tranvías de Madrid.
- b) Utilización de sus redes para el transporte de mercancías.
- c) Intervención municipal en las concesiones próximas a su fin.

Se ordenó además en dicha Real orden que a esta conferencia serían invitados:

«El Alcalde de Madrid y dos Concejales, designados por el excelentísimo Ayuntamiento.

Un representante de la Cámara de la propiedad.

Otro de la Cámara de comercio.

Otro de la Cámara de la industria.

Un Consejero de Obras públicas.

El Presidente de la Asociación de la Prensa o por su delegación un Director de cualquiera de los diarios madrileños.

Un representante de la Sociedad de Economía nacional.

El Director de la Compañía de Tranvías del Este de Madrid, actual explotadora de las concesiones, asistido de los funcionarios técnicos de la Empresa, cuyo concurso estime necesario.

Un representante de la Asociación de Propietarios del barrio de Bellas Vistas.

Otro de la Asociación de Propietarios del barrio de Lozoya.

Otro de la Asociación de Propietarios del Puente de Vallecas.

Otro de la Asociación de Industriales y Vecinos de la zona Norte de Madrid.

Otro de la Asociación de Propietarios de la Prosperidad.

Otro de la Asociación de Propietarios, Vecinos e Industriales de la colonia «El Porvenir», de la Fuente de la Mina.

Otro del Sindicato tranviario de Madrid.

Otro de la Asociación general de Obreros y Empleados de tranvías de Madrid.

Otro de La Lucha.

Otro de la Caja de Socorro, creada para el personal de las Sociedades de tranvías del Este de Madrid y de Leganés.»

Y se mandó, en fin, que se haría constar en definitiva el parecer de las personas que integraban la conferencia para ilustración del Ministerio de Fomento.

Esta Real orden fué comunicada al Ayuntamiento, al que se dió cuenta en sesión de 6 del mismo mes y acordó designar para la Comisión de Concejales a los Sres. Gabilán y Asprón.

Desconocen los informantes el resultado de aquella conferencia y los acuerdos que en ellas se tomaran; pero bien se advierte que toda esta actuación de que se viene hablando se encaminaba a los mismos fines y propósitos que la propuesta actual a que este dictamen se refiere, y de los cuales se ha preocupado el Ayuntamiento antes de ahora, por lo que habrá de insistirse ante el

Gobierno, y, muy especialmente, en el Ministerio de Fomento, para lograr que sean aquéllos satisfechos.

Entre tanto, ocurrió algo que merece ser acogido. No habiéndose conformado la Sociedad general de Tranvías de esta capital con el acuerdo de 26 de octubre de 1918, por el cual fué anulado el de 22 de igual mes de 1915, relativo a la unificación de tarifas y fechas de reversión, acudió enalzada al excelentísimo señor Gobernador civil, que la estimó en resolución de 22 de marzo de 1919; y contra ésta se ha interpuesto por el Ayuntamiento recurso contencioso-administrativo ante el Tribunal provincial, y su trámite pende de que se resuelva otro recurso que, por lo visto, entabló también la Corporación municipal ante el Ministerio de Fomento contra la providencia de aquella autoridad gubernativa. Es decir, que en la actualidad está revocado el acuerdo municipal de 26 de octubre de 1918 en el que tan importantes determinaciones se adoptaron, si bien se han interpuesto por el Ayuntamiento los dos indicados recursos, uno en la vía gubernativa y otro en la contencioso-administrativa.

Posteriormente, la Comisión especial de tranvías formuló propuesta en 26 de octubre de 1921 que aprobó el Ayuntamiento en sesión de 5 de noviembre último, sobre alteración de las tarifas, mejor aún, de los precios dentro de aquéllas, aumentando el asignado a diferentes trayectos, y modificando éstos con mejoras en el servicio, acuerdo en el que, entre otros extremos, se hizo constar por el Ayuntamiento la especial reserva de su derecho a intervenir en cuanto concierne al régimen de explotación, cuidado y vigilancia de las líneas servidas por la Sociedad Madrileña de Tranvías, y de la facultad de reglamentar el desarrollo del servicio.

En el mismo acuerdo se consignó que la Compañía acepta y se compromete a cumplir el reglamento aprobado por el Ayuntamiento en sesión de 4 de mayo de 1920, o bien se sometería, en un plazo de quince días a partir de la conformidad con el acuerdo que se adoptaba, a las modificaciones que conceptúe absolutamente precisas para ser discutidas en la Comisión y sometidos los acuerdos resultantes a nueva sanción del Ayuntamiento.

Se fijaron además en el propio acuerdo varias condiciones, tales como las de establecer en un plazo máximo de seis meses las reformas proyectadas para evitar las interrupciones en el servicio por falta de flúido; que se pondrían en circulación nuevos coches motores; que se establecerían los servicios de transportes de mercancías, desde las Estaciones de los ferrocarriles a los Mercados, en un plazo de seis meses en lo que se refiere al material fijo y comprometiéndose a encargar inmediatamente el material móvil para el completo funcionamiento del servicio; que la Empresa establecería en un plazo de tres meses paralelas en la Puerta del Sol en las líneas de Preciados y glorieta de Ruiz Giménez; que en un plazo de tres meses se comprometiera a dar comienzo a las obras, y éstas continúen sin interrupción, hasta la completa instalación de las nuevas líneas que tiene concedidas, como son la del Príncipe de Vergara y Bárbara de Braganza por Florida y Salesas a Recoletos; que active y procure se reanude la tramitación de aquellas líneas en que estuviese interrumpida, como la de la plaza del Progreso a la calle del Duque de Alba, Hipódromo y Santa Engracia por Ríos Rosas, y Ventas del Espíritu Santo al Cementerio de la Almudena; que se prolonguen otras líneas en el acuerdo expresadas; que la Compañía reconocerá al Ayuntamiento la facultad de establecer una intervención durante los cuatro últimos años de una concesión tranviaria, en la línea correspondiente, a fin de asegurar la efectividad de la reversión y conocer el valor y funcionamiento de la línea en sí misma, y que en aquellas concesiones en que no se hubiere determinado concretamente la obligación de la Compañía de conservar, no sólo la entreví, sino también la faja de 0,50 metros a cada lado de los rieles, se entenderá hecha la aclaración de que incumbe a la misma dicha conservación.

No hay para qué señalar la gran importancia y trascendencia de este acuerdo municipal, si fué aceptado por la Compañía Madrileña de Tranvías, como hace presumir la elevación de tarifas últimamente puestas en vigor, ya que no podía regir sin la conformidad de la Empresa con el citado acuerdo, en el que, entre otras obligaciones, se la impusieron la de aceptar y cumplir el reglamento aprobado por el Ayuntamiento o someter al mismo las modificaciones que considerase precisas, la de reconocerle la facultad de establecer una intervención durante los cuatro últimos años de cada concesión para asegurar la efectividad de la reversión y la de hacer las reformas proyectadas, y que por el Concejo se precisaron, para evitar las interrupciones en el servicio.

Así, pues, lo primero que procede es dejar bien determinado en este expediente si la Compañía mencionada ha prestado o no su allanamiento con el expresado acuerdo municipal y le ha aceptado en todas sus partes, porque de ello dependen las medidas que hayan de adoptarse, caso negativo habrá de requerírsela para que lo verifique en el plazo que se la señale; siendo de interés, una vez aceptados, o si ya lo hubiese sido, que por quien corresponda se estudie y examine si la referida Empresa ha cumplido y cumple las distintas obligaciones derivadas del repetido acuerdo, una de las cuales es público que no lo está, como lo es la de establecer el servicio de paralelas en la Puerta del Sol para las líneas de Preciados, en el plazo de tres meses.

*Acordada la formación de los correspondientes inventarios de los bienes de las Compañías o

Empresas de Tranvías revertibles al excelentísimo Ayuntamiento, es una medida de seguridad y garantía de los derechos e intereses del Municipio, que debe adoptarse, la de que esos inventarios se completen y terminen, si no hubieren sido ultimados, y que en todo caso se adicione a ellos los demás bienes que con posterioridad hayan adquirido aquéllas con destino a los servicios de toda clase propios de sus concesiones o necesarios para su explotación, en los términos indicados en las conclusiones del informe emitido por los Sres. Moriano y Fernández Mera, con la amplitud y extensión expresadas en el de los Sres. Campuzano y Romero, de que ya se ha hecho referencia.

Como las Compañías de Tranvías explotan cada una diferentes concesiones y tienen material móvil común para todas ellas, es de necesidad, a los efectos de la reversión, que se determine el que corresponde a cada concesión, pues de otro modo se ofrecerá una dificultad y un motivo de discordia y litigio llegada que sea aquélla, ya que en el interés de las Empresas estará aplicar lo más y lo mejor a las líneas que sigan disfrutando, con perjuicio para el Ayuntamiento; y para evitarlo se ha de hacer reseña y descripción detallada de aquél, así como del que le reemplace o sustituya cuando desmerezca o se inutilice, por ser deber de las Empresas entregarle en buen estado de conservación.

Por el mismo motivo existirán también dependencias, talleres, oficinas y accesorios comunes al servicio de varias concesiones explotadas por una sola Compañía, y en tales casos se tratará ya de bienes inmuebles que por su naturaleza y destino no admitirán, como las cosas muebles, la aplicación de los mismos con división de partes y por separado a cada una de las distintas concesiones, y ni aun serán útiles ni aprovechables parcialmente para ninguna de ellas, sin que por otro lado se pueda privar de su uso y servicio a la primera línea y las demás que sucesivamente vayan siendo objeto de la reversión. ¿Serán total y absolutamente revertidos esos bienes con la primera concesión que termine? ¿Lo serán parcialmente? ¿No lo serán en todo ni en parte hasta que termine la última de las concesiones a que los expresados bienes estén afectos? ¿Podrá utilizarlos el Ayuntamiento mientras tanto para el servicio de las líneas revertidas, ya que esto será imprescindible, pues de lo contrario la reversión resultaría incompleta y deficiente? ¿Cómo habrá de efectuar esta utilización, a título de simple usuario o de propietario en parte y nudo propietario en otra, en la que corresponde el usufructo a la Empresa concesionaria de las líneas no revertidas? ¿Se regirá esta distinta coparticipación, con los diferentes caracteres expresados, por las reglas de la comunidad de bienes, con las limitaciones que naturalmente impone para la entidad concesionaria su derecho de mero usufructo?

Son todas estas cuestiones de grandísimo interés que han de prevenirse, y mejor aún, procurar que se hallen ya solucionadas entre el Ayuntamiento y las Compañías para cuando llegue la reversión.

Entre las dependencias de las Compañías explotadoras de los tranvías hay algunas que, como los talleres y cocheras, las tienen situadas las Empresas en puntos estratégicos y convenientes para el servicio de las diferentes redes y concesiones que en la actualidad explotan; pero que al efectuarse las respectivas reversiones podrán quedar sin el necesario enlace con la línea revertible, ofreciendo una solución de continuidad que impida la imprescindible comunicación directa entre aquélla y los talleres expresados y cocheras; y debiendo entregarla el concesionario con todos los medios y elementos por él empleados para la explotación, sin que ésta se interrumpa, entienden los firmantes que las Empresas vendrán obligadas a facilitar el servicio de las referidas dependencias a la línea o líneas revertidas por la vía que aún no lo hubiere sido y las ponga en comunicación, tal y como ahora se realiza, sin derecho a exigir por ello peaje alguno, aunque sí habrá de contribuir el Ayuntamiento, en la cuantía y proporción correspondiente, a los gastos de reparación y conservación de dicha vía.

Han de formar también parte de los bienes revertibles, según se ha dicho, las centrales de producción eléctrica que tengan establecidas las entidades concesionarias, y con relación a ellas, si sirven a líneas de diferentes concesiones, habrá que solucionar las mismas cuestiones ya indicadas respecto a las dependencias y oficinas que se hallen en igual caso.

En alguna concesión se impuso a la Sociedad concesionaria la obligación de garantizar que la línea no se encuentre nunca sin medios para el suministro de la energía eléctrica, y la de entregar al Ayuntamiento, al terminar aquélla, los citados medios y aparatos destinados a producir dicha energía. En alguna otra la Compañía concesionaria quedó obligada a garantizar en absoluto el uso de tales aparatos y medios precisos para obtener la energía eléctrica necesaria en todo tiempo y en la época de la reversión de la línea al Ayuntamiento. Y en alguna otra el concesionario se obligó a conservar en perfecto estado todos los elementos de explotación del tranvía, y si no construyera fábrica propia, para suministrar al mismo la energía eléctrica quedó también obligado a garantizar que no se carecerá nunca de medios para efectuar dicho suministro cuando el tranvía pase a ser propiedad del Ayuntamiento.

Importa, en su virtud, que se requiera a las Empresas explotadoras de las líneas de tranvías a las cuales se hayan impuesto las referidas condiciones, ya en la concesión, ya al autorizarlas

la sustitución de motor, para que cumplan con la obligación que contraieron de garantizar el mencionado compromiso, determinando cuáles sean las garantías que a la seguridad y eficacia del mismo ofrecen.

Es, finalmente, otro punto de interés el relativo a la combinación de servicios, que será preciso tener preparada y concertada con las Compañías concesionarias de las líneas de tranvías para cuando se efectúe la reversión de cualquiera de éstas, si han de continuar aquéllos con la regularidad debida y en la forma adecuada y normal que exigen el trazado de las vías y los recorridos establecidos, algunos de los cuales comprenden hasta tres concesiones distintas, como el de la Bombilla al Hipódromo y el de la Moncloa por Leganitos a la Puerta del Sol y Ronda de Embajadores.

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

Madrid, 1 de mayo de 1922.—Licenciado *Gregorio Campuzano*.—Licenciado *Alvaro de Blas*.
Licenciado *José Sama*.—Licenciado *Andrés Llovet*.—Rubricados.—Es copia.

Informe del pleno de Letrados consistoriales sobre el cómputo de las fechas de reversión de las líneas de tranvías

Excelentísimo señor:

Los Letrados consistoriales, cumpliendo lo ordenado por V. E., a propuesta de la Comisión especial de tranvías, emiten su dictamen respecto a la reversión al Municipio de las líneas establecidas en esta capital y fecha respectiva que ha de efectuarse la de las distintas concesiones otorgadas, a cuyo efecto han examinado los datos y antecedentes obrantes en el libro editado en la Imprenta Municipal en 1906, en el que figuran dichas concesiones y un cuadro sinóptico de las mismas.

No son ciertamente todo lo claras y explícitas que debieran las disposiciones dictadas acerca de la reversión de las líneas férreas y tranviarias, lo que ha dado motivo a que unas veces se haya tomado como punto de partida para el cómputo de estas clases de concesiones, o sea, del plazo de duración, la fecha en que fueron otorgadas, otras la del término del tiempo señalado para ejecutar las obras de construcción del ferrocarril o tranvía, otras la del día en que comenzara la explotación de la línea y no ha faltado algún caso en que se ha guardado sobre ello absoluto silencio. La ley de 3 de junio de 1855, se limitó a establecer en su artículo 14 que las concesiones de las líneas de servicio general se otorgaran por término de noventa y nueve años, cuando más. Fué bastante más preciso y categórico el artículo 25 del pliego de condiciones generales para la concesión de ferrocarriles de aquella clase, publicado en la Instrucción aprobada por Real decreto de 15 de febrero de 1856 para el cumplimiento de la expresada ley, en la cual se dice: «que la Empresa explotará el ferrocarril durante los años determinados por la ley de concesión, con arreglo a la tarifa que en ella se fije».

La ley de 16 de julio de 1864, para los ferrocarriles servidos por fuerza animal y los demás en que no se empleen locomotoras, volvió a incurrir en la vaguedad de la anterior al disponer sencillamente en su artículo 7.º que «la duración de las concesiones no podía exceder de sesenta años», y la ley general de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877, en su artículo 22 reprodujo al pie de la letra lo establecido en el artículo 14 de la de 3 de junio de 1855, ordenando en su artículo 68, que trata de los ferrocarriles destinados al uso particular, que éstos serán concedidos por el Gobierno por noventa y nueve años, cuando se pide la ocupación del dominio público y previniendo en el artículo 76 que las concesiones de tranvías no podrán hacerse por más de sesenta años y serán objeto de subasta, que versará sobre el tipo de las tarifas máximas o sobre el plazo de concesión.

Más explícito fué luego el reglamento general de 24 de mayo de 1878, que en su artículo 21 dice así: «Durante el número de años que determine la ley de concesión, que no excederá de noventa y nueve, el concesionario podrá explotar el camino y disfrutar de los privilegios y exenciones que se consignan en el capítulo IV de la ley de Ferrocarriles, etc.» En igual sentido se expresó el artículo 25 de este modo: «Las Empresas concesionarias explotarán los ferrocarriles, durante los años determinados por su concesión, con arreglo a las tarifas aprobadas y según las condiciones que se hubiesen estipulado para su aplicación.» Y en el artículo 96, que se refiere a los tranvías, prescribe 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, respecti-

vamente, 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. Fué más categórico el artículo 117, en el cual se dispone: «que la Empresa explotará el tranvía durante los años determinados por la concesión con arreglo a las tarifas aprobadas, cuyos tipos, en ningún caso, podrán excederse».

Resulta de aquí que los preceptos reglamentarios más terminantes que las leyes de 1855, 1864 y 1877 se han referido a las *explotaciones* de ferrocarriles o tranvías al hablar del término de la concesión en algunos de sus preceptos, y por esta razón estiman los informantes que, cuando otra cosa no se disponga expresamente o se deduzca de las condiciones particulares de la concesión, el plazo de ésta ha de computarse a partir del día en que comenzó o debió dar principio la explotación de la línea, con arreglo a esas mismas condiciones, criterio análogo al sostenido por el Tribunal Supremo en sentencia de 30 de enero de 1919, al declarar que ese plazo debía contarse desde que terminó el concedido para la construcción del ferrocarril.

Esta ha de ser, a juicio de los infrascritos, la regla general, pero como ya se ha dicho, el cómputo del plazo debe hacerse ante todo con arreglo a lo que se disponga en las condiciones especiales de la concesión o de ellas claramente se deduzca, aplicando en otro caso aquella regla. Véase ahora lo que sobre el particular se previene en las concesiones de las diferentes líneas de tranvías establecidas en esta capital:

TRANVÍA DE MADRID

La concesión de éste fué formalizada en escritura pública de 11 de diciembre de 1869, por tiempo de noventa y nueve años, y su trazado comprendía desde las inmediaciones de los Campos Elíseos, pasando por la calle de la Casa de la Moneda, paseo de Recoletos, calle de Alcalá, Puerta del Sol, calle Mayor, Bailén, plaza de Oriente, lado izquierdo del cuartel de Artillería, calle de Quitapesares y Princesa, terminando en la proximidad de la nueva Cárcel.

En 25 de noviembre de 1878 concedió el Ayuntamiento la prolongación de la vía por la calle de Ferraz, desde la de Ventura Rodríguez hasta la cuesta de Areneros, y en igual fecha autorizó el excelentísimo Ayuntamiento la colocación de doble vía en la calle de Serrano, desde la calle de Goya hasta la estación del tranvía de Madrid. En 20 de agosto de 1885 se concedió la prolongación hasta la nueva Cárcel.

Por escritura de 9 de noviembre de 1897, se formalizó la concesión del cambio de motor de sangre por el de tracción eléctrica, otorgada en Real decreto de 29 de julio del propio año para este tranvía y además el de la Castellana Hipódromo y el de Claudio Coello a Ferraz, de los que luego se hablará; estableciéndose en la prescripción décimacuarta de esta concesión que la línea del barrio de Salamanca a los de Pozas y Argüelles quedaría sometida a la ley general de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877, y por tanto el plazo de la concesión será de sesenta años, contados desde el día de la publicación de dicha Real orden en la *Gaceta de Madrid*, que fué inserta en la del 31 del expresado mes.

En su virtud, el cómputo de los sesenta años de esta concesión empezó a ocurrir el mencionado día 31 de julio de 1897 y terminará el 30 de igual mes del año 1957.

TRANVÍA DE LA CASTELLANA A HIPÓDROMO

Fué otorgada la concesión en escritura de 15 de diciembre de 1880, y el trayecto que comprende es la calle lateral de la izquierda de los paseos de Recoletos y de la Castellana, que se denominan de Trajineros, arrancando desde la embocadura de la Costanilla de la Veterinaria, en que empalma con el tranvía del barrio de Salamanca hasta la terminación de la citada calle de Trajineros, al empezar en el Hipódromo, en cuyo punto el tranvía cruza a tomar por la otra calle lateral de la derecha de los mencionados paseos, por la que descende hasta el ángulo de la calle de Recoletos y paseo del mismo nombre, desde cuyo punto la cruza hasta la desembocadura de la calle del Almirante, en donde nuevamente empalma con el tranvía del barrio de Salamanca. (Se denominan aquí las calles y en las restantes líneas con los mismos nombres que figuran en las concesiones respectivas.)

En la subasta se adjudicó la concesión por cincuenta y nueve años, habiendo rebajado el licitador uno de los sesenta que figuran en el pliego de condiciones. Se fijó el plazo de dos meses, contados desde el siguiente día a la notificación del remate, para dar principio a las obras, Artículo 19, y el de diez y ocho, desde la misma notificación, para darlas por terminadas. Artículo 20, dispone el artículo 28 que el concesionario *explotará el tranvía* durante los sesenta años marcados para esta concesión, con arreglo a la tarifa aprobada, que ya se ha dicho quedaron reducidos a cincuenta y nueve. Y se previene en el artículo 12 que, concluidas que sean las obras,

se reconocerán por dirección facultativa, con asistencia del concesionario o de quien le represente, levantándose la correspondiente acta, *no pudiéndose poner en explotación el todo o parte del tranvía* sin que recayera acuerdo del Municipio.

Incuestionable es, a juicio de los informantes, que en este caso el plazo de la concesión es el de la explotación, puesto que en el artículo 28 se dice que el concesionario explotará el tranvía durante los sesenta años, o sean, cincuenta y nueve con la rebaja de la subasta, marcados para esta concesión. Y como quiera que, según el artículo 12, hasta que estén concluidas las obras y fuesen reconocidas, recayendo la aprobación del Municipio, no podía ponerse en explotación el tranvía, es claro que de aquí debe partir el plazo de la concesión.

Entienden por ello los Letrados infrascritos que el cómputo de cincuenta y nueve años de esta concesión ha de hacerse a partir del siguiente día al en que fuera notificada al concesionario la aprobación del Municipio, indicada salvo si de hecho hubiera comenzado la explotación anteriormente, en cuyo caso el término de la concesión se contará desde el día que dió principio aquélla; debiendo precisarse las fechas con los correspondientes datos, respecto a estos extremos, que podrán ser tomados en el respectivo expediente.

TRANVÍA DE CLAUDIO COELLO A FERRAZ

Se otorgó esta concesión en escritura de 23 de julio de 1887, por sesenta años, y en la condición primera se estableció que la línea había de partir de la del tranvía de la Compañía del Este, empalmando con ella en la carretera de Aragón, prolongación de la calle de Alcalá, en el punto de intersección de ésta con la de Claudio Coello, siguiendo por esta última hasta la de Goya, por la que continuará hasta la plaza de Colón, la cual cruza para subir por la glorieta de Santa Bárbara, entrando en el paseo de Santa Engracia hasta la desembocadura en el mismo de la Ronda de Santa Bárbara, toda la que había de seguir, desembocando y atravesando la glorieta de Bilbao y tomando por la calle de Carranza, glorieta de San Bernardo, todo el paseo de Areneros y la parte de cuesta del mismo nombre, hasta calle de Ferraz, término del tranvía.

Según la condición diez y nueve, el concesionario explotará el tranvía durante el término de sesenta años; y según la quince, no podrá ponerse en explotación el tranvía sin obtener la aprobación de la Superioridad, previo reconocimiento de todas las obras por la Inspección facultativa, de cuya operación se levantará la correspondiente acta.

Como se ve, esta concesión se halla en el mismo caso que la del tranvía anterior para los efectos del cómputo del plazo de la misma, con la sola diferencia de que allí se habla de la aprobación del Municipio y aquí de la aprobación de la Superioridad.

El plazo de los sesenta años se computará desde el siguiente día al en que dicha aprobación de la Superioridad haya sido notificada al concesionario, salvo también si de hecho hubiera comenzado la explotación con anterioridad, aplicándose el mismo criterio ya expuesto para el tranvía antecedente.

TRANVÍA DEL ESTE DE MADRID

Por Real orden de 5 de julio de 1881 se otorgó la concesión de un tranvía desde las Ventas del Espíritu Santo al paseo o ronda de Embajadores, pasando por la antigua carretera de Aragón, Puerta de Alcalá o plaza de la Independencia, antigua calle del Pósito, fuente de la Cibeles, calle de Trajineros, sitio donde existió la Puerta de Atocha, rondas de Atocha y Valencia, con un ramal desde esta última por las calles de Valencia y de Lavapiés a la plaza del Progreso.

Conforme al artículo 10, no podía ponerse este tranvía a disposición del público sino después de reconocido por el Inspector facultativo, quien daría parte del reconocimiento al Gobernador, y éste, si los informes fuesen favorables, resolvería que se abriese el tranvía al servicio público. En el artículo 12 se dispone que el concesionario explotará el tranvía durante los años determinados por la concesión, la que, según el artículo 18, durará sesenta años.

Por Real orden de 25 de octubre de 1898 se aprobó la sustitución del motor animal por el eléctrico.

En vista de las condiciones de esta concesión, le es aplicable lo que ya se ha dicho en cuanto a los precedentes con relación al cómputo del plazo para su explotación; es decir, que serán sesenta años, contados desde el siguiente al día en que fuera notificada la resolución del Gobernador para abrir el tranvía al servicio público, salvo si de hecho hubiese comenzado aquélla con anterioridad, pues entonces el cómputo se hará desde que tuvo principio la misma.

AMPLIACIONES

Por Real orden de 17 de marzo de 1902 se aprobó el proyecto de ampliación de vías del tranvía del Este de Madrid con las que desde la calle de Claudio Coello habrán de dirigirse a la Plaza de Toros por la calle de Goya, y por otra Real orden de 2 de septiembre del mismo año se aprobó el acta de la subasta para la ejecución de las obras, que fué adjudicada a la referida Sociedad del Tranvía del Este de Madrid.

En el proyecto aprobado no se expresó el plazo de la concesión; pero seguramente se consignaría en el pliego de condiciones de la subasta, del cual habrá noticias en el respectivo expediente, así como del resultado de la licitación, datos que, juntamente con la Real orden aprobatoria de la subasta, es preciso reconocer para determinar el cómputo del indicado plazo.

Por Real orden de 18 de abril de 1904 se aprobó el proyecto del tranvía con motor eléctrico por la glorieta de la Puerta de Atocha y paseo de las Delicias hasta unos 30 metros más allá de la carretera que da acceso a la estación del mismo nombre. En el libro impreso en que figuran las concesiones de tranvías no existe noticia alguna acerca del trámite posterior de dicho proyecto, cuya concesión, sin duda alguna, debió ser otorgada, puesto que por las citadas vías públicas se halla circulando actualmente un tranvía, y es necesario conocer las condiciones en que fué adjudicada, al efecto de establecer el cómputo del plazo de la misma.

Por Real orden de 12 de diciembre de 1904 se aprobó la prolongación de las líneas del tranvía del Este, con el proyecto de uno eléctrico desde la Ronda de Valencia hasta la glorieta del Puente de Toledo por el paseo de las Acacias; y en Real orden de 8 de enero de 1906 se aprobó el acta de subasta y se otorgó la concesión a la Sociedad de Tranvías del Este de Madrid, con arreglo al pliego de condiciones y tarifas que se publicaron en la *Gaceta* de 22 de septiembre anterior.

Las obras para la construcción de este tranvía debían comenzar en el término de dos meses a contar desde la fecha en que se publicó en la *Gaceta de Madrid* la Real orden de concesión y habrán de quedar terminadas en el plazo de cuatro meses, contados desde el día en que comenzaron. Artículo 9.º del pliego de condiciones. «El tranvía no podía ser abierto al servicio público, en todo ni en parte, sino después de ser reconocido por los funcionarios facultativos encargados de su inspección y de haberse cumplido todas las demás formalidades prevenidas en el artículo 116 del reglamento de 24 de mayo de 1878, en el que se dispone que los facultativos darán parte del resultado de sus reconocimientos al Gobernador de la provincia, y si los informes fuesen favorables, la expresada Autoridad resolverá que se abra el tranvía al servicio público». Este es el contenido del artículo 13 del pliego de condiciones.

El artículo 15 dice: «El concesionario explotará el tranvía durante el plazo de concesión, que será de sesenta años, a menos que fuere rebajado en el acta de la subasta». Como en esta no se presentó proposición alguna, la concesión fué otorgada a la Sociedad del Tranvía del Este de Madrid, que al efecto aceptó el pliego de condiciones y siendo éstas análogas a las del tranvía del Este, para los efectos del plazo de la concesión, habrá de computarse en igual forma que la ya dicha con relación al mismo.

Por la Real orden de 13 de noviembre de 1905, se aprobó el proyecto de tranvía con motor eléctrico por la calle de Ferraz, desde su encuentro con la del Marqués de Urquijo y las de Moret, Rosales y Benito Gutiérrez, cuya concesión tenía solicitada por la Sociedad de Tranvías del Este y se otorgó expresándose en la prescripción primera de dicha Real orden que la concesión de aquella terminará en la misma fecha que la fijada a la Compañía general de línea de Argüelles y previniéndose en la prescripción segunda que las obras se ajustarían en un todo a las mismas reglas y condiciones establecidas en la concesión del cambio de motor del tranvía de Argüelles y acuerdos que respecto a éste tiene adoptados el Ayuntamiento.

El plazo de esta concesión termina, por lo tanto el día 30 de junio de 1957. Hay que advertir para la más clara inteligencia de lo que se va exponiendo, que por escritura de 13 de julio de 1899, se hizo transferencia a la Sociedad Tranvía del Este de Madrid, de los llamados tranvía de Madrid, tranvía de la Castellana e Hipódromo y tranvía de Claudio Coello a Ferraz, desde la intersección de aquella con la carretera de Aragón, para continuar luego, por la de Goya, plaza de Colón, por la Ronda de Recoletos, etc., para llegar por el paseo de Areneros y cuesta de este nombre a la de Ferraz.

TRANVÍA DE MADRID A LEGANÉS

Por Real orden del Ministerio de Fomento de 14 de febrero de 1876, se otorgó a D. Enrique O'Shea, la concesión para establecer en la parte que afecta al dominio público el tranvía con

motor animal desde esta capital a Leganés por los Carabancheles, utilizando la carretera que conduce a Fuenlabrada.

Por escritura de 29 de julio de 1876, se adjudicó al mismo señor por el excelentísimo Ayuntamiento, la concesión para el completo establecimiento del trozo del tranvía a Leganés, que empezando en la plaza de la Constitución y siguiendo por la calle de Toledo termina en el puente del mismo nombre. Se fijó en el pliego de condiciones para el comienzo y terminación de las obras el plazo correspondiente. Artículo 18, no pudiendo ponerse en explotación el tranvía sin que recayese la aprobación municipal. Artículo 12, y siendo el plazo de la concesión el de sesenta años.

En la misma escritura y su número 6.º, se hace constar que en 19 de junio de 1876, se comunicó al Sr. O'Shea la aprobación del pliego de condiciones, previniéndole que desde la fecha empezaban a correr los plazos del artículo 18, que son los de comienzo y terminación de las obras.

Por Real orden del Ministerio de la Gobernación de 30 de junio de 1877, se aprobó la transferencia a la Compañía general de Tranvías, de la parte de recorrido dentro de las poblaciones.

En Real orden de 16 de abril de 1879, se autorizó para emplear en la tracción de los vehículos hasta la entrada en la población las máquinas del sistema Brow.

Dados los términos de la concesión, estiman los informantes que el cómputo para el plazo de la misma ha de contarse a partir desde el día siguiente al en que se comunicara al Sr. O'Shea la aprobación municipal de las obras, salvo si de hecho hubiese comenzado con anterioridad la explotación del tranvía.

Por escritura de 21 de abril de 1892, el Ayuntamiento otorgó a la Compañía general Española de Tranvías, la concesión de los ramales de enlace de los tranvías de Madrid a Leganés, y de los de Pozas y Argüelles, por las calles de Siete de Julio y de Felipe III y establecimiento de un cambio en la Puerta del Sol, y en el artículo 1.º del pliego de condiciones se dispuso que era aplicable en todas sus partes a la concesión de estos ramales, el de la concesión del tranvía de Madrid a Leganés, en su trozo urbano.

El artículo 6.º dice: «El plazo de la concesión de estos ramales será el de sesenta años, contados a partir de la fecha en que se otorgó la del tranvía de Madrid a Leganés, en su trozo urbano, comprendido entre la Puerta del Sol y el Puente de Toledo». Tomado al pie de la letra resultarían distintos los plazos para el citado trozo urbano y para los ramales, pues ya han dicho los firmantes que ha de computarse el primero desde el siguiente día a la notificación de la aprobación municipal de las obras, y como la concesión tuvo que ser de fecha anterior, que es la de 29 de julio de 1876, en que se formalizó la escritura, la de los ramales había de contarse desde ésta. Son de parecer los infrascritos que la recta inteligencia e interpretación del expresado artículo 6.º es la de que ambos plazos se computan a partir de iguales fechas y por eso al hablar allí de la en que se otorgó la concesión del tranvía de Madrid a Leganés, se ha querido decir y debe ser su verdadero sentido que, al expresar como punto de partida la fecha en que se otorgó la concesión de este último, se ha referido el repetido artículo 6.º a la en que se autorizó la explotación, pues no tendría explicación satisfactoria que la concesión de los ramales terminara antes que la de la línea principal.

Por Real orden de 6 de diciembre de 1901 se autorizó a la Compañía general Española de Tranvías para sustituir el motor animal por el eléctrico, estableciéndose en la prescripción vigésima octava que seguirán rigiendo las condiciones de las primitivas concesiones en todo lo que no se opongan a las nuevamente dictadas, las cuales para nada se refieren al plazo de la concesión.

TRANVÍA DE ESTACIONES Y MERCADOS

En escritura de 26 de septiembre de 1876 se formalizó la concesión de un tranvía para mercancías y viajeros que enlazase las estaciones de ferrocarriles del Norte y del Mediodía con los mercados de las plazas de la Cebada y Mostenses, a fin de abaratar y facilitar los transportes de los artículos que diariamente se conducen de unos a otros puntos. El tranvía había de recorrer las calles siguientes:

Desde la Estación del Mediodía a la Puerta de Atocha, tomando la dirección de la calle de Trajineros, siguiendo luego por la plaza de las Cortes, calle del Prado, acercándose al final de la misma a la acera de los números impares, plazas de Santa Ana y del Angel, calle de Carretas, con una sola vía hasta frente la Imprenta Nacional y dos en el resto de la calle, siendo una ascendente y otra descendente, por la Puerta del Sol, plaza de Santo Domingo, calle de Leganitos, plaza de San Marcial, paseo de San Vicente a la Estación del Norte.

El itinerario de los dos ramales que, arrancando de la línea principal se habrán de dirigir a los mercados sería el siguiente:

Primer trozo.—Partiría de lo alto de la calle de Carretas, pasando por la de Atocha, Imperial, Toledo y la de la Cebada al mercado de este nombre.

Segundo trozo.—Plaza de Santo Domingo, calle de San Bernardo en toda su longitud, calle de la Flor y de Isabel la Católica al Mercado de los Mostenses.

Este trazado fué modificado por Real orden de 25 de noviembre de 1876, con arreglo a la que se formalizó la correspondiente escritura en 19 de enero de 1877, en la cual el concesionario quedó obligado a suprimir la línea de la calle del Prado, recorriendo en su lugar la de Atocha en vez de seguir por la de Trajineros, plaza de las Cortes, calle del Prado y plaza del Ángel, así como la de la Carrera de San Jerónimo. Es de notar que en la resultancia de esta Real orden se expresa que la escritura de concesión se formalizó en la ya citada fecha de 26 de septiembre de 1876, en virtud de la que se obligaba el concesionario a dejar en beneficio de Madrid el expresado tranvía a los cincuenta años de su explotación.

En el artículo 16 del pliego de condiciones de la referida concesión quedó consignado que ésta se entiende por cincuenta años. En el artículo 12 se estableció que no podría ponerse en explotación el todo o parte del tranvía sin que hubiera recaído la aprobación del Municipio, y en el artículo 18 se fijaron los plazos, dentro de los cuales habían de comenzar y terminar las obras para la explotación del tranvía.

En su consecuencia, el cómputo para el plazo de la concesión ha de ser como en los anteriores, a partir del siguiente día al en que hubiese sido notificada al concesionario la aprobación de las obras por el Municipio, a no ser que de hecho viniera ya explotándose, pues que entonces el plazo se contará desde el día en que la explotación hubiese comenzado.

AMPLIACIONES

Por escritura de 29 de mayo de 1889 se concedió la ampliación de las líneas desde la plaza de la Cebada a San Francisco el Grande y desde la glorieta de San Bernardo a la de Quevedo, disponiéndose en el artículo 15 que la concesión de estas ampliaciones se entendía hecha por el tiempo que faltara a las líneas generales de la Sociedad del Tranvía de Estaciones y Mercados, a la sazón propietaria del de este nombre, terminando cuando concluyan aquéllas.

Por otra escritura otorgada el 5 de junio de 1897, se concedió la ampliación de líneas desde la calle de Carretas a la plaza del Progreso, y en el artículo 17 se estableció asimismo que esta concesión se entiende hecha por el tiempo que falte a las líneas generales de la Sociedad.

Por Real orden de 23 de agosto de 1898, que motivó la escritura de 28 de febrero de 1899, se autorizó a la Sociedad del Tranvía de Estaciones y Mercados para sustituir el motor de fuerza animal por el eléctrico en las líneas de tranvías que entonces explotaba, las cuales comprendían la primitiva concesión y las de las prolongaciones después otorgadas a la misma Sociedad, exceptuándose de esta autorización el pequeño ramal o trozo de línea que une la glorieta de San Antonio de la Florida con las cocheras establecidas frente a la Bombilla y en el interior de los terrenos del Instituto Agrícola de Alfonso XII, cuya construcción fué autorizada con carácter provisional; no existiendo, según se expresa en el último resultando de esta Real orden, concesión propiamente dicha de este trozo o ramal, sino un arrendamiento de terrenos para construir las indicadas cocheras, hecho por el tiempo de cincuenta años, en virtud de Real orden dictada por el Ministerio de Fomento en 11 de abril de 1881.

En Real orden de 26 de septiembre de 1900, se autorizó al Director del Tranvía de Estaciones y Mercados para reformar los edificios de la estación de la Bombilla y construir otros que juzgue necesarios, para cambiar las vías y emplazar los postes para el cambio de tracción animal por la eléctrica en el trayecto comprendido entre la glorieta de San Antonio de la Florida y la estación de aquel nombre, sin cortar ninguno de los árboles existentes en el trozo comprendido dentro de la posesión de la Moncloa y para circular por allí los coches eléctricos en la misma forma que lo venían haciendo los de mulas; previniéndose que estas autorizaciones no alterarían en nada las condiciones del arrendamiento establecidas en Real orden de 11 de abril de 1881, y continuando, por tanto, la Compañía arrendataria obligada a satisfacer las 1.000 pesetas anuales, que por lo visto pagaba, y a facilitar a la Granja central del Instituto Agrícola de Alfonso XII en la misma forma que hasta entonces lo había verificado, 700 toneladas de estiércol en que se calculaba la producción de las cuadras, que a la sazón poseía la Compañía y que habían de desaparecer por el cambio de tracción, y que habiéndose fijado por la Dirección general el canon de 125 pesetas anuales por la ocupación del terreno donde se halla establecida la vía, la referida Compañía debía consignar al día siguiente del en que se comunicara esta resolución en la Caja de la mencionada Granja central la cantidad de 2.500 pesetas que importan las anualidades adelantadas que por el expresado canon había de satisfacer, a contar desde el 10 de agosto de 1881, en que cesó la concesión gratuita hasta igual fecha del año que corría.

Es notorio, por consiguiente, que en cuanto al trayecto de que se trata, no existe concesión, sino un mero arrendamiento, a no ser que se haya otorgado por alguna resolución posterior a la Real orden de 26 de septiembre de 1900.

En Real orden de 6 de marzo de 1905, se aprobó el proyecto de un tranvía eléctrico de la calle de la Caridad a la de Ramona de la Presilla y en otra de 20 de mayo de 1906, se otorgó la concesión a la Sociedad del Tranvía de Estaciones y Mercados.

En el libro impreso de las concesiones de tranvías se dice que esta en nada atañe al Ayuntamiento, porque su reversión corresponde al Estado.

TRANVÍA DEL NORTE

Por escritura de 28 de junio de 1877, se formalizó la concesión de un tranvía de la Puerta del Sol al barrio de Chamberí y paseo de la Castellana. Este tranvía había de partir de la Puerta del Sol, siguiendo por las calles de la Montera, Hortaleza, Colmillo, Fuencarral, carretera de Francia a los Cuatro Caminos, volviendo por la de Santa Engracia a terminar en la Puerta de Santa Bárbara. De la carretera había de partir un ramal por la calle de la Habana para enlazar aquella con la de Santa Engracia. De la calle de Fuencarral arrancará otro ramal que por la de San Mateo, puerta de Santa Bárbara, calle de Almagro, paseo del Cisne y de la Castellana, subiendo por el del Obelisco, vendría a empalmar otra vez en la calle de Santa Engracia.

En escritura de 27 de marzo de 1886, se autorizó la modificación del trazado, en el sentido de suprimir los ramales de las calles de San Mateo y Colmillo, permitiéndose en su lugar sentar la vía sencilla con los correspondientes apartaderos, donde pudieran hacerse, en todo el trayecto de las de Hortaleza y Fuencarral.

Según la condición 16, la concesión se entiende hecha por cincuenta años. Es de interés la condición 17 en la que se fija la retribución que el concesionario ha de satisfacer a los fondos municipales por el uso de la vía pública, durante los primeros veinte años, luego en los diez siguientes, después en los otros diez y finalmente en los últimos diez «que componen el plazo de cincuenta años de la explotación».

En la condición 18, se señalan los plazos para el comienzo y terminación de las obras. Y en la 12, se previene que no podría ponerse en explotación el todo o parte del tranvía, sin que hubiese recaído la aprobación municipal.

Es por ello de aplicar a esta concesión lo que ya se ha dicho en las anteriores, respecto al cómputo del plazo de la misma.

En escritura de 14 de octubre de 1898, se autorizó el establecimiento de una línea de tranvías que, partiendo de la que existía en la calle de Almagro, cruzase la glorieta del Cisne, y continuase por la calle de Miguel Angel, en sustitución de la que entonces pasaba por la glorieta del Cisne, paseo del mismo nombre, de la Castellana y del Obelisco, perteneciente a la misma Empresa concesionaria.

En la condición 16.^a se prescribe que esta concesión terminará cuando la de las demás líneas generales de la Compañía concesionaria, que era la del Norte.

En escritura de 23 de marzo de 1899 se autorizó el cambio de motor de sangre por el eléctrico.

AMPLIACIONES

Por Real orden de 13 junio de 1904, se aprobó la prolongación de las líneas de los tranvías eléctricos del Norte de Madrid por las calles de la Florida, Apodaca, Francisco de Rojas y Trafalgar hasta la de Eloy Gonzalo, partiendo de las vías situadas en las calles de Hortaleza y Fuencarral.

Propuso el excelentísimo Ayuntamiento, entre otras condiciones, que el término de esta concesión sea en la misma fecha en que concluya la general de las líneas del Norte, que se trataba de ampliar, pero la sección segunda del Consejo de Obras públicas, estimó que no había para qué ocuparse del término de la concesión, por ser punto que sólo podría incluirse en las condiciones particulares de la misma, no pudiendo ser mayor que el máximo señalado en el artículo 76 de la ley.

Es necesario conocer este pliego de condiciones particulares, para determinar el cómputo del plazo de esta ampliación de las líneas.

TRANVÍA DE LA GUINDALERA Y PROSPERIDAD

Por escritura de 8 de febrero de 1893, se formalizó la concesión de un tranvía, que partiendo del extremo de la calle de Serrano en la proximidad de la estación del tranvía de Salamanca, terminara en el punto de la carretera de Hortaleza, señalado en el proyecto.

Este tranvía había de recorrer los barrios de la Guindalera y de la Prosperidad, y en el artículo 16 del pliego de condiciones se fijó en cincuenta y cinco años el plazo de la concesión. En el artículo 18 quedaron señalados los del comienzo y terminación de las obras. Y en el artículo 12 se dispuso que no se pudiese poner en explotación el todo o parte del tranvía sin que hubiese recaído la aprobación municipal.

El cómputo del plazo de la concesión ha de hacerse en la forma ya indicada para las concesiones anteriores otorgadas con idénticas o análogas condiciones, es decir, desde el siguiente día al en que se notificara al concesionario la aprobación de las obras por el Municipio, salvo si la explotación del tranvía hubiere comenzado de hecho con anterioridad.

Por escritura de 17 de julio de 1902, se formalizó la concesión de un tranvía para enlace de las redes de los del Norte y Prosperidad de Madrid, que partiendo de la vía sentada en el paseo del Obelisco, correspondiente a la Compañía del Norte, entre las calles de Miguel Angel y Zurbarano, se prolongará por dicha calle (así dice) cruzando el paseo de la Castellana en la glorieta del Obelisco y subiendo por la calle de Diego de León, hasta empalmar con la vía del tranvía de la Prosperidad y Guindalera, en la esquina de las calles de Diego de León y Claudio Coello. Además se establecerá la unión entre la vía pedida por la Empresa del Tranvía del Norte en la calle de Miguel Angel en su cruce con la de este proyecto en el paseo del Obelisco, conforme indicaban los planos.

En la estipulación segunda de esta escritura se estableció que la duración de la concesión de este nuevo trozo de la línea es el mismo fijado para el tranvía del Norte en la suya primitiva, la cual fué otorgada por escritura de 28 de junio de 1877.

En escritura de 3 de marzo de 1902 y en Real orden de 18 de mayo de 1904, se autorizó el cambio de motor, respectivamente, en la línea de la Guindalera y Prosperidad y en la línea de enlace con la del tranvía del Norte.

TRANVÍA DE CIRCUNVALACIÓN

Por escritura de 7 de agosto de 1884, se formalizó la concesión de un ferrocarril económico de contorno en Madrid, con ramales a la Necrópolis del Este, Cementerio de epidemias y Depósito de cadáveres, siendo el trazado, según el artículo 1.º del pliego de condiciones, el que sigue:

Empezaría en la glorieta de San Antonio de la Florida, continuando por el paseo del mismo nombre hasta la Puerta de San Vicente, paseo de la Virgen del Puerto, carretera de Extremadura, Puente de Segovia, ronda del mismo nombre, paseos Imperial y del Mercado, Puerta de Toledo, ronda del mismo nombre, Embajadores, Valencia y Atocha, glorieta del Hospital, antigua Puerta de Atocha, calle del Pacífico (carretera de Valencia) hasta la desembocadura de la calle de Alfonso XII, en cuyo punto atravesaría el paseo de Atocha, siguiendo por dicha calle de Alfonso XII hasta la plaza de la Independencia, carretera de Aragón, calle de Lagasca hasta la de Ayala (antes Pajaritos), volviendo por ella para tomar después la de Claudio Coello, que había de seguir hasta el camino de Hortaleza, camino de este nombre, calle del Pinar, y atravesando el paseo de la Castellana tomaría las calles de García de Paredes, Miguel Angel, paseo del Cisne, plaza vieja de Chamberí, cruzando el paseo de Santa Engracia para tomar el de Luchana, glorieta de la antigua Puerta de Bilbao, Ronda de Carranza, glorieta de San Bernardo, paseo y cuesta de Areneros, y cruzando el paso a nivel del ferrocarril del Norte, volvería a salir a la glorieta de San Antonio de la Florida, de donde arrancaba. Desde el portillo de Embajadores partiría un ramal que, siguiendo por el paseo de este nombre, continuaría por la glorieta y paseo del Embarcadero hasta la conclusión de este último, frente a la puerta de la Intervención del Ramo de Arbolados, donde terminaría este ramal.

Además, según el artículo 2.º del mismo pliego de condiciones, el concesionario se comprometía a ejecutar todas las obras necesarias para el completo establecimiento de dos ramales de servicio para la Necrópolis del Este, Cementerios de epidemias y Depósito de cadáveres, por los puntos que se indican en el expresado artículo.

Según se refiere en escritura de 5 de diciembre de 1899 concediendo la autorización para el cambio de tracción de vapor por la eléctrica, en otra de 16 de julio de 1891 los concesionarios aportaron la concesión a la Compañía del Ferrocarril Metropolitano de Madrid, la que, además de las líneas ya expresadas, habrá obtenido la autorización para construir un pequeño ramal de vía por la calle de Alcántara, desde la esquina de la de Hermosilla, en la bifurcación con la de Alcalá, hasta el solar destinado a cocheras que existe en la citada calle de Alcántara, esquina a la de Ayala.

En escritura de 11 de diciembre de 1899 la Compañía del Ferrocarril Metropolitano de Madrid enajenó a la Sociedad Continental para Empresas de electricidad, establecida en Nuremberg, una parte de las anteriores concesiones. La enajenación comprendió el trozo o recorrido de los proyectos siguientes:

Empezará en la glorieta de San Antonio de la Florida, continuando por el paseo del mismo nombre hasta la Puerta de San Vicente, paseo de la Virgen del Puerto, carretera de Extremadura, Puerta de Segovia, ronda del mismo nombre, paseo Imperial, paseo del Mercado, Puerta de Toledo, Embajadores, Valencia y Atocha, glorieta del Hospital, antigua Puerta de Atocha, calle del Pacífico (carretera de Valencia) hasta la desembocadura de la calle de Alfonso XII, en cuyo punto atravesará el paseo de Atocha, siguiendo por dicha calle de Alfonso XII hasta la plaza de la Independencia (Puerta de Alcalá), carretera de Aragón, calle de Lagasca hasta la de Ayala (antes Pajaritos), volviendo por ella para tomar después la de Claudio Coello, que seguirá hasta el camino de Hortaleza, camino de Hortaleza, calle del Pinar, y atravesando el paseo de la Castellana tomará por las calles de García de Paredes, Miguel Angel, paseo del Cisne, plaza vieja de Chamberí, cruzando el paseo de Santa Engracia para tomar el de Luchana y todo el trazado antes dicho hasta llegar a la glorieta de San Antonio de la Florida, el ramal del Norte, que arrancando de la línea de contorno en la calle de Lagasca, esquina a la de Hermosilla, había de subir por esta última hasta la carretera de Aragón, la que cruzaría, tomando por la calle de Fernán González, atravesando después la gran vía de la Plaza de Toros hasta la de O'Donnell, donde empalmaría con la del ramal del Sur. Y además el pequeño ramal de vía por la calle de Alcántara, desde la esquina de la de Hermosilla hasta el solar destinado a cocheras en aquella calle.

Los restantes ramales del paseo de Embajadores y del Embarcadero, el del Sur a la Necrópolis del Este y Cementerio de epidemias y el del Depósito de cadáveres del Sur no fueron comprendidos en la venta.

Ahora bien, en las condiciones de la línea general, con sus ramales, se estableció por el artículo 27 que las concesiones eran por sesenta años. En el artículo 31 se fijaron los plazos para el comienzo y terminación de las obras. En el artículo 23 se dispuso que no podrá ponerse en explotación el todo o parte del ferrocarril sin que haya recaído la autorización oportuna de quien corresponda. Y en el artículo 35 se estableció que el concesionario explotará el ferrocarril durante los sesenta años marcados en la concesión.

En vista de la cesión hecha de una parte de las líneas a la Sociedad Continental y del estado legal en que hoy se encuentran las no cedidas, hay que distinguir entre unas y otras para los efectos del cómputo del tiempo de la concesión. En cuanto a las primeras, o sea las enajenadas, que en su mayor parte se encuentran en explotación, aunque no sea en la total longitud de su trazado, hay que ajustarse a lo ya dicho con relación a las concesiones de que anteriormente se ha hablado, o sea que el plazo de la concesión ha de contarse a partir del siguiente día al en que se notificara al concesionario la autorización para explotar el tranvía, salvo si de hecho la hubiere comenzado con anterioridad.

En cuanto a las no cedidas, que son los restantes ramales ya indicados, parece ser, según noticias, que en determinado trayecto de alguna de ellas hubo de comenzarse hace años la explotación, al poco tiempo interrumpida, sin que luego se haya restablecido, habiendo sido estas líneas objeto de un embargo judicial y adjudicadas después en subasta pública a D. Bibiano González, con la condicional de hallarse sujetas a las resultas de un expediente de caducidad que está en trámite, por lo que en la actualidad no hay para qué ocuparse del plazo de la reversión.

TRANVÍA DE LA SOCIEDAD CONTINENTAL DE NUREMBERG

En escritura de 1 de julio de 1899, se formalizó la concesión a esta Sociedad de un tranvía eléctrico que, partiendo de la calle de Sevilla y pasando por las de Alcalá, Barquillo, Saucó, Salesas, Bárbara de Braganza, Fernando VI, Argensola, Zurbano, Marqués del Riscal, Lista, Velázquez, Jorge Juan, Villanueva, Lagasca, Conde de Aranda, Columela, plaza de la Independencia, calle de Alfonso XII, plaza y calle de la Lealtad, plaza de Cánovas del Castillo y de las Cortes, terminará en la Carrera de San Jerónimo, frente a la calle de Cedaceros.

En el artículo 15 del pliego de condiciones se estableció que el concesionario explotará el tranvía durante el plazo de la concesión, que será sesenta años. En el artículo 9.º se fijaron los plazos para comenzar y terminar las obras, y en el artículo 13 se previno que el tranvía no podría abrirse al servicio público sino después que hubiere sido reconocido por los funcionarios facultativos y se hubieren llenado las demás formalidades exigidas por el artículo 116 del reglamento general de Ferrocarriles de 24 de mayo de 1878, o sea, luego que, previos los informes favorables, el Gobernador resolviese que el tranvía se abriera a dicho servicio público.

En su consecuencia, el cómputo del plazo para la concesión otorgada a la mencionada Sociedad Continental, ha de contarse desde el siguiente día al en que la referida resolución gubernativa se hubiese comunicado a la entidad concesionaria, salvo si la explotación se hubiese comenzado de hecho con anterioridad.

Por escritura de 30 de octubre de 1902, se hizo constar que en otra de 31 de marzo de 1900 se constituyó la Sociedad Compañía Eléctrica Madrileña de Tracción, a la que aportó aquélla la concesión que había adquirido de la Compañía del Ferrocarril Metropolitano de Madrid. En la misma escritura de 31 de marzo de 1900, la Sociedad Continental había aportado a la Madrileña de Tracción además el tranvía llamado Central, que era el que partiendo de la calle de Sevilla después de seguir por la de Alcalá y otras calles, venía a terminar en la de San Jerónimo, frente a la de Cedaceros.

Por Real orden de 6 de julio de 1904, se aprobó el proyecto de un travía eléctrico solicitado por la Compañía de Tracción, desde la calle del Barquillo en su unión con la de Argensola, a la plaza de Olavide por las calles de Fernando VI, Florida, Francisco de Rojas y Trafalgar. Y en escritura de 28 de diciembre de 1905, se otorgó la concesión de este tranvía a dicha Compañía de Tracción, fijándose en el artículo, 9.º el plazo para comenzar y terminar las obras, y disponiéndose en el artículo 15 que el concesionario explotará el tranvía durante el plazo de la concesión, que será de sesenta años. Por el artículo 13 se previene que el tranvía no podría abrirse al servicio público sino después que se hubieran cumplido todas las formalidades exigidas en el artículo 116 del Reglamento general de Ferrocarriles de 24 de mayo de 1878, o sea una vez que el Gobernador hubiera resuelto en aquel sentido.

En Real orden de 15 de marzo de 1906, se autorizó a la Compañía de Tracción para establecer una vía alrededor de la plaza de Olavide, y en la prescripción 6.ª se dispuso, que si esta autorización estuviese en vigor en la época de revertir el tranvía de la calle del Barquillo a la plaza de Olavide, la vía objeto de aquélla correrá la misma suerte que dicho tranvía.

El cómputo, por lo tanto, para la reversión de estas líneas empezará a contarse desde el siguiente día al que fué notificada a la Sociedad concesionaria la resolución del Gobernador, para que el tranvía se abriera al servicio público, a no ser que de hecho se hubiere abierto anteriormente.

OTRAS LÍNEAS

En Real orden de 12 de diciembre de 1904, se aprobó el proyecto de un tranvía eléctrico de la glorieta de San Vicente al Puente de Toledo, con un ramal al paseo de Embajadores por el de las Acacias, ignorando los infrascritos si continuó la tramitación del asunto, y por tanto, si se hizo o no adjudicación del proyecto, y el plazo en que, en su caso, se fijara para la reversión, por no figurar ninguno de estos datos en el libro impreso de las concesiones de tranvías.

En Real orden de 9 de noviembre de 1905, se aprobó el proyecto de un tranvía eléctrico de la glorieta de Atocha al paseo de los Pontones y por otra de 23 de mayo de 1906, se adjudicó la concesión a la Compañía Madrileña de Almacenes generales de Depósito y Transportes, con arreglo al pliego de condiciones particulares aprobado en Real orden de 19 de enero del mismo año, publicado en la *Gaceta* de 8 de febrero siguiente.

En dicho pliego de condiciones particulares y en su artículo 9.º quedaron señalados los plazos para comenzar y terminar las obras. En el artículo 13, se dispuso que el tranvía no podría abrirse al servicio público sin cumplir lo prevenido en el artículo 116 del Reglamento general de Ferrocarriles de 24 de mayo de 1878, o sea cuando así lo resolviera el excelentísimo señor Gobernador civil. Y en el artículo 15, se prescribe que el concesionario explotará el tranvía durante el plazo de la concesión, que será de sesenta años.

Con arreglo a estas condiciones entienden los informantes que son de aplicar para el cómputo del plazo de la concesión las indicaciones ya hechas anteriormente. El término se contará por lo tanto a partir del siguiente día al en que se hubiere notificado al concesionario dicha resolución del excelentísimo señor Gobernador civil, salvo si de hecho la explotación comenzase antes de esa fecha.

Por resolución del Gobernador civil de 2 de agosto de 1902, fué aprobado el proyecto de un tranvía de motor de sangre, llamado de Antón Martín, cuya hoja de tasación, base de la subasta que había de celebrarse para otorgar la concesión, fué aprobada por el excelentísimo Ayuntamiento en 15 de julio de 1904.

Este tranvía, según el dictamen del Ingeniero de Vías públicas municipales de 19 de mayo de 1904, tendría el itinerario siguiente: Plaza de Antón Martín, calle de Santa Isabel, glorieta de Atocha, paseo de las Delicias, calles del Ferrocarril, Embajadores, San Dámaso, Estudios, Toledo, Colegiata, Duque de Rivas, Salvador, plazas de Provincia y de Santa Cruz, calles de Esparteros, Pontejos, plaza del mismo nombre y calle del Correo, sin entrar en la Puerta del Sol.

De esta línea no se dan más noticias, ni se dice si fué o no otorgada su concesión, ni debe haberse construído, a lo que parece, puesto que en la mayor parte de las citadas calles no existe línea alguna de tranvía.

En el mismo libro impreso se hace mención de otras concesiones de tranvías y de ferrocarril,

que se dicen no afectar a Madrid, por lo que los firmantes no estiman necesario ocuparse de ellas.

Tal es la opinión de los Letrados que suscriben respecto al cómputo del plazo de las respectivas concesiones de tranvías y por consiguiente para su reversión al excelentísimo Ayuntamiento; sin embargo, V. E. resolverá lo que estime más acertado y procedente.

Madrid, 29 de julio de 1922.—Los Letrados, *Gregorio Campuzano*.—*José Sama*.—*Alvaro de Blas*.—*Andrés Llovet*.

SOCIEDAD MADRILEÑA DE TRANVÍAS.—(Situación de las concesiones.)

Número.	DESIGNACIÓN DE LAS CONCESIONES	Longitud en kilómetros	Duración — Años	FECHA en que empezó la explotación	FECHA en que terminan	Número de coches a revertir	OBSERVACIONES
1	Estaciones y Mercados	9,242	50	15 septbre. 1877	15 septbre. 1927	30	En proyecto.
2	Norte	8,982	50	28 octubre 1879	28 octubre 1929	»	»
3	Madrid a Leganés	12,048	60	10 junio 1877	10 junio 1937	»	»
4	Castellana-Hipódromo	4,150	60	8 mayo 1881	8 mayo 1941	»	»
5	Este	5,722	60	15 marzo 1882	15 marzo 1942	»	»
6	Guindalera-Prosperidad	2,931	55	28 julio 1893	28 julio 1948	5	En el proyecto.
7	Claudio Coello a Ferraz	3,563	60	10 mayo 1891	10 mayo 1951	10	Cerrados.
8	Norte, enlace con Guindalera	0,548	50	21 enero 1906	21 enero 1966	4	Jardineras.
9	Madrid	7,991	60	31 julio 1897	31 julio 1957	»	El que se fije.
10	Ferraz-Rosales	1,140	50	4 julio 1907	4 julio 1957	»	»
11	Metropolitano (estrecha)	11,327	60	22 junio 1901	22 junio 1961	»	»
12	Goya y otras	0,505	60	11 abril 1903	11 abril 1963	»	»
13	Sociedad Continental (estrecha)	6,618	60	22 junio 1901	22 junio 1961	25	De 25 caballos.
14	Pozas-Moncloa	1,346	60	9 julio 1905	9 julio 1965	2	»
15	Florida-Olavide	1,285	60	19 octubre 1905	19 octubre 1965	4	Que se aumentarán.
16	Fernando VI-Olavide (estrecha)	1,153	60	1 enero 1906	1 enero 1966	4	»
17	Embajadores-Puente de Toledo	1,142	60	14 mayo 1906	14 mayo 1966	»	El que juzgue necesario.
18	Atocha-Delicias	0,936	60	24 mayo 1906	24 mayo 1966	3	De 50 caballos.
19	Pacífico-Vallecas	0,709	60	21 octubre 1906	21 octubre 1966	2	De 50 caballos.
20	Princesa-Leganitos-Mostenses	0,426	60	4 julio 1907	4 julio 1967	2	»
						1	Vagón remolque.
						4	Cerrados.
21	Chamartín de la Rosa	3,462	60	5 junio 1910	»	2	Remolques cerrados.
						4	Abiertos.
						2	Remolques abiertos.
22	Calle de Velázquez	1,601	60	10 junio 1911	20 junio 1971	4	»
23	Latoneros-Puerta del Angel	1,443	60	4 octubre 1913	4 octubre 1973	5	Parte municipal.
		0,445	60	18 mayo 1914	18 mayo 1974		Parte del Estado.
24	Delicias-Puerta de la Princesa	0,955	60	1 enero 1915	1 enero 1975	2	»
25	Mayor-Atocha	0,297	60	1 mayo 1916	1 mayo 1976	»	»
26	Moncloa-Puerta de Hierro	2,458	60	1 dicbre. 1916	1 dicbre. 1976	3	Motores.
						3	Remolques.
27	Recoletos-Salesas-Florida	0,610	»	Pendiente de construcción	»	3	»
28	Torrijos	1,435	»	Pendiente de concesión	»	»	»

NOTA.—En las anteriores longitudes del eje de las vías, están incluidos varios trayectos construídos sobre vías públicas de carácter no municipal, como los de Pacífico-Vallecas, Leganés, Chamartín, Moncloa y Puerta del Angel.

PROPOSICIÓN

Con el fin de llegar rápidamente a una solución en el asunto de la reversión de tranvías estimó que, como se hizo para la devolución de la Fábrica de Gas, convendría invitar a la Compañía de Tranvías para que nombren un Ingeniero, un Letrado y un Contable que en unión de otro Ingeniero, Contable y Letrado municipal estudiases detenidamente todos los puntos que se presten a discusión, proponiendo a la Comisión la aprobación de aquellos en que se llegue a un acuerdo y sometiendo a la deliberación de la misma aquellos otros en que hubiese divergencia, razonando el criterio que se sustente por una y otra parte, con el fin de que la Comisión decida lo que proceda.

Asuntos que conviene concretar, de acuerdo con la Compañía, para cuando llegue la fecha de la reversión de tranvías

Primero. Fecha de la reversión de la concesión del Tranvía de Estaciones y Mercados.

Según el dictamen de los señores Letrados consistoriales la fecha de cincuenta años en que se fija la concesión debe contarse a partir del siguiente día al en que hubiese sido notificada al concesionario la aprobación de las obras por el Municipio, si no fué posterior a la fecha de explotación, que comenzó en 15 de septiembre de 1877.

Fecha de la reversión de la concesión del tranvía del Norte.

Según el dictamen de los señores Letrados consistoriales la fecha de cincuenta años en que se fija la concesión debe contarse a partir del siguiente día en que hubiese sido notificada al concesionario la aprobación de las obras por el Municipio, si no fué posterior a la fecha de explotación, que comenzó en 28 de octubre de 1878.

Segundo. Recorrido del tranvía de Estaciones y Mercados, Progreso, Conde de Romanones, Concepción Jerónima, Carretas, Puerta del Sol, Preciados, plaza de Santo Domingo, Leganitos, plaza de San Marcial, paseo de San Vicente, Estación del Norte, Bombilla, Atocha, Imperial, Toledo (peaje), plaza de la Cebada, Carrera de San Francisco, Ancha de San Bernardo hasta la glorieta de Quevedo, Flor y Puerta de Atocha hasta Ramona de la Presilla.

Longitud fijada en el informe de D. Pedro Núñez Granés, sobre reversión unificada, 9.571.

Idem para la Compañía de Tranvías, 9.242.

RECORRIDO DEL TRANVÍA DEL NORTE

Sol, Montera, Fuencarral, Bravo Murillo, glorieta de Ruiz Giménez, Santa Engracia, plaza de Santa Bárbara, Hortaleza, Eloy Gonzalo, paseo del General Martínez Campos, Almagro, Miguel Angel, Florida, Trafalgar, plaza de Olavide y Apodaca.

Longitud según la Dirección de Vías públicas, 10.273

Idem fijada por la Compañía de Tranvías, 8.972.

Tercero. Como consecuencia de los recorridos que se determinen, procede hacer el plano de una y otra línea.

Cuarto. En el momento de la reversión las líneas que revierten, tanto en su material fijo como móvil, deben estar en perfecto estado y con el fin de evitar discusiones en su día, conviene fijar las condiciones de los diversos elementos para que no haya lugar a reclamaciones por parte del excelentísimo Ayuntamiento.

Quinto. Número de coches afectos a cada línea y tipo de ellos.

Sexto. Número de coches que circulan hoy en cada una de estas líneas.

Séptimo. Cocheras donde habrán de encerrarse dichos coches.

Octavo. Servicios que pueden organizarse en dichas líneas y peajes que había que satisfacer.

Noveno. Energía eléctrica para el servicio; procedencia, precio y condiciones en que se nos facilitaría.

Décimo. Reservas para garantizar el suministro de energía.

Undécimo. Material para la conservación y entretenimiento de la línea. Caso de que se encargase la Compañía de ello, cantidad que habría de percibir por kilómetro.

Duodécimo. Talleres para la reparación y pintura de los coches. Cuándo revierten, y si la Compañía se encarga de la reparación, tanto alzado que podría fijarse por coche.

Décimotercio. Canon anual que podría ofrecer la Compañía de Tranvías para el arrendamiento de cada una de las dos líneas primeras que revierten hasta la reversión de todas las demás.

Décimocuarto. Edificios y maquinaria que revierte al excelentísimo Ayuntamiento y en qué fechas.

En 30 de mayo de 1923.—Señor Director general de la Compañía de Tranvías de Madrid:

«No habiéndose recibido contestación al oficio que se le dirigió en 13 de diciembre último invitando a esa Compañía a designar un Ingeniero, un Letrado y un Contable que en unión de otros tantos que designara el Ayuntamiento procedieran al estudio de todos los puntos que se presten a discusión acerca de la reversión de tranvías, proponiendo a la Comisión especial de tranvías aquellas soluciones en que hubiere conformidad entre ambas representaciones y sometiéndolo los puntos en que existiere discrepancia a la misma Comisión con exposición razonada del criterio sustentado por cada parte, ruego a usted que con la mayor urgencia se sirva manifestar el juicio de esa Compañía acerca de la propuesta y, en el caso de que sea favorable, designe los nombres que hayan de representarla con el Alcalde y carácter propuesto.

Dios guarde a usted muchos años.—*Joaquín Ruiz Giménez*.—Es copia.

En 7 de junio de 1923.—Excelentísimo señor Alcalde Presidente de Madrid:

«Excelentísimo señor:—En nuestro poder la comunicación de V. E., fecha 30 de mayo último, y creemos recordar que, sino en la forma, en el fondo es idéntica a la que se nos transmitió con fecha 13 de diciembre.—Por consiguiente, podríamos contestarla reproduciendo la que en aquel entonces dirigimos al Ayuntamiento; pero en nuestro afán de demostrar el buen deseo que nos anima en las relaciones que mantenemos con esa Corporación, manifestamos ahora que, no habiendo llegado a nuestro juicio la ocasión de resolver las cuestiones que se derivan de las concesiones tranviarias hechas a favor de esta Sociedad y del cumplimiento de las leyes vigentes, consideramos fuera de lugar el nombramiento de la Comisión técnica especial a que se refiere el oficio, ya que no tendría materia sobre qué dictaminar.—No obstante, si el Ayuntamiento estima oportuno plantearnos alguna cuestión relativa al servicio de tranvías, esta Sociedad tendrá mucho gusto en iniciar sobre ella las negociaciones concernientes siempre con el mismo buen deseo de llegar a resoluciones de armonía.

Dios guarde a V. E. muchos años.—El Director general, *Cayetano Aguado*.—Es copia.

Excelentísimo Ayuntamiento de Madrid:

Excelentísimo señor: Uno de los problemas más importantes y que con mayor urgencia tiene que resolver el excelentísimo Ayuntamiento de Madrid, es el que se relaciona con la ya próxima reversión de las dos líneas de tranvías denominadas de «Estaciones y Mercados» y de «Tranvía del Norte».

El Concejal que suscribe, en su deseo de defender los intereses del pueblo de Madrid, después de exponer los antecedentes del asunto y destacar su importancia, indicará cuál es la solución que, a su juicio, debe adoptarse.

ANTECEDENTES

Línea de Estaciones y Mercados.—El día 26 de septiembre de 1926 se cumplen los cincuenta años de la fecha de la escritura de concesión del tranvía de Estaciones y Mercados, otorgada por cincuenta años, transcurridos los cuales y según especifica la cláusula 16.^a, «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 excelentísimo Ayuntamiento de Madrid, sin indemnización alguna».

En la escritura de cambio de motor animal por eléctrico de dicha línea de Estaciones y Mercados de 28 de febrero de 1899, en su cláusula 8.^a se establece que el concesionario ha expresado su conformidad con lo dispuesto por la Real orden de 23 de agosto de 1897 que en su artículo 4.^o estipula: «Que la Sociedad concesionaria garantizará 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».

Las líneas que comprende esta concesión de tranvías de Estaciones y Mercados, son:

Pacífico por Atocha y Carretas a Sol, para continuar por *Santo Domingo y Estación del Norte a la Bombilla*, con los siguientes ramales:

Carretas a Mercado de la Cebada y San Francisco.

Carretas a Progreso.

Santo Domingo a Quevedo, a lo largo de la calle Ancha.

Línea del tranvía del Norte.—Próximamente un año después que la línea anterior de Estaciones y Mercados, revierte en idénticas condiciones al excelentísimo Ayuntamiento de Madrid, el tranvía del Norte cuya concesión se otorgó por cincuenta años en 28 de junio de 1877, expirando, por tanto, dicha concesión en 27 de junio de 1927.

Las líneas que comprende esta concesión son:

Sol a Cuatro Caminos, por Hortaleza y Fuencarral, con sus ramales.

Quevedo a Glorieta de la Iglesia, por Eloy Gonzalo.

Ramal de Alonso Martínez, por Almagro hasta Obelisco.

Ramal Florida, Apodaca, Francisco de Rojas y Trafalgar hasta Eloy Gonzalo.

IMPORTANCIA DEL ASUNTO

Basta con leer la relación de los itinerarios de los tranvías que en plazo tan breve y próximo van a ser de propiedad exclusiva del pueblo de Madrid, con todo su material fijo y móvil y medios y aparatos para producir la energía eléctrica, para comprender la excepcional importancia de estas reversiones.

En efecto, la actual Compañía Madrileña de Tranvías tiene, según su última Memoria, un capital de 70.000.000 de pesetas en acciones desembolsadas y de 7.880.500 pesetas en Obligaciones y los ingresos brutos que obtiene anualmente exceden de 20.000.000 de pesetas y sus beneficios se cifran en unos 6.000.000 de pesetas; ahora bien, como las dos líneas de Estaciones y Mercados y de tranvía del Norte, contribuyen en más de una tercera parte al conjunto de su negocio, resulta que dichas líneas representan un capital cuya explotación proporciona en la actualidad un beneficio de unos dos millones de pesetas anuales y que ese capital que proporciona ese importante beneficio revierte en breve al Municipio de Madrid.

SOLUCIONES A ADOPTAR

Dos son las soluciones que, en opinión del firmante, pueden adoptarse, y dichas soluciones son:

Primera. Municipalización del servicio de tranvías a medida que reviertan las líneas.

Segunda. Explotación de las líneas que reviertan, por una Empresa industrial.

Municipalización del servicio.—La experiencia ha demostrado que cuantos Ayuntamientos han intentado explotar por su cuenta los transportes urbanos, han fracasado ruidosamente y han tenido que volver a entregarlos a las Empresas industriales.

Tal ocurrió en París, cuyo Municipio, a pesar de su cultura, envidiable preparación técnica y perfecta organización administrativa, ha desistido de municipalizar sus transportes urbanos y es la «Société des Transports en commun de la Région Parisienne» la que explota los servicios de tranvías, autobús y vapores, bajo la directa fiscalización del Municipio; en Londres, son también Empresas particulares las que realizan sus transportes y, análogamente, podrían citarse capitales y poblaciones de Europa y de América.

Reciente está también, y ejemplo elocuente es el fracaso del Estado en las naciones en que éste ha administrado las redes ferroviarias y la precipitación con que ha devuelto éstas a las antiguas Empresas, lo que demuestra que la complejidad de los negocios de transportes se aviene muy mal a las organizaciones de los Estados y Municipios.

El Concejal que suscribe cree, por tanto, sinceramente, que debe desistirse, por ahora, de todo intento de municipalización de las dos líneas de tranvías que en breve revierten, sin perjuicio de dejar a salvo el derecho que el Estatuto Municipal otorga al Ayuntamiento de Madrid, a municipalizar el servicio en el momento en que lo estime conveniente.

Explotación de las líneas por una Empresa industrial.—Demostrada, pues, la conveniencia de que sea una Empresa industrial la que explote las dos líneas que revierten, dos soluciones son admisibles:

Primera. La que consiste en prorrogar las concesiones a la actual Compañía.

Segunda. La de abrir un concurso público entre las personas o entidades que deseen arrendar su explotación.

Primera solución.—Entiende el que suscribe que hay que desechar toda solución basada en retrasar las reversiones de las dos líneas citadas, unificando sus concesiones con las de las restantes que componen la red de la Compañía de Tranvías, solución que con sobrado motivo ha merecido, muy justamente, la repulsa de la opinión pública, ya que con tales prórrogas, el

Ayuntamiento de Madrid perdería, por de pronto, un ingreso real y positivo a cambio de otro, incierto y problemático cuya cuantía resulta prácticamente imposible de predeterminar, en cuyas condiciones resultaría prácticamente, también, imposible establecer una fórmula de unificación que reúna las necesarias condiciones de justicia y de equidad que debe reunir para acallar todos los recelos. Estas unificaciones de reversiones tienen su única razón de existencia en los casos en que las líneas que revierten son de escasa importancia ante el conjunto total de las de la Empresa; pero cuando como en el caso que nos ocupa, las líneas que pasan a ser propiedad del pueblo de Madrid, representan una importantísima y saneada parte del negocio total y pueden, además, tener vida independiente y próspera, proporcionando su arrendamiento un saneadísimo ingreso anual en las arcas municipales, cualquiera tentativa que se hiciese en sentido de retrasar la tan próxima reversión, ocasionaría, muy mercedamente, el desprestigio del Ayuntamiento ante el vecindario, y merecería, por parte del Concejal que suscribe, la más enérgica oposición.

Segunda solución.—Esta es la más conveniente, pues dada la importancia grandísima que tienen las dos líneas que revierten, 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, dentro de los naturales límites, sus ofrecimientos, y de que, por lo tanto, al adjudicar el servicio a la persona o entidad que ofrezca condiciones más ventajosas, habrá defendido, como es su deber, los intereses del vecindario obteniendo un saneado ingreso.

CONDICIONES EN QUE DEBE CELEBRARSE EL CONCURSO DE ARRIENDO DE LAS DOS LÍNEAS DE ESTACIONES Y MERCADOS Y TRANVÍAS DEL NORTE

Tan pronto como el Ayuntamiento tome en consideración la propuesta del Concejal que suscribe, debe:

Primero. Nombrar una Comisión de Concejales, presidida por el excelentísimo señor Alcalde, y en la que intervengan los técnicos que al efecto se designen, a cuya Comisión, y dentro del plazo improrrogable de un mes, remita la Empresa de Tranvías una relación detallada de la vía, material fijo y móvil, línea aérea, cables de alimentación, medios y aparatos destinados a producir la energía eléctrica, y de los talleres y cocheras correspondientes a cada una de las dos líneas que revierten.

Segundo. Dentro del plazo indicado la Comisión nombrada estudiará la conveniencia de modificar, con espíritu amplio y moderno, los trazados de las dos líneas que revierten, orientando su estudio a obtener la descongestión de la Puerta del Sol, cuyo tráfico actual en sentido Este-Oeste se halla hoy día cortado normalmente por las dos citadas líneas. Al mismo tiempo dicha Comisión estudiará las bases del concurso público de arrendamiento de las líneas que revierten, y muy especialmente la base que se refiera al plazo de duración del arriendo; plazo que en opinión del que suscribe debe ser de unos veinticinco años. Asimismo estudiará la mencionada Comisión muy detenidamente la base que haya de fijar el canon anual que en el concurso se fije, y cuyo canon no debe ser inferior a un millón de pesetas.

Tercero. Recibida la relación que remita la Empresa de Tranvías, la Comisión procederá a efectuar su comprobación o confrontación, y una vez realizada ésta redactará las bases del concurso; éste deberá abarcar el arriendo simultáneo de las dos líneas, dando un plazo de tres meses para que las diversas entidades industriales que lo deseen presenten sus pliegos.

Cuarto. Finalmente, terminado dicho plazo de tres meses la Comisión estudiará las proposiciones recibidas, e informará al excelentísimo Ayuntamiento indicando cuál de éstas resulta más ventajosa. La adjudicación definitiva la hará el excelentísimo Ayuntamiento, por lo menos un año antes de la fecha de reversión, con objeto de que el arrendatario tenga tiempo de ir preparando cuantos elementos se le exijan para mejorar el servicio. Al revertir la primera línea, o sea la de Estaciones y Mercados, el arrendatario comenzará a explotar esta línea sola, y cuando reverta la segunda se unirá su explotación a la de la anterior.

Casas Consistoriales de Madrid, a 29 de diciembre de 1924.—*Carlos Resines.*

Excelentísimo señor:

En cumplimiento de la misión que se dignó encomendarnos el excelentísimo Ayuntamiento en oficio de 3 de enero de 1925, acompañamos el trabajo que hemos podido realizar como complemento del que remitimos en 1 de mayo de 1924 y que reproducimos como antecedente para el estudio que la Comisión que se nombre para este objeto haya de efectuar.

Hemos de hacer constar que el trabajo que presentamos dista mucho del que nos propusimos llevar a cabo si hubiese podido llegarse a realizar la intervención ofrecida por la Compañía en

la base 11.^a de las aceptadas por dicha entidad cuando se le autorizó para la elevación de tarifas y que textualmente dice así: «La Compañía de Tranvías reconocerá al excelentísimo Ayuntamiento la facultad de establecer una intervención durante los cuatro últimos años de una concesión tranviaria en la línea correspondiente, a fin de asegurar la efectividad de la reversión y conocer el valor y funcionamiento de la línea en sí misma y en relación con las demás que con ella integran una misma red.»

Dicha intervención, a nuestro juicio, comprende el examen de los libros de contabilidad de la Compañía, balances, memoria y en general cuanto de un modo inmediato se refiera a la explotación, cuidado y vigilancia de las líneas afectadas por la reversión para conocer lo más exactamente posible los gastos e ingresos de la misma.

Aunque no podemos menos de reconocer que la Compañía ha accedido amablemente a nuestro requerimiento facilitándonos cuantos datos le hemos pedido, es lo cierto que cuando se ha pretendido comprobar estos datos con gran diplomacia ha puesto toda clase de trabas y dificultades, en especial para el examen de los libros de contabilidad, no habiéndole sido posible al Contable encargado de esta misión otra cosa que contrastar el cuadro del movimiento de viajeros del año 1923 que figura en el anejo IV.

Por esta razón el trabajo que acompañamos, si no responde fielmente a nuestro propósito ni llena cumplidamente el encargo que el excelentísimo Ayuntamiento se dignó confiarnos, puede servir, no obstante, como base las determinaciones que la Compañía estime pertinente adoptar.

Dios guarde a V. E. muchos años.

Madrid, 4 de marzo de 1925.—El Ingeniero Director, *Emilio Colomina*.

Informe referente a la reversión del tranvía de Estaciones y Mercados redactado por los Sres. Colomina, Soriano y Muñoz

RECORRIDO DEL 'TRANVÍA DE ESTACIONES Y MERCADOS

Progreso, Conde de Romanones, Concepción Jerónima, Carretas, Puerta del Sol, Preciados, plaza de Santo Domingo, Leganitos, plaza de San Marcial, paseo de San Vicente, Estación del Norte, San Antonio de la Florida, Atocha, Imperial, Toledo (peaje), plaza de la Cebada, Carrera de San Francisco, Ancha de San Bernardo hasta la glorieta de Quevedo, Flor y Puerta de Atocha hasta la calle de la Caridad.

Longitud: 9.242 metros.

En el plano adjunto figuran las dos líneas de Estaciones y Mercados y Norte, la primera con tinta encarnada y la segunda con tinta verde.

Informe del pleno de Letrados consistoriales sobre la fecha de reversión de este tranvía, la cual se efectuará en 14 de septiembre de 1927

TRANVÍA DE ESTACIONES Y MERCADOS

En escritura de 26 de septiembre de 1876, se formalizó la concesión de un tranvía para mercancías y viajeros que enlazase las estaciones de ferrocarriles del Norte y del Mediodía con los Mercados de las plazas de la Cebada y Mostenses, a fin de abaratar y facilitar los transportes de los artículos que diariamente se conducen de unos a otros puntos. El tranvía había de recorrer las calles siguientes:

Desde la Estación del Mediodía a la Puerta de Atocha, tomando la dirección de la calle de Trajineros, siguiendo luego por la plaza de las Cortes, calle del Prado, acercándose al final de la misma a la acera de los números impares, plazas de Santa Ana y del Angel, calle de Carretas con una sola vía hasta frente la Imprenta Nacional, y dos en el resto de la calle, siendo una ascendente y otra descendente, por la Puerta del Sol, plaza de Santo Domingo, calle de Leganitos, plaza de San Marcial y paseo de San Vicente a la Estación del Norte.

El itinerario de los dos ramales que, arrancando de la línea principal se habrán de dirigir a los Mercados, sería el siguiente:

Primer trozo.—Partiría de lo alto de la calle de Carretas, pasando por la de Atocha, Imperial, Toledo y la de la Cebada al mercado de este nombre.

Segundo trozo.—Plaza de Santo Domingo, calle de San Bernardo en toda su longitud, calles de la Flor y de Isabel la Católica al Mercado de los Mostenses.

Este trazado fué modificado por Real orden de 25 de noviembre de 1876, con arreglo a la que se formalizó la correspondiente escritura en 19 de enero de 1877, en la cual el concesionario quedó obligado a suprimir la línea de la calle del Prado, recorriendo en su lugar la de Atocha en vez de seguir por la de Trajineros, plaza de las Cortes, calle del Prado y plaza del Angel, así como la de la Carrera de San Jerónimo. Es de notar que en la resultancia de esta Real orden se expresa que la escritura de concesión se formalizó en la ya citada fecha de 26 de septiembre de 1876, en virtud de la que se obligaba al concesionario a dejar en beneficio de Madrid el expresado tranvía a los cincuenta años de su explotación.

En el artículo 16 del pliego de condiciones de la referida concesión quedó consignado que esta se entiende por cincuenta años. En el artículo 12 se estableció que no podría ponerse en explotación el todo o parte del tranvía sin que hubiera recaído la aprobación del Municipio, y en el artículo 18 se fijaron los plazos dentro de los cuales habían de comenzar y terminar las obras para la explotación del tranvía.

En su consecuencia, el cómputo para el plazo de la concesión ha de ser como en los anteriores, a partir del siguiente día al en que hubiese sido notificada al concesionario la aprobación de las obras por el Municipio, a no ser que de hecho viniera ya explotándose, pues que entonces el plazo se contará desde el día en que la explotación hubiese comenzado.

AMPLIACIONES

Por escritura de 29 de mayo de 1889 se concedió la ampliación de las líneas desde la plaza de la Cebada a San Francisco el Grande, y desde la glorieta de San Bernardo a la de Quevedo, disponiéndose en el artículo 15 que la concesión de estas ampliaciones se entendía hecha por el tiempo que faltara a las líneas generales de la Sociedad del Tranvía de Estaciones y Mercados, a la sazón propietaria del de este nombre, terminando cuando concluyan aquéllas.

Por otra escritura otorgada el 5 de junio de 1897, se concedió la ampliación de líneas desde la calle de Carretas a la plaza del Progreso, y en el artículo 17 se estableció asimismo que esta concesión se entiende hecha por el tiempo que falte a las líneas generales de la Sociedad.

Por Real orden de 23 de agosto de 1898, que motivó la escritura de 28 de febrero de 1899, se autorizó a la Sociedad del Tranvía de Estaciones y Mercados para sustituir el motor de fuerza animal por el eléctrico en las líneas de tranvías que entonces explotaba, las cuales comprendían la primitiva concesión y las de las prolongaciones después otorgadas a la misma Sociedad, exceptuándose de esta autorización el pequeño ramal o trozo de línea que une la glorieta de San Antonio de la Florida con las cocheras establecidas frente a la Bombilla y en el interior de los terrenos del Instituto Agrícola de Alfonso XII, cuya construcción fué autorizada con carácter provisional; no existiendo, según se expresa en el último resultando de esta Real orden, concesión propiamente dicha de este trozo o ramal, sino un arrendamiento de terrenos para construir las indicadas cocheras, hecho por el tiempo de cincuenta años, en virtud de Real orden dictada por el Ministerio de Fomento en 11 de abril de 1881.

En Real orden de 26 de septiembre de 1900 se autorizó al Director del tranvía de Estaciones y Mercados para reformar los edificios de la estación de la Bombilla y construir otros que juzgue necesarios para cambiar las vías y emplazar los postes para el cambio de tracción animal por la eléctrica en el trayecto comprendido entre la glorieta de San Antonio de la Florida y la estación de aquel nombre, sin cortar ninguno de los árboles existentes en el trozo comprendido dentro de la posesión de la Moncloa, y para circular por allí los coches eléctricos en la misma forma que lo venían haciendo los de mulas; previniéndose que estas autorizaciones no alterarían en nada las condiciones del arrendamiento establecidas en Real orden de 11 de abril de 1881, y continuando por tanto la Compañía arrendataria obligada a satisfacer las 1.000 pesetas anuales que por lo visto pagaba, y a facilitar a la Granja central del Instituto Agrícola de Alfonso XII, en la misma forma que hasta entonces lo había verificado, 700 toneladas de estiércol en que se calculaba la producción de las cuadras que a la sazón poseía la Compañía y que habían de desaparecer por el cambio de tracción y que, habiéndose fijado por la Dirección general el canon de 125 pesetas anuales por la ocupación del terreno donde se halla establecida la vía, la referida Compañía debía consignar, al día siguiente del en que se comunicara esta resolución, en la Caja de la mencionada Granja central la cantidad de 2.500 pesetas que importan las anualidades adelantadas que por el expresado canon había de satisfacer, a contar desde el 10 de agosto de 1881, en que cesó la concesión gratuita, hasta igual fecha del año que corría.

Es notorio, por consiguiente, que en cuanto al trayecto de que se trata no existe concesión, sino un mero arrendamiento, a no ser que se haya otorgado por alguna resolución posterior a la Real orden de 26 de septiembre de 1900.

En Real orden de 6 de marzo de 1905 se aprobó el proyecto de un tranvía eléctrico de la calle de la Caridad a la de Ramona de la Presilla, y en otra de 20 de mayo de 1906 se otorgó la concesión a la Sociedad del Tranvía de Estaciones y Mercados.

En el libro impreso de las concesiones de tranvías se dice que ésta en nada atañe al Ayuntamiento, porque su reversión corresponde al Estado.

Inventario presentado por la Compañía de Tranvías en 14 de noviembre de 1908, a instancias del excelentísimo Ayuntamiento

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

Vías

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

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

Línea aérea

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

Vías de la Puerta del Sol

Railes Phoenix de 12 metros y 43 kilogramos el metro (metros).	497,40
Eclipses	60
Tornillos	360
Tirantillas	166
Cruces con la misma línea	1
Idem con la del Este	8
Conexiones de empalme de 1 metro	60
Idem de vía de 1,60 id	6
Idem de entavía de 2 id	4
Idem para cruces de 2 id	36

Línea aérea

Puerta del Sol en su conjunto.

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

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

Material móvil de la anterior concesión

Cincuenta y seis coches motores para vías de 1,445 metros de ancho.

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

Seis coches remolques para vía de 1,445 metros de ancho.

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

Informe emitido por los Sres. Colomina y Soriano sobre la interpretación de las concesiones, como consecuencia de las conferencias celebradas con una representación de la Compañía de Tranvías

En las conferencias que para estudiar la forma de llevar a cabo la reversión de la línea de tranvías de Estaciones y Mercados hemos celebrado, el que suscribe, acompañado del Ingeniero primero de esta Dirección Sr. Soriano con los representantes de la Empresa de Tranvías, hemos abordado en primer término dos puntos litigiosos de gran importancia y sobre los cuales no ha habido acuerdo.

El primero de ellos, sobre el cual han sustentado distinto criterio no solo los técnicos que sobre el particular dictaminaron, sino también los Letrados consistoriales, versa sobre el problema de si deben revertir las Centrales generadoras de electricidad, las de reserva, los talleres, las oficinas y las cocheras.

Parece está fuera de duda que no poseyendo la Compañía de Tranvías centrales generadoras de energía eléctrica, no cabe exigir la reversión de las mismas, y en este sentido han informado cuantos técnicos y Letrados han tenido que emitir dictamen sobre este punto concreto.

Conformes los representantes de la Compañía de Tranvías en que al sustituir la tracción animal por la eléctrica, quedaban de hecho los tranvías sometidos a la ley de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877 y reglamento de 24 de mayo de 1878, en ella debimos ampararnos para mantener la discusión en defensa de nuestros puntos de vista de que deben revertir las dependencias de los tranvías, entre las que incluimos las centrales de reserva, los talleres, las cocheras y oficinas, aduciendo en apoyo de nuestra pretensión los siguientes fundamentos legales:

Primero. El artículo 119 del reglamento de 24 de mayo de 1878 para la ejecución de la ley de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877 que dice: «que al expirar la concesión, la Empresa entregará a quien corresponda, en buen estado de servicio, el tranvía, *sus dependencias*, material y medios de tracción».

Segundo. El artículo 23 de la citada ley de Ferrocarriles que dispone (refiriéndose a las líneas del Estado y aplicable por tanto a los tranvías): «que al terminar el plazo de concesión adquirirá el Estado la línea concedida con *todas las dependencias* entrando en el goce completo del derecho de explotación».

Tercero. La Real orden de 23 de agosto de 1898 dictada para autorizar el cambio de motor, en cuyo artículo 4.º dice: «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 para producir dicha energía», mas como esta garantía lleva a juicio de los que suscriben, implícitamente la obligación de tener Centrales de reserva con baterías de acumuladores, y como estas Centrales, de hecho se instalaron por la Compañía de Tranvías aunque no sabemos a nombre de quien figuran hoy, parece natural que deben revertir.

Cuarto. En la Real orden de la Dirección de Obras públicas de 6 de marzo de 1905 concediendo el tranvía por la calle del Pacífico, desde la calle de la Caridad a la de Ramona de la Presilla, prolongación de las de Estaciones y Mercados, en su condición 18 dice: «La Central de transformación y distribución de energía eléctrica con todos los aparatos y medios auxiliares que fuesen necesarios al servicio de la explotación, así como las cocheras, talleres y todos los demás edificios que figuran en el proyecto o que fuesen indispensables para dicho servicio, serán considerados como dependencias de la red de tranvías para todos los efectos de las disposiciones contenidas en la ley y reglamentos vigentes de Ferrocarriles a que ha de estar sujeta la concesión».

Aunque la concesión de Estaciones y Mercados no contiene una cláusula en la que con toda claridad y precisión se especifique lo que debe entenderse por *dependencias*, es evidente que la ley y reglamento de Ferrocarriles es aplicable a la concesión de Estaciones y Mercados y así lo reconoce la representación de la Compañía.

Los representantes de la Compañía de Tranvías alegaron como contestación a los anteriores argumentos lo siguiente: Que el artículo 69 de la ley de Ferrocarriles dice textualmente: «Se designa bajo la denominación de tranvías para los efectos de esta ley de Ferrocarriles los establecidos *sobre vías públicas*».

Mas como la ley en los Ferrocarriles no distingue entre los terrenos ocupados por el ferrocarril y sus dependencias, sino que todo es en él de la misma categoría y goza de los mismos privilegios, tanto para los efectos de la expropiación forzosa como para la zona de servidumbre, inspección, etc., de aquí que en los tranvías lo que no está dentro de ese terreno, ni es tranvía ni dependencia del tranvía, porque si lo fuera, hubiera sido cedido gratuitamente para esos efectos, ya que los tranvías se consideran también como ferrocarriles subvencionados, siendo la subvención el terreno sobre que se asientan. Por todo lo cual, ni las estaciones, si se hubiesen colocado en las plantas bajas de las casas contiguas al tranvía, ni la fábrica, si se hubiese instalado por cuenta de la Compañía, ni las cocheras, si fuesen propias de la misma y estuviesen en terreno privado, ni las oficinas, pueden considerarse como dependencias inherentes a la concesión.

Y esto ni es una sorpresa ni una idea nueva, puesto que la Compañía concesionaria del tranvía de Estaciones y Mercados solicitó del Estado, y obtuvo de éste, mediante un *arriendo* en virtud de convenio, los terrenos de la Moncloa para construir una cochera y para alojar coches del tranvía por un plazo determinado, pasado el cual quedaría el edificio de propiedad del Estado. Luego bien de dominio público es que las cocheras que utiliza la Compañía *no son de su propiedad* ni necesitan serlo, porque si lo necesitaran, el Ayuntamiento, Diputación o Estado, en cada caso, cederían el terreno indispensable para que se considerara como elemento inherente a la concesión.

El que la ley y algunas cláusulas de los pliegos de condiciones hagan referencia a dependencias, no invalida esta afirmación, porque no quieren impedir que en casos especiales en los que se instalen en vía pública o terrenos públicos o municipales, no pueden quedar estos elementos en favor de la entidad en quien revierten.

En la inmensa mayoría de los proyectos de tranvías no se incluyen ni cocheras, ni fábricas, ni oficinas, ni talleres, y no se considerarán incompletos por esta falta, ya que la idea que sustenta el principio fundamental de los tranvías es la de que sea un ferrocarril de carácter económico que se instala para un servicio urbano o interurbano, que debe por espíritu de economía aprovechar de todos los elementos de que la población pueda disponer para hacer su primer establecimiento de la menor cuantía posible.

Por tratarse de asunto jurídico, nos limitamos a exponer las razones alegadas por una y otra parte, para que los señores Letrados consistoriales, con más competencia, emitan su dictamen.

Claro es que aun en el supuesto de que prevaleciese el criterio de la reversión de las dependencias de tranvías, no podríamos pretender que al finalizar la concesión de Estaciones y Mercados, revertisen, toda la Central de reserva, los talleres y oficinas, que habiéndose unificado las concesiones todas, sólo correspondería a Estaciones y Mercados una parte proíndiviso y esto complica más este problema.

El otro punto litigioso es el número de coches que han de revertir con la concesión de Estaciones y Mercados.

El artículo 16 de la primitiva concesión de Estaciones y Mercados dice así: «La concesión se entiende por cincuenta años, pasados los cuales, la vía quedará de la propiedad del Municipio, en buen estado de explotación y con el material fijo, móvil y semoviente de que se componga».

De la lectura de este artículo se desprende que deben revertir todos los coches que prestan servicio en la fecha de la reversión de las líneas y, por consiguiente, en la de Estaciones y Mercados, prestándose el servicio con normalidad, y por si esto no estuviese bastante claro, la prescripción 32 de la escritura de sustitución del motor de sangre por el eléctrico lo corrobora, al decir: «La citada Sociedad (la de tranvías) garantizará al excelentísimo Ayuntamiento la regularidad de la explotación y la continuidad del servicio», lo que no podrá en modo alguno efectuarse si no se dispone del número de coches necesario.

La Compañía de Tranvías, fundándose en las razones que se exponen más adelante, estima que no tiene la obligación de entregar más de treinta coches, que son los que figuran en el proyecto presentado para la sustitución de la tracción animal por la eléctrica, sin tener en cuenta que en 14 de noviembre de 1908 y a instancia del excelentísimo Ayuntamiento, presentó la Compañía de Tranvías un inventario del material que debe revertir en su día (así al menos consta en el Oficio que el Concejal Inspector de los Servicios Eléctricos dirigió al excelentísimo señor Alcalde, con fecha 22 de noviembre de 1907), y en el que figuran 56 coches motores y 6 coches remolques.

Estimamos; pues, que el hecho de incluir en el inventario este material, implica ya, por parte de la Empresa, una obligación ineludible, pero en el caso presente, fijándose en las condiciones de las concesiones que anteriormente se mencionan, no sólo debe exigirse este número de coches, sino los que ordinariamente prestan servicio en dichas líneas. Para calcular este número hay que tener en cuenta no sólo los coches que prestan su servicio exclusivamente en esta línea, como lo son los 10, 13, 14 y 16, si que también los de aquellas otras líneas combinadas con la de Estaciones y Mercados. En las primeras se consideran todos los coches que en ellas prestan servicio de ordinario, y en las otras se divide el número de coches por el número de kilómetros del recorrido total y se multiplica por el recorrido correspondiente a Estaciones y Mercados. Así se ha determinado que el número de coches que corresponde a esta concesión, de los que prestan servicio, es el de 65, incluido el tanto por ciento correspondiente a los que estén en reserva o reparación; y éstos son los que a juicio de los que suscriben debieran revertir si hoy hubiese de tener lugar la reversión.

La Compañía, en contestación a estos argumentos, expone lo que figura en el siguiente dictamen: «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 del material que ha de revertir al Ayuntamiento al término de las concesiones».

Para sostener este aserto basta fijarse en los términos del requerimiento dirigido por la Alcaldía a las Compañías en 19 de abril de 1907, y los términos en que se halla redactada la comunicación en que el Director, Sr. Paquet, remitió a aquella autoridad municipal los referidos inventarios.

Del extracto del expediente incoado para la unificación de las tarifas de precios en los recorridos de los tranvías de esta capital, del que resulta que a consecuencia de una proposición presentada por varios señores Concejales en 21 de septiembre de 1906 para que se tomara, en relación con las Empresas de tranvías, determinadas medidas que tendieran a evitar que al término de las concesiones no existiera material móvil, o que éste se hallara en estado inservible para la explotación, por decreto de la Alcaldía Presidencia, fecha 19 de abril de 1907, y de conformidad con lo informado por el Negociado de Policía urbana, cuyo informe contiene lo que a continuación se copia textualmente: «Requírase de oficio a las citadas Compañías, a fin de que en el término de un mes se sirvan remitir a esta Alcaldía el inventario comprensivo de los inmuebles

destinados a la explotación de las mismas y el del material detallado para el servicio, haciéndolo en uno y otro con la separación correspondiente a las distintas concesiones otorgadas, previniendo que de no hacerlo se procederá por el excelentísimo Ayuntamiento con arreglo a los derechos que por la ley y concesiones le corresponden, y oficiase, por último, al Ingeniero de Servicios eléctricos para que formule el nuevo proyecto de reglamento de Tranvías.»

Como se ve, el transcrito decreto no hace referencia alguna a la reversión, ni expresa la finalidad que se persigue al solicitar de la Empresa de Tranvías los inventarios de que se trata. Ignoraban, por tanto, las Empresas, al recibir la orden de la Alcaldía, el propósito que guiaba a ésta, y muy bien pudieran atribuirlo a fines relacionados con la misión que en orden a Policía urbana y a la inspección del servicio de tranvías confieren al Ayuntamiento la ley y las escrituras de concesión.

Formaron, pues, las Comisiones el inventario de todo el material fijo y móvil destinado a la explotación de sus líneas, pero no el inventario de lo que debía revertir al Ayuntamiento al finalizar las concesiones, y es de ello buena prueba la redacción de la comunicación dirigida a la Alcaldía con la que se acompañan tales inventarios. Dice así: «De conformidad con lo que se interesa en el atento oficio, fecha 11 de agosto último, de esa Alcaldía Presidencia, tengo el honor de acompañar a V. E. los inventarios del material fijo y móvil que sirve para la explotación de las líneas de la Sociedad de Tranvías del Este, de la Sociedad «Tranvía de Estaciones y Mercados», de la Compañía General Española de Tranvías «Tranvía de Madrid a Leganés», y de la Société Anonyme de Tranways de Madrid et d'Espagne «Tranvía del Norte».

Corroboraba este punto de vista lo actuado con posterioridad. Por decreto de 18 de noviembre de 1908 se ordena que los inventarios remitidos por la Compañía General de Tranvías pasen al Ingeniero de Vías públicas para que informe si dichos inventarios son suficientes para garantizar los intereses del Ayuntamiento, y si comprenden todos los bienes y efectos que en su día deben revertir al mismo.

En el informe que en cumplimiento de ese decreto da el Ingeniero Sr. Martel en 21 de noviembre, dice: «Que el material móvil que se asigna a cada una de las líneas en el inventario remitido por las Compañías, es realmente el que en la actualidad tienen en servicio en las líneas del término municipal, descontando del total de coches que poseen, un número prudencial de coches correspondientes a los trozos de líneas que se encuentran fuera del citado término». Y más adelante, en el último párrafo, dice textualmente: «Pero debe tenerse también en cuenta, que las concesiones no obligan a mantener una cifra determinada de carruajes, que precisamente se van a poner ahora en circulación veinticinco más; que de los actuales poco o nada quedará cuando el Municipio se haga cargo de las líneas y que, por lo tanto, parece prematuro cuanto se haga para asegurar sobre este punto el cumplimiento de las escrituras, debiendo en mi concepto hacerse los inventarios definitivos que sirvan de base a la entrega, cuando falten dos o tres años para ello y no sean de temer cambios en la explotación ni en la existencia de las Compañías». Con posterioridad a este informe, emiten el suyo los Letrados consistoriales, concretándolo al extremo referente a las dependencias e inmuebles que deben revertir. El Ingeniero de Obras públicas informa también diciendo respecto al material fijo y móvil, que los inventarios presentados por las Compañías contienen el que debe ser objeto de reversión. Viene después una larga tramitación del expediente, sin que el Ayuntamiento llegue a dictar acuerdo alguno en el que con claridad se exprese que el contenido de esos inventarios, en lo que respecta al material móvil, sea lo que haya de revertir al expirar las respectivas concesiones.

Resulta de lo expuesto, que el Ayuntamiento no ha solicitado de las Compañías la declaración de lo que, a su juicio, debiera revertir, sino sólo un inventario del material que en aquel momento tuvieran 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 somete al estudio de sus técnicos para llegar a la determinación de lo que debe revertir, de aquello que en ellos se contiene; que la opinión de los técnicos se divide, y que la opinión que parece más predominante es la del Ingeniero Sr. Martel, el cual dice, que las concesiones no obligan a mantener una cifra determinada de carruajes y que es prematura la formación del inventario; y que, por último, el Ayuntamiento no adopta acuerdo alguno respecto a la determinación del material móvil que ha de revertir, sino que el expediente tiene otras derivaciones, en virtud de iniciativas y propuestas de los Concejales, relacionadas con la unificación de tarifas de precios y la conveniencia de llegar a una inteligencia con la Compañía que evite los perjuicios que pueden derivarse para los intereses municipales de la situación de derechos que ha de crearse al finalizar las diferentes concesiones.

En resumen, al tratar ahora de determinar la cantidad de material móvil que ha de revertir al término de la concesión, no es elemento de juicio que pueda ni deba tenerse en cuenta para nada el inventario remitido por las Compañías a la Alcaldía Presidencia con fecha 14 de noviembre de 1908.

Resuelta en la forma que queda dicha esa cuestión que pudiéramos llamar incidental, es conveniente fijar el criterio que en justicia procede sostener en el extremo referente a la cantidad de material móvil que debe revertir al término de la concesión, extremo que examinaremos tan sólo en relación con la línea de Estaciones y Mercados, que es la que por el momento preocupa. Para ello conviene recordar algunos antecedentes.

En esa línea 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 1889, 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 año, aprobado en sesión de 27 del mismo mes.»

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 16 de noviembre de 1897 y que *al efecto se aprueba*, puede sustituir el motor animal por el eléctrico. En ese proyecto se consignaba que se emplearían treinta coches, de los cuales estarían veinticuatro 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 1908, se dice que con ese número de coches es suficiente para un tráfico de salidas con frecuencia de cinco 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 sostenemos resueltamente que el número de coches que debe revertir al finalizar la concesión es el de treinta, fijado en el proyecto. Las razones en que apoyamos este criterio son, a nuestro juicio, incontrovertibles. En primer término 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 las condiciones de revertir a su dominio lo que constituye el proyecto, lo que el concesionario añade por su exclusiva voluntad y sin que a ello le obligue ninguna cláusula de la concesión y en virtud de qué principio de derecho tiene que revertir?

No cabe invocar para sostener el criterio contrario la teoría de la accesión, pues ésta exige, tal y como la define el artículo 353 del Código civil, la incorporación de unos bienes a otros, y en el caso que examinamos los coches no están incorporados a la línea de tal manera que su presencia allí sea esencial o indispensable para la explotación de la misma, y claro es que con esto nos referimos al número de coches que excede al señalado en el proyecto. Además hay que tener en cuenta que la Empresa es concesionaria de otras líneas y pudo estar en su ánimo el adquirir nuevos coches y el utilizarlos indistintamente en todas ellas. Asimismo es de rechazar, caso de ser invocada, la teoría de lo principal y de lo accesorio, desenvuelta en los artículos 375 y siguientes del propio Cuerpo legal, porque ésta se refiere al caso de que dos cosas muebles pertenecientes a distintos dueños se unan de tal manera que vienen a formar una sola. Aquí no se trata de dos cosas muebles y, como dejamos dicho, no se da esa compenetración e incorporación que es base obligada de toda teoría de la accesión.

Quizás se saque a colación el artículo 1.907 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. Si tal alegación se hiciese, bastaría 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 contraer la obligación no se sabe si quiera si existirán sólo les es aplicable en su caso la teoría desenvuelta en los artículos 353 del Código, que según hemos visto tampoco son de invocar en contra de nuestro criterio.

Por tanto, la Empresa ha podido tener limitado el servicio a los treinta coches sin que el Ayuntamiento pudiera reclamar, y si ha aumentado el servicio y ha adquirido nuevos coches por su libérrima voluntad ¿por qué ese aumento ha de pasar a ser propiedad del Ayuntamiento? En conclusión, debe sostenerse con firmeza que la reversión sólo afecta a los treinta coches consignados en el proyecto.

Ahora bien, cualquiera que sea el criterio de los señores Letrados consistoriales y el procedimiento que se siga para lograr una solución, cabe que llegue el día de la reversión sin que se haya resuelto y conviene saber la situación en que entonces se encontraría el ex-

celentísimo Ayuntamiento respecto a las dependencias y coches si quiere municipalizar el servicio.

Por lo que respecta a cocheras, parece ser que las construídas en la Bombilla, por ser terreno del Estado, se hallan alquiladas a la Compañía de Tranvías hasta el año 1930, y ésta creemos no tendría inconveniente en cederlas al excelentísimo Ayuntamiento por el mismo canon, pudiendo interin gestionar el Estado la concesión de las mismas o renovar el contrato de arrendamiento.

En cuanto a oficinas, fácil sería al excelentísimo Ayuntamiento habilitar local para las mismas. La Central de reserva (no pudiendo a nuestro juicio obligarse a la reversión total) mejor sería que continuase en poder de la Empresa, que al fin y al cabo es la que viene obligada a suministrar la energía eléctrica.

Respecto a los talleres tampoco cabe exigir la reversión total de los mismos, y por tanto cabe que siga la Empresa usufructuándolos, y, en este caso, cabría el concertar con la Empresa un precio especial para la reparación de los coches que pertenezcan al excelentísimo Ayuntamiento.

En cuanto al número de coches, vista la pequeña diferencia que hay entre los que figuran en el inventario y de los que por el cálculo resultan pertenecer a la concesión de Estaciones y Mercados pudiera muy bien, si la Compañía transige, exigir solamente los sesenta que en el inventario figuran. En caso de acceder a ello, para no verse en el trance el excelentísimo Ayuntamiento de disminuir el servicio el día que se encargue de la explotación, lo que sería de un efecto deplorable, precisa comprar más coches o alquilárselos a la Empresa.

En las soluciones que propongamos al excelentísimo Ayuntamiento para la prestación del servicio tomaremos como punto de partida el estado actual del asunto, sin perjuicio de modificar, mejorándolas las soluciones que propongamos, caso de resolverse favorablemente para el excelentísimo Ayuntamiento las cuestiones propuestas.

Reversión del Tranvía de Estaciones y Mercados

SOLUCIONES QUE PUEDEN PROPONERSE

Son grandes las dificultades que se presentan al estudiar la reversión al Ayuntamiento de la primera línea de tranvías, ya que las concesiones contienen puntos de una nebulosidad tan grande, que impiden pueda señalarse una línea definida y concreta, que delimite las obligaciones contraídas por la Compañía de Tranvías al llegar el momento de la reversión y que permitan al Ayuntamiento hacerse cargo de una explotación tan complicada, con todas las posibles garantías éxito y sin que pueda resentirse el servicio al pasar a sus manos, al mismo tiempo que se obtengan los mayores beneficios para el público, y el resultado económico sea lo más satisfactorio posible.

Debería tenerse en cuenta que por tratarse de la primera reversión de esta naturaleza, las dificultades han de ser mayores y más sensibles, por no existir precedentes en que apoyarse para perfeccionamientos sucesivos, y únicamente podrán ser resueltas a fuerza de un estudio profundo, de meditar todas las propuestas que hayan de presentarse y de una tenacidad en el trabajo, buena voluntad y deseos inquebrantables de defender a toda costa los intereses municipales en cumplimiento de nuestro deber, a fin de llegar a obtener los resultados más favorables para el pueblo de Madrid.

La misión que nos ha confiado el excelentísimo Ayuntamiento de estudiar y proponer la solución más conveniente a los intereses municipales para la explotación del tranvía de Estaciones y Mercados, cuando llegue el 15 de septiembre de 1927 en que caduca la concesión, comprende, a nuestro juicio, dos partes:

La primera consiste en determinar lo que, con arreglo a las bases de la concesión, debe revertir en su día al Ayuntamiento. Dada la vaguedad de la misma, no nos ha sido posible llegar a un acuerdo con la Compañía de Tranvías en las diferentes conferencias que hemos celebrado con dicho fin.

La segunda parte comprende el estudio comparativo de las soluciones que deben proponerse para la continuación del servicio, llegado que sea el día de la reversión, para que el excelentísimo Ayuntamiento elija la que considere más conveniente a sus intereses.

Cumplida la primera parte de nuestra misión, y remitida a esa Alcaldía Presidencia en 1 de mayo de 1924 el resumen de las razones alegadas por la Compañía de Tranvías y las que nosotros adujimos (que para completar el trabajo acompañamos nuevamente), vamos a estudiar las soluciones que a nuestro juicio pueden adoptarse para la continuación del servicio el día que caduque la concesión. Para ello partimos de la base de lo que sin discusión revertirá en su día al excelentísimo Ayuntamiento, pues no es posible fundarse en hipótesis, que si no se convierten en realidades, darían lugar a consecuencias falsas. Si se consigue el día de mañana que reviertan

mayor número de coches, o las cocheras, talleres, etc., las condiciones en que se encontrará el excelentísimo Ayuntamiento serán más ventajosas.

Las soluciones que estudiaremos, por ser las únicas que nos parecen viables, son:

Primera. Explotación directa del servicio por cuenta del excelentísimo Ayuntamiento, o municipalización del servicio.

Segunda. Arriendo del servicio mediante un canon estipulado; pero con intervención del excelentísimo Ayuntamiento.

Tercera. Explotación del servicio con una intervención directa del excelentísimo Ayuntamiento, a base de repartir los ingresos en una proporción determinada.

Cuarta. Unificación de la fecha de reversión de las concesiones actuales.

PRIMERA SOLUCIÓN

EXPLOTACIÓN DIRECTA DEL SERVICIO POR CUENTA DEL EXCELENTÍSIMO AYUNTAMIENTO O MUNICIPALIZACIÓN DEL SERVICIO

No tratamos de discutir si es o no conveniente a los intereses del excelentísimo Ayuntamiento la municipalización de ciertos servicios y, en particular, el de tranvías. Lo que queremos probar es, que 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 motivo de reversión, teniendo que vivir mediatizados por la Compañía, al par que se entablan pleitos con ella, no podemos aconsejar esta solución, al menos en el momento presente, y por ello ponemos a continuación los inconvenientes que tiene, a nuestro juicio, su aceptación.

INCONVENIENTES DE LA MUNICIPALIZACIÓN DEL SERVICIO DE TRANVÍAS

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, explotándolo 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 el entretenimiento de los coches, tendría que recurrir seguramente a la Compañía para la prestación de este servicio, por disponer ésta de medios de que carecen todos los talleres de Madrid, resultando ésta, 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 adquirir de 30 a 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 necesario 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 para 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 hoy 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 el 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 pudiese 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 por 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 más 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 400 000 pesetas aproximadamente, cuyos intereses disminuirían los beneficios. Claro es que la Compañía también necesita tener un capital desembolsado con dicho fin; pero seguramente el tanto por ciento que por kilómetro resulte será muy 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 sensiblemente más caro por kilómetro que resultaría 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 a sus empleados, lo que, dado lo delicado de ciertos cargos, como el de cobrador, produciría funestas consecuencias.

Por los inconvenientes apuntados pudiera tachárenos de enemigos encarnizados de la municipalización de servicios, no obstante ser fervientes partidarios de ella siempre que pudiera efectuarse en buenas condiciones.

Si de una revirtieran todas las líneas; si al propio tiempo pudiera disponer el Ayuntamiento de todo el material fijo y móvil existente; si contase con las cocheras, talleres y demás elementos que posee la Compañía de Tranvías para la conservación y entretenimiento de sus líneas, y pudiera explotar este negocio libremente sin las trabas y dificultades que supone el estar mediatizados por la Compañía de Tranvías, estimamos que en forma igual o parecida a la implantada en algunas poblaciones de Inglaterra, Alemania o Suiza, o a la que tiene el Ayuntamiento de San Sebastián establecida para la explotación de la Fábrica del Gas, convendría al excelentísimo Ayuntamiento de Madrid prestar este servicio, no tanto por los ingresos que pudiera obtener, sino más bien por la libertad de acción para establecer los servicios y tarifas que permitiesen abaratar el precio de la vivienda y mejorar la salubridad pública.

Veamos ahora la organización que podría darse a la explotación del servicio de Estaciones y Mercados.

Partimos de la base de que disponemos de 60 coches, de los cuales 54 se hallan en servicio y seis en reparación, con lo que podría establecerse el siguiente cuadro horario:

	Número de coches	Frecuencia
Glorieta de Quevedo-Sol-Pacífico.....	24	3 minutos
Bombilla-Sol-Progreso.....	24	2 —
Sol-San Francisco.....	6	5 —

Con este servicio el público estaría tan bien o mejor servido que lo está hoy.

Como sólo disponemos de treinta coches propios y no nos parece debe aconsejarse la compra de los restantes mientras no se resuelva este asunto litigioso con la Compañía, en el que, a nuestro juicio, tiene grandes probabilidades de ganar el Ayuntamiento, es preferible, aunque las utilidades se reduzcan, alquilárselos a la Empresa, aun pagando por coche 6.000 pesetas de alquiler anual, que representa un 10 por 100 de su costo.

También, mientras no esté resuelto si deben o no revertir las cocheras, procede tratar con la Compañía para el aprovechamiento de sus cocheras, aunque fuese abonando un canon, o construir locales para dicho fin. Asimismo, para evitar la instalación de talleres, procedería contratar la conservación y entretenimiento de los coches, vía y red.

Con los datos que hemos podido adquirir formulamos el siguiente presupuesto, para tener una idea aproximada de los ingresos que podrían obtenerse con la explotación directa:

GASTOS POR DÍA

Personal de la Dirección

	Pesetas
1 Ingeniero Director, con 50 pesetas diarias.....	50
1 Ingeniero auxiliar, con 35 id. id.....	35

Personal obrero

1 Jefe de Estación, con 12 pesetas diarias.....	12
2 Subjefes, a 10 id. id.....	20
10 Inspectores, a 10 id. id.....	100
8 Vigilantes de salida, a 10 id. id.....	80
9 Idem de material, a 10 id. id.....	90
<i>Suma y sigue.....</i>	<u>387</u>

	Pesetas
<i>Suma anterior</i>	387
160 Conductores, a 7,50 id. id.....	1.200
160 Cobradores, a 7,50 id. id.....	1.200
24 Guardaagujas, a 6,50 id. id.....	156
2 Ordenanzas, a 6,50 id. id.....	13
2 Auxiliares de Caja, a 9 id. id.....	18
Personal de oficina	
1 Jefe, con 40 pesetas diarias.....	40
5 Empleados, a 12 id. id.....	60
Explotación	
1 Jefe de explotación, con 40 pesetas diarias.....	40
3 Empleados, a 12 id. id.....	36
Caja	
1 Cajero, con 25 pesetas diarias.....	25
1 Ayudante, con 15 id. id.....	15
Secretaría	
2 Empleados, a 15 pesetas diarias.....	30
Asesoría y Reclamaciones	
2 Ordenanzas de oficina, a 6,50 pesetas diarias.....	13
Indemnizaciones a terceros.....	40
Accidentes.....	150
Locales.....	150
Billeteaje.....	30
Teléfono.....	1
Impuesto de la Hacienda sobre transporte de viajeros.....	92,14
Idem del 17 por 100 sobre alumbrado.....	3
Impuesto sobre sueldos.....	29,36
<i>Fluido.</i> —54 coches en servicio, a 130 kilowatios coche diario cada uno, 7.020 kilowatios coche, a un consumo específico de 1.100 kilowatios-hora por coche y kilómetro, son kilowatios-hora 231.660 por mes, que al precio de 0,08 kilowatios-hora importan 18.532,80, y al día.....	617,76
Por limpieza, engrase, desinfección y alumbrado de coches..	384
Por reparación de averías extraordinarias, accidentes, etcétera de los 60 coches.....	86,40
Por revisión, conservación, pintura y sustitución de piezas desgastadas.....	958,80
Por conservación y sustitución de hilo desgastado, al día....	300
Por conservación y renovación de vía, al día.....	900
Limpieza de vía y aparatos de vía, conservación de útiles de limpieza, aceite de curvas y engrase de las mismas.....	150
Por peaje.....	36,22
Vestuario para 396 empleados de movimiento, a 150 pesetas al año.....	160
Hojas de ruta, tenacillas, material de Vigilantes e Inspectores.	13
Premio a los conductores.....	10
Caja de socorros y retiro.....	20
Alquiler de 30 coches.....	493
Gratificación de Navidad.....	113
TOTAL DE GASTOS AL DÍA	7.970,68

Ingreso en 60 coches $\frac{3.288.684,40}{365} = 9.010$.

Beneficio diario: $9.010 - 7.970 = 1.040$, o sea un beneficio anual de 379.600 pesetas.

Es claro que la cifra de beneficio obtenida no es más que aproximada, pues un servicio de esta índole está subordinado a contingencias que no es posible prever. Además nosotros partimos de la base del número de viajeros y beneficios obtenidos en el año 1923, y no podemos asegurar lo que ocurrirá en los años sucesivos, con tanto más motivo, cuanto que los autobús y el «Metro» tienen entablada una competencia que a no dudar mermará los ingresos en años sucesivos. Seguramente en las cifras fijadas para conservación y entretenimiento de material podrá obtenerse alguna baja si llega a contratarse este servicio.

Si el Ayuntamiento consiguiese por parte de la Compañía, el reconocimiento de 60 coches cuando menos (a los que creemos tiene perfecto derecho), los ingresos se aumentarían en pesetas 180.000, pues no tendría que abonarse el alquiler de los 30 coches que figuran incluidos en los gastos.

SEGUNDA SOLUCIÓN

ARRENDAMIENTO DE LA LÍNEA DE ESTACIONES Y MERCADOS MEDIANTE UN CANON ESTIPULADO PERO CON INTERVENCIÓN DEL EXCELENTÍSIMO AYUNTAMIENTO

Ventajas de esta solución: 1.^a 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 al conocimiento pleno de los ingresos y gastos, así como para 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 irrogaría al Erario municipal sería de escasa importancia.

2.^a Se da lugar con esto a la reversión de la línea del Norte que con la de Estaciones y Mercados forman un conjunto que puede tener vida propia.

3.^a Permite esta solución poder estudiar con más calma y con pleno conocimiento la solución que más convenga adoptar al excelentísimo Ayuntamiento.

Inconvenientes: 1.^o No es una solución definitiva.

2.^o 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.

3.^o 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.

Por sí el excelentísimo Ayuntamiento optase por esta solución, en el *Anejo número 1* proponemos un proyecto de bases para el concurso.

TERCERA SOLUCIÓN

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

La tercera solución difiere poco de la segunda, y las bases del contrato pueden ser las mismas, con solo 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 el negocio produce mayores o mejores 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 quizás a perder, si el negocio marcha mal.

CUARTA SOLUCIÓN

UNIFICACIÓN DE LA FECHA DE LAS REVERSIONES

Tiene a juicio de los que suscriben, las ventajas e inconvenientes que anotamos a continuación:

Ventajas: 1.^a 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.

2.^a 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.

3.^a 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.

Inconvenientes: 1.^o El retrasar la fecha en que el excelentísimo Ayuntamiento pueda municipalizar el servicio de tranvías.

2.^o La dificultad de fijar con equidad la fecha de reversión.

3.^o El dejar de percibir de momento los ingresos que puedan obtenerse por las líneas que reviertan.

No nos detendremos a examinar el procedimiento más acertado para determinar la fecha de la reversión, pues en el informe emitido por el Director de Vías públicas, D. Pedro Núñez Granés, en 31 de diciembre de 1914, con motivo de la proposición que presentó la Compañía de Tranvías sobre este asunto en 7 de julio de 1913, se estudian los procedimientos, equitativos pero ilusorios, que podrían seguirse, basados en los beneficios que cada concesión produce, y decimos ilusorios, porque a parte de la dificultad y casi imposibilidad material de obtener con exactitud los beneficios anuales conseguidos hasta el día, por estar englobados los gastos de las distintas concesiones (eso en el caso de que las Compañías se prestasen a una investigación de sus libros de Contabilidad), son aventurados cuantos cálculos se puedan hacer para determinar los beneficios futuros, por depender de circunstancias imprevistas; como la influencia que pueda tener el aumento de población, las nuevas líneas del «Metro» y autobús, la situación del Comercio e Industria, etc., etc., y por lo mismo se tomó como base para la determinación de la fecha de reversión, la de años-kilómetros, que dividida por el total de kilómetros nos da la fecha media de reversión. Bien es verdad que este procedimiento tiene el defecto de considerar todos los kilómetros de igual rendimiento, pero, en cambio, tiene la ventaja de que en el cálculo entran solamente cantidades reales e indiscutibles que dan una solución sencilla, deducida lógicamente de la forma en que se otorgan las concesiones.

Este es el único procedimiento aplicable por carecer de datos, y el único que probablemente aceptaría la Compañía de Tranvías, pero como entre las concesiones a revertir, la de Estaciones y Mercados y Norte se conceptúan como de ingresos más saneados, la aplicación de este procedimiento ocasionaría perjuicios al excelentísimo Ayuntamiento. Por ello, y en vista de haberse desechado tras detenido estudio la proposición sobre unificación de tarifas y fechas de reversión que presentó la Compañía de Tranvías en 7 de julio de 1913, y que seguramente no reproduciría en condiciones tan ventajosas, no estimamos pertinente estudiar esta solución, aunque en el anejo número 2 se incluye un cuadro con los datos para efectuar este estudio, si así lo estimase conveniente el excelentísimo Ayuntamiento, y en el anejo número 3 figuran los inmuebles que la Compañía de Tranvías entregaría en caso de una unificación de concesiones. También se incluye en el anejo número 4 el movimiento de viajeros de 1923.

Madrid, febrero de 1924.

ANEJO NÚMERO 1

Pliego de condiciones para el arrendamiento de la línea de Tranvías de Estaciones y Mercados, con intervención directa del excelentísimo Ayuntamiento

1.^a Es objeto del presente concurso el arrendamiento de la línea de Estaciones y Mercados a partir del día en que revierta al Ayuntamiento, para su explotación, conservación y entretenimiento.

2.^a La duración del arrendamiento será de años, contados a partir del día en que se firme la escritura de arrendamiento.

3.^a La Empresa concesionaria se obliga a cumplir estrictamente el Reglamento de Tranvías, así como el de Policía urbana, las bases de concesión y cuantas se consignan en este contrato.

4.^a El excelentísimo Ayuntamiento entregará a la Empresa concesionaria un inventario suscrito por ambas partes, del material de su propiedad, y la Empresa suplirá el que sea necesario para que en ningún caso disminuya el servicio.

5.^a Todos los gastos de energía eléctrica, y personal para la explotación de la línea en buenas condiciones, serán de cuenta de la Empresa concesionaria, sin que el Ayuntamiento tenga que contribuir a ello por ningún concepto.

6.^a El concesionario se obliga a ejecutar por su cuenta y sin ninguna clase de subvención, todas las obras de conservación y entretenimiento necesarias en el alumbrado de los tranvías y en el material fijo y móvil, así como en el pavimento de las entrevías y medio metro además por cada lado, para que el servicio se preste en buenas condiciones y no desmerezca el estado en que se le entregó dicho material.

7.^a Las obras en la vía pública se llevarán a cabo interceptando lo menos posible el tránsito, para lo cual el concesionario se sujetará en el orden de los trabajos a las prescripciones que le imponga la Dirección de Vías públicas.

8.^a Si el concesionario dejase de prestar el servicio por cualquier causa que no fuese de fuerza mayor (debiendo considerarse como tales para dicho efecto única y exclusivamente las que dimanen de actos de guerra o alteración de orden público, o causadas por incendio o tempestad, terremoto o inundación), perderá *ipso facto* su fianza y el Ayuntamiento se incautará de la línea, disponiendo de cuantos edificios, máquinas y utensilios le fuesen precisos para la prestación del servicio, declarándose la caducidad de la concesión y derechos que por ella pudiera tener el contratista, quedando éste obligado a satisfacer a la Municipalidad los daños y perjuicios que por falta de cumplimiento del contrato se le hubiesen irrogado.

9.^a Las tarifas actuales no podrán ser modificadas sino de común acuerdo entre la Empresa concesionaria y el excelentísimo Ayuntamiento.

10. Los horarios de la temporada de invierno y verano los fijará el excelentísimo Ayuntamiento de común acuerdo con la Empresa concesionaria, teniendo en cuenta para ello, el mayor servicio que se haya prestado hasta el día en dicha línea.

11. Para la colocación de cables o carriles se sujetará el contratista a las condiciones que tiene fijadas el Ayuntamiento para esta clase de obras, así como a las generales del Estado.

12. El levantado y reconstrucción del pavimento de la vía pública serán practicados por el concesionario bajo la Inspección de los Facultativos municipales y a cargo del mismo.

Cuando dichos Facultativos comprueben que la reconstrucción es defectuosa se requerirá al contratista para que subsane los defectos que hubiese, pudiendo el excelentísimo Ayuntamiento, si así no lo efectuase, disponer que se practiquen las reconstrucciones por la Administración y a costa del contratista.

Si la conservación del pavimento de las vías en que se realicen las obras estuviese contratada por el excelentísimo Ayuntamiento, la reconstrucción se hará por la entidad que tenga a su cargo dicha conservación, satisfaciéndose por el contratista a los precios convenidos por el excelentísimo Ayuntamiento.

También está obligado el contratista a restablecer a su costa las alcantarillas, cunetas y cuantos servicios, canalizaciones y obras públicas o particulares que con sus trabajos hubiesen estropeado, así como el pago de las indemnizaciones al excelentísimo Ayuntamiento o a tercero por los perjuicios que pudiera causar.

13. El personal necesario para la prestación del servicio estará intervenido por el excelentísimo Ayuntamiento y podrá por tanto obligar al contratista a que separe definitivamente, o suspenda por el tiempo que juzgue necesario, a los operarios del servicio que diesen motivos o quejas fundadas para ello.

Todos los operarios de esta línea irán provistos de una chapa, suministrada por el contratista, y cuyo modelo aprobará el Ayuntamiento a fin de que se les reconozca en los actos de servicio.

14. *Limpieza de coches y postes.*—Será de cuenta del contratista:

Primero. Limpiar diariamente los coches y fumigarlos con arreglo a las prescripciones que diete el Jefe del Laboratorio Municipal. También se hará la limpieza cada vez que entren en las cocheras.

Segundo. Lavar las columnas que sostienen los cables de sustentación dos veces al mes y pintarlas cada dos años por lo menos.

Tercero. Repintar los coches cuando hayan sufrido alguna avería o se encuentren en mal estado a juicio de los técnicos municipales encargados del servicio.

15. *Material de reserva.*—El concesionario dispondrá del material de reserva necesario para

atender a reparar cualquier avería que pudiera ocurrir en la red, así como de los carriles, agujas y material para reparar los desperfectos que pudieran ocurrir en los existentes.

El excelentísimo Ayuntamiento podrá imponer multas por las faltas cometidas por la Empresa concesionaria, que estarán en armonía con la magnitud de las mismas.

16. *Suministro de energía eléctrica.*—El concesionario garantizará el suministro de energía, disponiendo de los elementos de reserva necesarios para evitar la falta de energía en todo momento.

Las interrupciones en la corriente serán castigadas con multa de 500 a 5.000 pesetas, según sea parcial o total la interrupción y su duración sea de cinco minutos a una hora o más.

17. La Sociedad concesionaria queda obligada a suministrar la corriente necesaria para un máximo de 20 lámparas intensivas de 600 bujías, colocadas en los paseos de Atocha y San Vicente y plaza de España, desde que empiece a encenderse el alumbrado hasta que termine el servicio del tranvía, siendo de cuenta del Ayuntamiento la instalación y conservación de lámparas, no siendo responsable el concesionario de las interrupciones que por cualquier accidente pueda haber en la corriente.

18. La Sociedad concesionaria será responsable de todos los daños, averías y perjuicios que se causen a las personas y a las cosas durante su explotación del tranvía, con motivo de ella o de la realización de obras de conservación y entretenimiento.

19. Si por fuerza mayor el excelentísimo Ayuntamiento se ve obligado a ocupar transitoria o eventualmente la vía pública o a que la ocupe el dueño de alguna finca, por obras de urgencia inaplazable a juicio del Ayuntamiento, el concesionario no tendrá por ello derecho a reclamar indemnización por daños o perjuicios en la explotación.

20. En los casos de incendio queda de hecho suspendida la circulación del tranvía dentro de la zona de protección y maniobra del incendio que fije la Autoridad y sin derecho a indemnización de ninguna clase, así como tampoco la tendrá en los casos en que por consecuencia de alteración de orden público no pueda circular el tranvía por los destrozos u obstáculos que se hayan ejecutado o colocado en el tranvía o la vía pública, ni será motivo de reclamación alguna la detención o interrupción en el tránsito a consecuencia de formaciones, procesiones, romerías u otros actos públicos.

21. El concesionario se obliga a depositar en la Caja general de Depósitos una fianza en metálico o valores de pesetas para responder del cumplimiento del presente contrato.

22. El excelentísimo Ayuntamiento nombrará el personal que estime necesario para ejercer una intervención directa en la explotación de la red, para que en cada momento pueda saberse la recaudación diaria y los gastos de explotación, y la Empresa concesionaria no opondrá dificultad alguna para que estos funcionarios puedan cumplir su misión, poniendo, cuando lo reclamen, a su disposición los libros de contabilidad.

23. El canon de arrendamiento será de pesetas como mínimo y se abonará por mensualidades vencidas antes del 10 del mes siguiente.

24. Si algún mes dejase de abonarse la cantidad estipulada el excelentísimo Ayuntamiento podrá dar por caducada la concesión y pedir los daños y perjuicios.

ANEJO NÚMERO 2

Número.....	DESIGNACIÓN DE LAS CONCESIONES	Años que faltan	CONCESIONES QUE REVIERTEN		PRODUCTOS DE AÑOS.—KILÓMETROS		Para una reversión unida de todas
			Al Municipio	Al Estado	Líneas municipales	Líneas del Estado	
1	Estaciones y Mercados	2,71	9.242	—	25.047,07	—	25.047,07
2	Norte.....	4,83	8.937,32	—	43.167,25	—	43.167,25
3	Leganes	12,44	2.513,92	9.534,87	31.273,16	118.613,78	149.886,94
4	Castellana-Hipódromo.....	16,35	4.195,98	—	68.604,27	—	68.604,27
5	Este.....	17,20	4.712,68	—	81.058,10	—	81.058,10
6	Guindalera-Prosperidad.....	23,58	2.875,87	—	67.813,01	—	67.813,01
7	Claudio Coello-Ferraz.....	26,36	3.612,27	—	95.219,44	—	95.219,44
8	Enlace con Guindalera.....	31,06	545,38	—	16.939,50	—	16.939,50
9	Madrid.....	32,58	8.080,01	—	263.246,72	—	263.246,72
10	Ferraz-Rosales.....	32,58	1.125,88	—	36.681,17	—	36.681,17
11	Metropolitano.....	36,47	10.182,38	—	371.351,40	—	371.351,40
12	Continental.....	36,47	6.714,52	—	244.878,54	—	244.878,54
13	Goya y otras.....	38,28	1.702,67	—	65.178,21	—	65.178,21
14	Pozas-Moncloa.....	40,52	—	1.346,54	—	54.561,80	54.561,80
15	Florida-Olvide.....	40,80	1.080,45	—	44.082,36	—	44.082,36
16	Fernando VI-Olvide.....	41	1.153,23	—	47.282,43	—	47.282,43
17	Embajadores-Puente de Toledo.....	41,37	1.030,20	—	42.619,37	—	42.619,37
18	Atocha-Delicias.....	41,40	920,51	—	38.109,11	—	38.109,11
19	Pacífico-Vallecas.....	41,81	—	709,36	—	29.658,34	29.658,34
20	Princesa-Leganitos.....	42,51	436,73	—	18.561,25	—	18.561,25
21	Chamartín de la Rosa.....	45,43	604,78	2.858,09	27.475,15	129.843,03	157.318,18
22	Velázquez.....	46,91	1.601,82	—	75.141,37	—	75.141,37
23	Latoneros-Puerta del Angel.....	48,49	1.475,74	445,25	71.558,63	21.590,17	93.148,80
24	Delicias-Puente de la Princesa.....	50,08	973,03	—	48.729,34	—	48.729,34
25	Mayor-Atocha.....	51,41	342,27	—	17.596,10	—	17.596,10
26	Moncloa-Puerta de Hierro.....	51,99	—	2.458,49	—	127.216,90	127.816,90
27	Recoletos-Salesas-Florida.....	58,25	610	—	35.532,50	—	35.532,50
28	Torrijos.....	59,08	1.435	—	84.779,80	—	84.779,80
			76.104,64	17.352,60	1.961.925,25	482.084,02	2.444.009,27
EN TRAMITACIÓN							
29	Plaza del Progreso Duque de Alba.....	60	150	—	9.000	—	9.000
30	Ventas-Necrópolis.....	60	3.000	—	180.000	—	180.000
31	Toledo-Embajadores.....	60	1.510	—	90.600	—	90.600
32	Gran Vía.....	60	1.375	—	82.500	—	82.500
33	Ríos Rosas.....	60	925	—	55.500	—	55.500
34	Puerta de Hierro-Puente de San Fernando.....	60	—	592	—	35.520	35.520
35	Puente S. Fernando-Cuesta de las Perdices.....	60	—	1.844	—	110.640	110.640
36	Cuatro Caminos-Pozas.....	60	2.408	—	144.480	—	144.480
37	Ciudad Jardín.....	60	414	—	24.840	—	24.840
38	Puente de Vallecas-Portazgo.....	60	—	1.300	—	78.000	78.000
39	López de Hoyos-Prosperidad.....	60	1.225	—	73.500	—	73.500
40	Puente de Vallecas-Doña Carlota.....	60	—	807	—	48.420	48.420
41	Puerta del Angel-Cuatro Vientos.....	60	—	6.553	—	393.180	393.180
42	Puente de Vallecas-Entrevías.....	60	—	1.019	—	61.140	61.140
43	Portazgo-Puente de Vallecas.....	60	—	3.678	—	220.680	220.680
			11.007	15.793	660.420	947.580	1.608.000

ANEJO NÚMERO 3

Sociedad Madrileña de Tranvías

Cuadro de los edificios que actualmente utiliza y que conceptúa no sujetos a reversión, puesto que nada concreto se especifica sobre ellos en las concesiones respectivas

EDIFICIOS	PROPIETARIOS	Extensión superficial	Superficie edificada	VALOR
		— Metros cuadrados	— Metros cuadrados	— PESETAS
Depósito de Ventas	Tranvía del Este...	6.323	4.638	869.622
Idem de Pozas	Idem id.....	2.344	1.717	406.443
Kiosco del Hipódromo.....	Idem id.....	28	28	8.400
Depósito de Cuatro Caminos....	Idem del Norte....	8.931	2.683	664.785
Idem de Bombilla.....	Idem de Estaciones y Mercados	5.691	1.771	252.554
Idem de Buenavista.....	Idem de Leganés...	12.433	1.445	219.818
Idem de Vallehermoso.....	Compañía Madrileña de Contratación y Transportes.....	68.182	23.909	11.217.807
Idem de Alcántara.....	Idem id.....	6.094	3.161	727.293
Subestación de Carabanchel....	Idem id.....	1.008	239	77.830
Casas números 150 y 154 de la calle de Alcalá.....	Idem id.....	972	972	388.861
Maquinaria de los talleres.....	»	»	»	2.312.866
Moblaje.....	»	»	»	96.412
TOTAL PESETAS.....				17.242.691

NOTA.—No se incluyen el valor de los terrenos de Bombilla, que pertenecen al Estado, ni el del kiosco del Hipódromo, que son del Municipio.

ANEJO NÚMERO 4

Estado demostrativo de la circulación de viajeros por las líneas de tranvías de Estaciones y Mercados durante el año 1923

TRAYECTOS	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
Sol-Noviciado-Quevedo												
Sol a Quevedo.....	459.228	404.599	479.897	463.610	506.291	510.532	473.690	431.226	470.924	511.950	451.287	472.466
Noviciado a Quevedo.....	99.342	87.615	101.097	97.554	108.556	111.779	116.083	106.489	106.568	113.592	102.013	112.391
Quevedo a Sol.....	445.759	392.131	463.031	447.255	492.693	495.451	462.657	414.925	443.965	487.406	446.487	468.292
Quevedo a Noviciado.....	77.021	69.761	75.863	75.075	80.995	82.857	84.798	76.787	78.207	83.536	79.796	82.494
	1.081.350	954.106	1.119.888	1.083.494	1.188.535	1.200.619	1.137.228	1.029.427	1.099.664	1.196.484	1.079.583	1.135.643
Sol-San Francisco												
Sol a San Francisco.....	31.060	29.419	36.690	37.202	40.939	41.674	40.973	38.866	39.435	49.683	45.106	43.749
Plaza de la Cebada a San Francisco.....	831	942	889	984	1.200	1.174	1.367	1.374	1.280	1.579	1.527	1.458
San Francisco a Sol.....	37.769	35.492	44.601	46.013	51.718	52.683	53.456	49.840	50.109	61.766	55.675	54.892
San Francisco a plaza de la Cebada.....	768	647	995	1.299	1.500	1.673	2.017	1.968	1.868	2.048	1.848	1.816
	1.151.778	1.020.606	1.203.063	1.168.992	1.283.892	1.297.823	1.235.041	1.121.475	1.192.356	1.311.560	1.183.739	1.237.558
Sol-Progreso												
Sol a plaza del Progreso.....	145.973	137.388	161.989	164.677	186.223	186.043	195.085	184.793	182.797	198.389	165.821	169.534
Plaza del Progreso a Sol.....	204.894	184.595	224.018	229.659	259.610	255.298	263.618	245.685	246.453	273.282	235.980	239.279
	1.502.645	1.342.589	1.589.070	1.563.328	1.729.725	1.739.164	1.693.744	1.551.953	1.621.606	1.783.231	1.585.540	1.646.371
Sol-Bombilla												
Bombilla a Sol.....	9.519	9.938	14.791	12.194	21.035	30.202	29.120	23.006	13.589	10.844	8.092	8.203
San Antonio a Estación del Norte.....	28.089	27.673	34.568	37.209	53.491	89.602	64.652	54.497	42.012	37.696	31.116	31.884
Estación del Norte a Sol.....	81.955	29.390	36.338	35.913	43.848	62.337	68.814	59.577	57.556	49.971	37.694	40.884
Estación del Norte a Santo Domingo.....	18.719	18.379	22.717	25.786	40.377	62.417	50.641	41.767	33.938	29.541	22.865	22.972
Estación del Norte a San Marcial.....	20.285	19.077	23.985	23.943	30.919	40.546	42.684	37.450	31.693	29.027	23.554	24.754
San Marcial a Sol.....	78.448	70.803	80.544	75.317	82.627	81.941	78.485	68.801	66.733	79.963	70.731	74.269
Sol a Bombilla.....	7.259	7.425	10.744	11.410	22.070	32.215	29.943	22.404	11.796	9.163	6.421	6.527
Sol a Estación del Norte.....	27.206	26.456	31.760	32.749	41.529	61.577	58.073	51.743	49.042	40.240	30.517	32.324
Sol a San Marcial.....	66.071	59.145	67.686	66.846	70.496	66.695	65.411	57.008	57.181	66.574	56.500	59.900
Santo Domingo a Estación del Norte.....	12.296	12.704	14.582	14.689	20.493	32.563	29.049	25.547	20.478	17.682	14.247	14.126
San Marcial a Estación del Norte.....	12.717	12.610	14.835	14.858	20.128	28.237	26.728	22.895	18.188	16.311	12.841	13.763
Estación del Norte a San Antonio.....	24.477	25.585	30.056	30.544	44.385	74.834	55.085	47.011	34.836	30.870	26.496	27.090
San Marcial a Santo Domingo (especial).....	65	195	197	545	2.183	2.775	1.868	1.148	744	536	402	391
	2.764.826	2.557.516	2.993.743	2.967.405	2.985.812	3.036.929	2.947.171	2.688.002	2.705.907	2.911.706	2.554.206	2.620.658
Sol-Pacífico-Puente de Vallecas (1)												
Sol a Puente de Vallecas.....	46.922	42.806	49.520	49.882	25.868	14.838	16.815	15.654	18.720	20.390	16.092	14.972
Sol a Atocha.....	24.436	23.489	29.150	29.251	35.350	35.614	33.063	31.061	34.903	39.375	31.557	29.389
Sol a Antón Martín.....	50.039	48.904	56.470	53.789	59.899	61.852	61.148	56.450	56.796	66.929	60.780	59.452
Antón Martín a Puente de Vallecas.....	103.782	93.546	105.072	102.113	45.481	21.202	22.534	21.252	25.636	29.535	25.365	24.398
Antón Martín a Puerta de Atocha.....	21.113	18.385	22.280	20.777	23.935	23.532	22.524	20.921	22.634	26.241	23.476	23.762
Puerta de Atocha a Pacífico.....	178.107	166.771	191.468	196.814	135.359	110.593	121.558	119.102	121.222	128.328	112.844	114.783
Antón Martín a Puerta de Atocha (militares).....	9.987	16.796	15.859	14.327	11.295	8.326	8.737	9.494	8.735	8.906	8.891	8.230
Puerta de Atocha a Pacífico (militares).....	19.484	32.775	32.520	31.844	26.385	21.671	22.820	24.491	21.888	21.355	21.701	20.019
Puente de Vallecas a Sol.....	33.671	30.373	36.802	39.049	22.381	13.990	15.448	14.759	17.405	18.724	14.295	13.270
Puente de Vallecas a Antón Martín.....	75.758	67.226	77.798	76.148	33.340	14.558	15.819	14.483	17.361	18.945	14.500	13.620
Pacífico a Puerta de Atocha.....	197.012	183.440	208.386	214.111	137.736	108.436	118.093	112.900	116.707	124.511	112.993	112.620
Puerta de Atocha a Antón Martín.....	56.495	50.835	62.121	59.792	61.252	57.565	55.413	51.263	53.791	60.980	54.884	57.481
Pacífico a Puerta de Atocha (militares).....	16.627	25.920	26.082	25.463	23.295	19.520	21.002	22.792	19.751	19.045	19.461	17.256
Puerta de Atocha a Antón Martín (militares).....	10.359	16.480	16.172	15.822	14.192	11.660	12.607	13.556	11.901	11.706	11.502	10.621
Puerta de Atocha a Sol.....	27.849	27.328	34.355	35.997	44.391	46.748	43.536	39.614	44.725	48.339	38.039	38.176
Antón Martín a Sol.....	53.434	50.473	57.815	56.895	62.347	61.719	61.757	55.403	54.940	66.748	60.800	59.151
	2.764.826	2.557.516	2.993.743	2.967.405	2.985.812	3.036.929	2.947.171	2.688.002	2.705.907	2.911.706	2.554.206	2.620.658

(1) Las alteraciones en el número de viajeros que circularon en los meses a partir del de mayo son debidas a la línea del Metropolitano.

Material móvil correspondiente a Estaciones y Mercados

Deducido del que circula ordinariamente por dicha línea

LÍNEAS	RECORRIDOS	KILÓMETROS	GOCHES	TRAYECTOS QUE CORRESPONDEN a Estaciones y Mercados	KILÓMETROS	GOCHES	OBSERVACIONES
Número 3	Salamanca-Sol-Quevedo.....	5,050	32	Sol-Quevedo.....	2,125	13,46	
— 8	Bombilla-Sol-Hipódromo....	6,770	17	Sol-San Antonio de la Florida	2,700	6,78	
— 14	Puente de Vallecas-Sol-Noviciado-Quevedo.....	6,225	20	Pacífico-Quevedo.....	5,175	16,61	
— 15	Puente de Vallecas-Sol-Cuatro Caminos.....	7,400	12	Pacífico-Sol.....	3,050	4,94	
— 17	Cuatro Caminos-Sol-Progreso	4,100	49	Sol-Progreso.....	0,585	6,96	
— 18	Obelisco-Sol-San Francisco..	4,500	12	Sol-San Francisco.....	1,425	3,80	
— 21	Sol-Pozas.....	2,325	12	Sol-Leganitos-San Marcial (cruce).....	1,000	5,16	
— 22	Pozas-Sol-Embajadores.....	5,225	8	Idem id. id.....	1,000	1,53	
— 29	Puente de Vallecas-Antón Martín.....	3,350	4	Pacífico Antón Martín.....	2,300	2,73	
— 27	Pozas-Sol-Delicias.....	5,425	13	»	1,325	3,18	
— 52	Ventas-Estación del Norte...	6,050	15	»	2,050	5,08	
						70,23	
<i>En reserva y reparación.....</i>						6,77	
						77,00	

Informe de los señores Ingenieros de Servicios eléctricos sobre reversión del tranvía de Estaciones y Mercados en virtud del decreto de la Alcaldía Presidencia de 10 de marzo de 1925

En cumplimiento de su anterior decreto, debemos manifestar:

Que en el trabajo que hemos realizado referente a la reversión de tranvías, y que va unido a este expediente, por disposición de V. E., nos hemos limitado a bosquejar las soluciones que estimamos viables para la explotación del tranvía de Estaciones y Mercados, cuando llegue el día de la reversión, estudiando sus ventajas e inconvenientes, pero sin pronunciarnos por ninguna de ellas, pues estimábamos que esto era de la competencia del excelentísimo Ayuntamiento; y por lo mismo, para que pudiese discutirse y estudiarse el asunto a conciencia, aportamos cuantos datos nos ha sido posible conseguir, aunque no todos los que estimamos precisos, dadas las dificultades que para su adquisición ha puesto la Compañía de Tranvías.

Hecha esta salvedad, y con todos los respetos debidos, vamos a estudiar la proposición del Sr. Resines.

Notamos, en primer lugar, en dicha proposición una divergencia de criterio con nuestro trabajo respecto a la fecha de reversión, que nosotros, de acuerdo con el informe del pleno de Letrados consistoriales, que copiamos como antecedente, la fijamos para el 14 de septiembre de 1927, mientras que el Sr. Resines estima que debe ser la de 26 de septiembre de 1926. Dada la reconocida competencia de los Letrados consistoriales, y en particular la del señor Decano, creímos que su informe sobre este particular, emitido el 29 de julio de 1922, sentaría jurisprudencia, y por ello admitimos sin discusión la citada fecha.

Desechada la solución de la unificación de fechas de reversión de concesiones, en lo que coincidimos con el Sr. Resines para cualquier otra que se acepte, es fundamental y urgente a nuestro juicio dilucidar lo que revierte al excelentísimo Ayuntamiento, y entendiéndolo así, los que suscriben abordaron en primer término estos puntos, y en la página ... de nuestro trabajo figura el resultado de las conferencias que celebramos con la Compañía sobre estos particulares, y que remitimos al excelentísimo Ayuntamiento en 1 de mayo de 1924.

De él se desprende cuál es el criterio sustentado por la Compañía de Tranvías, criterio que seguramente no modificará si no es por una transacción o por un pleito. No somos nosotros los llamados a aconsejar cuál sea el procedimiento que más conviene a los intereses municipales. Aunque particularmente estimamos que antes de llegar al pleito debían apurarse por la vía amistosa todos los medios para conseguir el reconocimiento de los derechos que asisten al excelentísimo Ayuntamiento cuando éstos no admitan duda alguna a juicio de los señores Letrados consistoriales, y la transacción en aquellos otros que se estimen discutibles.

Cualquiera que sea el camino, esta gestión ha de resultar laboriosa; pero es de urgencia acometerla, pues sin ello no es posible fijar las bases del concurso.

Aun en aquellos casos que no admiten discusión, como es el del suministro de la energía eléctrica, precisa determinar su precio, procedencia, garantías para evitar interrupciones y penalidades que hayan de establecerse, medición del consumo, forma de pago, etc., etc.

Convenido el número de coches que deben revertir, procede fijar cuáles son estos coches y las pruebas que con ellos hayan de realizarse para su aceptación.

Respecto al material fijo, procede determinar la fecha para hacer una reversión del mismo fijando las condiciones de desgaste admisible, aislamiento de la red y *feeders* de alimentación, etc.

Son tantos los detalles que hay que concretar, que opinamos es más breve la celebración de conferencias con la Compañía, sin perjuicio de fijar mediante actas los acuerdos adoptados, que dirigirse a ella de oficio, pues aunque se fije plazo para la contestación, nunca resultaría ésta tan explícita que no dé lugar a nuevas explicaciones y requerimientos.

Coincidimos también con el Sr. Resines en que no conviene por hoy la municipalización, y en nuestro trabajo figuran las razones en que fundamos esta opinión. Aunque, como mal menor, si no hubiera licitador para el arriendo en condiciones ventajosas para el excelentísimo Ayuntamiento, no habría más remedio que aceptarla.

En cuanto a cortar las líneas en la Puerta del Sol para conseguir la descongestión de la misma, estimamos que daría lugar a una disminución grande de ingresos y a la consiguiente depreciación de las mismas.

Los señores Letrados consistoriales, con más competencia que nosotros, podrán dictaminar sobre si se puede al mismo tiempo sacar a concurso las dos líneas de tranvías de Estaciones y Mercados y Norte, cuya fecha de reversión difiere en trece meses, hipotecándose así por un Ayun-

tamiento lo que quizás correspondiera resolver a otro. Claro es que las dos líneas de Estaciones y Mercados y Norte constituyen un grupo que puede tener vida propia, y es más fácil que hubiese licitadores y en condiciones más ventajosas para el excelentísimo Ayuntamiento para estos dos grupos que para uno solo; pero como cualquiera que fuese el que se le quedase tendría que estar trece meses explotando una sola línea, podría sacarse a concurso la primera solamente, concediendo al licitador el derecho de tanteo para cuando se celebrase el otro concurso; esto en caso de que la Compañía de Tranvías no lo tuviese ya concedido por la ley o reglamento de Ferrocarriles aplicable a los tranvías, punto sobre el cual sería conveniente que informase el señor Decano de los Letrados consistoriales.

Como quiera que sería muy conveniente se hiciera efectiva la intervención ofrecida por la Compañía de Tranvías cuando se elevaron las tarifas, para poder completar nuestro trabajo en el tiempo que resta hasta la reversión, convendría que el señor Decano informase respecto al alcance de esta intervención y medio de llevarla a cabo.

Es cuanto pueden informar los que suscriben en cumplimiento de lo ordenado.

Madrid, 10 de marzo de 1925.—*Emilio Colomina.*

Informe de los señores Letrados consistoriales

Excelentísimo señor:

El Decano de los Letrados consistoriales, al informar ahora acerca de las fechas de reversión al Municipio de las líneas de tranvías de Estaciones y Mercados y Norte, y de lo que ha de ser objeto de la misma, poco nuevo en realidad puede decir después de lo expuesto en los dos dictámenes que ya hubo de redactar anteriormente, respecto a tan importantes puntos, uno de aquellos el 4 de marzo de 1910, suscrito también por el Licenciado D. Gonzalo Romero, y el otro el 29 de julio de 1922 firmado y con la conformidad del pleno de los Letrados.

El primero de dichos dictámenes fué emitido en el expediente tramitado con motivo de la intentada unificación de las tarifas de precios de los tranvías, estimando el infrascrito y su citado compañero Sr. Romero que, en lo relativo a la materia de la reversión, debía darse mayor amplitud a las condiciones formuladas por los Licenciados D. Manuel María Moriano y D. Ramón Fernández de Mera, en su informe del 1 del propio mes de marzo en los términos siguientes:

1.º Los inventarios mandados presentar a las Sociedades o Compañías de Tranvías deben contener todo lo que taxativamente se determina en las cláusulas referentes a la reversión de los tranvías al término de las distintas concesiones, según lo dispuesto en el artículo 1.097 del Código civil.

2.º En los inventarios correspondientes a las concesiones de tranvías en que se haga expresión del material semoviente o semovientes que hayan de revertirse, deberán comprenderse los medios de tracción empleados por el tranvía en sustitución de los semovientes que desaparecieran por el cambio de motor, pues a tenor de lo que dispone el artículo 119 del reglamento de 24 de mayo de 1874 para la ejecución de la ley de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877 al expirar la concesión, la Empresa entregará a quien corresponda, en buen estado de servicio el tranvía, sus dependencias, material y medios de tracción.

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

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

Entendieron el firmante y su compañero D. Gonzalo Romero, que la reversión no ha de concretarse a las cocheras, talleres y oficinas *que sean indispensables* para la continuación normal del servicio, sino que ha de comprender todas las demás dependencias que los concesionarios tengan destinadas al mismo y a la explotación de los tranvías, cuando sean de su propiedad y lo

presten, claro es, con arreglo a la línea que haya de revertir y que de igual modo serán revertibles las centrales de energía eléctrica de su pertenencia que se apliquen al mismo servicio de la línea.

Fundaron esta opinión en su indicado dictamen de 4 de marzo de 1910 que dice así:

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

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

Al examen de cuestión tan importante han dedicado los Letrados especial estudio, como el asunto lo requiere y exige, sosteniendo frecuentes, repetidos y muy empeñados debates, en los que resultaron siempre encontradas las opiniones de unos y otros, de tal modo, que muchas veces se ofreció el caso de que se hubieron de exponer y mantener hasta tres distintos criterios sobre puntos determinados y se propusieron diferentes conclusiones y dictámenes, que al ser luego discutidos no lograron la común aceptación, y aun sucedió en algunas ocasiones que sólo tuvieron la de quien los formulara.

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

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

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

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

Y precisamente las concesiones anteriores a ésta, que son la del tranvía de Madrid y la del tranvía de Madrid a Leganés al obtener la autorización para el cambio de motor, la primera por

Real orden de 29 de julio de 1897, inserta en la escritura de 9 de noviembre del mismo año, y la segunda por Real orden de 6 de diciembre de 1901, se las impuso la expresada condición de quedar sometidas a la citada ley de Ferrocarriles de 22 de noviembre 1877. Es por tanto evidente que dicha ley y su reglamento son aplicables tanto a las dos referidas concesiones a pesar de ser de fecha anterior como a todas las demás que posteriormente se otorgaron.

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 que se hallan redactadas con gran variedad, siendo la diferencia más sustancial la que se advierte entre las de motor animal y las de tracción eléctrica.

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

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

Nada dice la ley de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877 que de un modo especial y concreto se 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 que quiso aplicarles las reglas o disposiciones en aquella contenidas para los ferrocarriles, con tanto más motivo, cuanto que su artículo 69 define los tranvías, expresando que se designan bajo tal denominación, para los efectos de la mencionada ley, los ferrocarriles establecidos sobre vías públicas. Los llamados ferrocarriles, los considera como tales, y de ello lógicamente se desprende que cuando no exista una disposición especial sobre 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 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 o las de carácter técnico, y a las que han de observarse en la tramitación de los expedientes de su concesión, y sin que tampoco pueda invocarse lo que prescribe el artículo 79 referente a las condiciones particulares, que además de las generales, habrán de regir para su construcción y explotación, porque es visto que sólo pueden referirse a dichos dos períodos y no al que sigue al término del último de ellos, que es el de la reversión, el cual comienza en el momento preciso en que dejan de ser explotados por el concesionario.

Y ya en este punto es llegada la oportunidad de citar el 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 de aplicación a los Municipios cuando se trata de tranvías, o lo que es igual, ferrocarriles urbanos, ya que así los llama la ley y no contiene ésta ninguna otra prescripción especial que a su reversión se refiera.

Por si esto no fuera bastante el 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, 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 su respectiva pertenencia. Pero; todavía hay más: 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 este precepto general, aplicable a todos los tranvías sometidos a la ley de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877, y por ende, al reglamento publicado para su ejecución.

Bien claro dice que se entregará el tranvía y su material, lo cual no puede negarse que com-

prende el fijo y el móvil, en 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 hay más; ordenó que la Empresa entregara los medios de tracción, y nadie podrá negar que estos medios de tracción han de ser los mismos que posea, de que disponga y que venga aplicando el concesionario.

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

Si, pues, éste tiene establecida alguna central productora de energía eléctrica con destino a la tracción del tranvía, además de constituir 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 de aplicar los mismos razonamientos ya expuestos acerca de la recta y acertada interpretación del artículo 119 del reglamento y, por ello, entienden los informantes, que no ha de limitarse la reversión a las que sean indispensables, palabras 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 supérfluo, debiendo comprenderse entre lo revertible todas las dependencias de aquella clase que al servicio del tranvía se hallen destinadas.

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

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

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

En iguales términos se autorizó el cambio de motor en el tranvía de la Guindalera y Prosperidad por Real orden de 3 de noviembre de 1901 en el de enlace de la línea del Norte con aquélla, por Real orden de 28 de mayo de 1904, y el empleo también de motor eléctrico en el tranvía desde la calle del Barquillo hasta la plaza de Olavide, por Real orden de 6 de julio de 1904.

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

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

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

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

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

Tercero. Que, en su consecuencia, los citados inmuebles deben figurar en los Inventarios correspondientes.

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

Posteriormente se interesó el informe del Pleno de los Letrados acerca de la fecha de reversión de las distintas líneas de tranvías y emitieron su dictamen de 29 de julio de 1922 que entre otros particulares contiene los que siguen:

«Los Letrados consistoriales, cumpliendo lo ordenado por V. E. a propuesta de la Comisión especial de tranvías emiten su dictamen respecto a la reversión al Municipio de las líneas establecidas en esta Capital y fecha respectiva que ha de efectuarse la de las distintas concesiones otorgadas, a cuyo efecto han examinado los datos y antecedentes obrantes en el libro editado en la Imprenta Municipal en 1906 en el que figuran dichas concesiones y un cuadro sinóptico de las mismas.

No son, ciertamente, todo lo claras y explícitas que debieran las disposiciones dictadas acerca de la reversión de las líneas férreas y tranviarias, lo que ha dado motivo a que unas veces se haya tomado como punto de partida para el cómputo de estas clases de concesiones, o sea, del plazo de duración, la fecha en que fueron otorgadas, otras las del término del tiempo señalado para ejecutar las obras de construcción del ferrocarril o tranvía, otras las del día que comenzara la explotación de la línea y no ha faltado algún caso en que se ha guardado sobre ello absoluto silencio. La ley de 3 de junio de 1855 se limitó a establecer en su artículo 14 que las concesiones de las líneas de servicio general se otorgaran por término de noventa y nueve años cuando más. Fué bastante más preciso y categórico el artículo 25 del pliego de condiciones generales para la concesión de ferrocarriles de aquella clase publicado en la Instrucción aprobada por Real orden de 15 de febrero de 1856 para el cumplimiento de la expresada ley en la cual se dice que la Empresa explotará el ferrocarril durante los años determinados por la ley de concesión, con arreglo a la tarifa que en ella se fije».

La ley de 16 de julio de 1864 para los ferrocarriles servidos con fuerza animal y los demás en que no se empleen locomotoras, volvió a incurrir en la vaguedad de la anterior al disponer sencillamente en su artículo 7.º que «la duración de las concesiones no podía exceder de sesenta años» y la ley general de ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877 en su artículo 22 reprodujo al pie de la letra lo establecido en el artículo 14 de la de 3 de junio de 1855, ordenando en su artículo 68, que trata de los ferrocarriles destinados al uso particular, que estos serán concedidos por el Gobierno por noventa y nueve años, cuando se pida la ocupación del dominio público y previniendo en el artículo 76 que las concesiones de tranvías no podrán hacerse por más de sesenta años y serán objeto de subasta que versará sobre el tipo de las tarifas máximas o sobre el plazo de concesión.

Más explícito fué luego el reglamento general de 24 de mayo 1878 que en su artículo 21 dice así: «Durante el número de años que determine la ley de concesión que no excederá de noventa y nueve, el concesionario podrá explotar el camino y disfrutar de los privilegios y exenciones que se consignan en el capítulo IV de la ley de ferrocarriles etc.» En igual sentido se expresó el artículo 25 de este modo: «Las Empresas concesionarias explotarán los ferrocarriles, durante los años determinados por su concesión con arreglo a las tarifas aprobadas y según las condiciones que se hubiesen estipulado para su aplicación». Y en el artículo 96 que se refiere a los tranvías, prescribe «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 del tranvía ejecutado, respectivamente, en carreteras del Estado, provinciales, 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. Fué más categórico el artículo 117 en el cual se dispone que la Empresa explotará el tranvía durante los años determinados por la concesión con arreglo a las tarifas aprobadas, cuyos tipos, en ningún caso, podrán excederse».

Resulta de aquí que los preceptos reglamentarios más terminantes que las leyes de 1855, 1864 y 1877 se han referido a las explotaciones de ferrocarriles o tranvías al hablar del término de la concesión en alguno de sus preceptos, y por esta razón estiman los informantes, cuando otra cosa no se disponga expresamente o se deduzca de las condiciones particulares de la concesión, el plazo de ésta ha de computarse a partir del día en que comenzó o debió dar principio la explotación de la línea con arreglo a estas mismas condiciones, criterio análogo al sostenido por el Tri-

bunal Supremo en sentencia de 30 de enero de 1909, el declarar que ese plazo debía contarse desde que terminó el concedido para la construcción del ferrocarril.

Esta ha de ser, a juicio de los infrascritos, la regla general, pero como ya se ha dicho el cómputo del plazo debe hacerse ante todo con arreglo a lo que se disponga en las condiciones especiales de la concesión o de ellas claramente se deduzca, aplicando en otro caso aquella regla. Véase ahora lo que sobre el particular se previene en las concesiones de las diferentes líneas de tranvías establecidas en esta capital.

Tranvía de Estaciones y Mercados.—En escritura de 26 de septiembre de 1876 se formalizó la concesión de un tranvía para mercancías y viajeros que enlazase las Estaciones de ferrocarriles del Norte y del Mediodía con los Mercados de las plazas de la Cebada y Mostenses a fin de abaratar y facilitar los transportes de los artículos que diariamente se conducen de unos a otros puntos. El tranvía había de recorrer las calles siguientes:

Desde la Estación del Mediodía a la Puerta de Atocha, tomando la dirección de la calle de Trajineros, siguiendo luego por la plaza de las Cortes, calle del Prado acercándose al final de la misma a la acera de los números impares, plazas de Santa Ana y del Angel, calle de Carretas con una sola vía hasta frente la Imprenta Nacional, y dos en el resto de la calle, siendo una ascendente y otra descendente, por la Puerta del Sol, plaza de Santo Domingo, calle de Leganitos, plaza de San Marcial y paseo de San Vicente a la Estación del Norte.

El itinerario de los dos ramales que arrancando de la línea principal se habrán de dirigir a los Mercados sería el siguiente:

Primer trozo: Partiría de lo alto de la calle de Carretas, pasando por la de Atocha, Imperial, Toledo y la de la Cebada al Mercado de este nombre.

Segundo trozo: Plaza de Santo Domingo; calle de San Bernardo, en toda su longitud; calle de la Flor y de Isabel la Católica al Mercado de los Mostenses.

Este trazado fué modificado por Real orden de 25 de noviembre de 1876, con arreglo a la que se formalizó la correspondiente escritura en 19 de enero de 1877, en la cual el concesionario quedó obligado a suprimir la línea de la calle del Prado, recorriendo en su lugar la de Atocha en vez de seguir por la de Trajineros, plaza de las Cortes, calle del Prado y plaza del Angel. Así como la de la Carrera de San Jerónimo. Es de notar que en la resultancia de esta Real orden se expresa que la escritura de concesión se formalizó en la ya citada de 26 de septiembre de 1876 en virtud de lo que se obligaba el concesionario a dejar en beneficio de Madrid el expresado tranvía a los cincuenta años de su explotación.

En el artículo 16 del pliego de condiciones de la referida concesión, quedó consignado que ésta se entienda por cincuenta años. En el artículo 12 se estableció que no podría ponerse en explotación el todo o parte del tranvía sin que hubiera recaído la aprobación del Municipio; y en el artículo 18 se fijaron los plazos dentro de los cuales habían de comenzar y terminar las obras para la explotación del tranvía.

En su consecuencia, el cómputo para el plazo de la concesión ha de ser como en los anteriores, a partir del siguiente día al en que hubiese sido notificada al concesionario la aprobación de las obras por el Municipio, a no ser que de hecho viniera ya explotándose, pues que entonces el plazo se contará desde el día en que la explotación hubiese comenzado.

Ampliaciones.—Por escritura de 29 de mayo de 1889, se concedió la ampliación de las líneas desde la plaza de la Cebada a San Francisco el Grande y desde la glorieta de San Bernardo a la de Quevedo, disponiéndose en el artículo 15 que la concesión de estas ampliaciones se entendía hecha por el tiempo que faltara a las líneas generales de la Sociedad del Tranvía de Estaciones y Mercados, a la sazón propietaria del de este nombre terminando cuando concluyan aquella.

Por otra escritura de 5 de junio de 1897 se concedió la ampliación de líneas desde la calle de Carretas hasta la plaza del Progreso y en el artículo 17 se estableció asimismo que esta concesión se entiende hecha por el tiempo que falte a las líneas generales de la Sociedad.

Por Real orden de 23 de agosto de 1898, que motivó la escritura de 28 de febrero de 1899 se autorizó a la Sociedad del Tranvía de Estaciones y Mercados para sustituir el motor de fuerza animal por el eléctrico en las líneas de tranvías que entonces explotaba, las cuales comprendían la primitiva concesión y las de las prolongaciones después otorgadas a la misma Sociedad, exceptuándose de esta autorización el pequeño ramal o trozo de línea que une la glorieta de San Antonio de la Florida con las cocheras establecidas frente a la Bombilla y en el interior de los terrenos del Instituto Agrícola de Alfonso XII, cuya construcción fué autorizada con carácter provisional; no existiendo, según se expresa en el último resultando de esta Real orden, concesión propiamente dicha en este trozo o ramal, sino un arrendamiento de terrenos para construir las indicadas cocheras, hecho por el tiempo de cincuenta años en virtud de Real orden dictada por el Ministerio de Fomento en 11 de abril de 1881.

En Real orden de 26 de septiembre de 1900, se autorizó al Director del tranvía de Estaciones y Mercados para reformar los edificios de la estación de la Bombilla y construir otros que juzgue

necesarios, para cambiar las vías y emplazar los postes para el cambio de tracción animal por la eléctrica en el trayecto comprendido entre la glorieta de San Antonio de la Florida y la estación de aquel nombre, sin cortar ninguno de los árboles existentes en el trozo comprendido dentro de la posesión de la Moncloa, y para circular por allí los coches eléctricos en la misma forma que lo venían haciendo los de mulas; previéndose que estas autorizaciones no alterarían en nada las condiciones del arrendamiento establecidas en Real orden de 11 de abril de 1881, y continuando por tanto, la Compañía arrendataria obligada a satisfacer las 1.000 pesetas anuales, que por lo visto pagaba y a facilitar a la Granja Central del Instituto Agrícola de Alfonso XII, en la misma forma que hasta entonces lo había verificado, setecientas toneladas de estiércol en que se calculaba la producción de las cuadras, que a la sazón poseía la Compañía y que habían de desaparecer por el cambio de tracción, y que habiéndose fijado por la Dirección general el canon de 125 pesetas anuales por la ocupación del terreno donde se halla establecida la vía, la referida Compañía debía consignar al día siguiente del en que se comunicara esta resolución en la Caja de la mencionada Granja Central, la cantidad de 2.500 pesetas que importan las anualidades adelantadas que por el expresado canon había de satisfacer, a contar desde el 10 de agosto de 1881 en que cesó la concesión gratuita, hasta igual fecha del año que corría.

Es notorio, por consiguiente, que en cuanto al trayecto de que se trata, no existe concesión, sino un mero arrendamiento, a no ser que se haya otorgado por alguna resolución posterior a la Real orden de 26 de septiembre de 1900.

En Real orden de 6 de marzo 1905, se aprobó el proyecto de un tranvía eléctrico de la calle de la Caridad a la de Ramona de la Presilla, y en otra de 20 de mayo de 1906, se otorgó la concesión a la Sociedad del Tranvía de Estaciones y Mercados.

En el libro impreso de las concesiones de tranvías se dice que ésta en nada atañe al Ayuntamiento porque su reversión corresponde al Estado.

Tranvía del Norte.—Por escritura de 28 de junio de 1877 se formalizó la concesión de un tranvía de la Puerta del Sol al barrio de Chamberí y paseo de la Castellana. Este tranvía había de partir de la Puerta del Sol, siguiendo por las calles de la Montera, Hortaleza, Colmillo, Fuencarral, carretera de Francia a los Cuatro Caminos, volviendo por la de Santa Engracia a terminar en la Puerta de Santa Bárbara. De la carretera había de partir un ramal por la calle de la Habana para enlazar aquella con la de Santa Engracia. De la calle de Fuencarral arrancará otro ramal por la de San Mateo, Puerta de Santa Bárbara, calle de Almagro, paseo del Cisne y de la Castellana, subiendo por el del Obelisco vendría a empalmar otra vez en la calle de Santa Engracia.

En escritura de 27 de marzo de 1886, se autorizó la modificación del trazado en el sentido de suprimir los ramales de las calles de San Mateo y Colmillo, permitiéndose en su lugar sentar la vía sencilla con los correspondientes apartaderos, donde pudieran hacerse, en todo el trayecto de las de Hortaleza y Fuencarral.

Según la condición 16, la concesión se entiende hecha por cincuenta años. Es de interés la condición 17, en la que se fija la retribución que el concesionario ha de satisfacer a los fondos municipales por el uso de la vía pública durante los primeros veinte años, luego, en los diez siguientes; después en los otros diez, y finalmente en los últimos diez «que componen el plazo de cincuenta años de la explotación».

En la condición 18, se señalan los plazos para el comienzo y terminación de las obras. Y en la 12 se previene que no podría ponerse en explotación el todo o parte del tranvía, sin que hubiese recaído la aprobación municipal.

Es por ello de aplicar a esta concesión lo que ya se ha dicho en las anteriores respecto al cómputo del plazo de la misma.

En escritura de 14 de octubre de 1898 se autorizó el establecimiento de una línea de tranvías que, partiendo de la que existía en la calle de Almagro, cruzase en la glorieta del Cisne y continuase por la calle de Miguel Angel, en sustitución de la que entonces pasaba por la glorieta del Cisne; paseo del mismo nombre, de la Castellana y del Obelisco, perteneciente a la misma Empresa concesionaria.

En la condición 16 se prescribe que esta concesión terminará cuando la de las demás líneas generales de la Compañía concesionaria que era la del Norte.

En escritura de 23 de marzo de 1899 se autorizó el cambio de motor de sangre por el eléctrico. *Ampliaciones.*—por Real orden de 13 de junio de 1904 se aprobó la prolongación de las líneas de los tranvías eléctricos del Norte de Madrid por las calles de la Florida, Apodaca, Francisco de Rojas y Trafalgar hasta la de Eloy Gonzalo, partiendo de las vías situadas en las calles de Hortaleza y Fuencarral.

Propuso el excelentísimo Ayuntamiento entre otras condiciones, que el término de esta concesión sea en la misma fecha en que concluya la general de las líneas del Norte, que se trataba de ampliar; pero la Sección 2.^a del Consejo de Obras públicas, estimó que no había para qué ocuparse del término de la concesión, por ser punto que sólo podría incluirse en las condiciones par-

ticulares de la misma, no pudiendo ser mayor que el máximo señalado en el artículo 76 de la ley.

Es necesario conocer este pliego de condiciones particulares para determinar el cómputo del plazo de esta ampliación de las líneas.

En el primero de los dos dictámenes transcritos quedaron expuestos los fundamentos del criterio en él mantenido por los Letrados en cuanto a la reversión a favor del Municipio de las oficinas, cocheras, talleres y todas las demás dependencias que los concesionarios tengan destinados al servicio de explotación de los tranvías cuando sean de su propiedad, e igualmente las centrales de energía eléctrica de la pertenencia de aquéllos, que apliquen al expresado servicio.

Se expusieron también en el segundo de los referidos dictámenes los razonamientos legales, base de la opinión sustentada por los Letrados en cuanto al cómputo del plazo de las concesiones respectivas, que realmente es el de la explotación, mientras otra cosa no se haya establecido en las condiciones en que fueron otorgadas. Este cómputo para las líneas de Estaciones y Mercados y del Norte, ha de hacerse, como se ha dicho, a partir del siguiente día al en que hubiese sido notificada al concesionario la aprobación de las obras por el Municipio, a no ser que de hecho viniera ya explotándose el tranvía, en cuyo caso el plazo se contará desde que la explotación hubiera comenzado.

El informante no puede señalar concretamente las fechas en que tales notificaciones se hicieran o en que la explotación comenzara, por no habersele comunicado estos antecedentes, pero en el cuadro sinóptico de fecha 1 de julio de 1906 e inserto en el libro impreso de las concesiones de tranvías en esta capital, se consigna que la explotación del de Estaciones y Mercados comenzó el 15 de septiembre de 1877, y la del tranvía del Norte el 28 de octubre de 1879, datos que deberán constar en los expedientes de las respectivas concesiones, los cuales obrarán en las Oficinas municipales, acaso en el Archivo de la Villa, en donde de no hallarse los antecedentes en algunos de los Negociados podrá proceder a su busca el señor Jefe de aquélla dependencia.

A éste propósito, ha de hacer notar el infrascrito, por lo que al plazo de la concesión se refiere, que en el mismo cuadro sinóptico se consigna también que el de Estaciones y Mercados comprende del 26 de septiembre de 1876 al 25 de igual mes de 1926, y el del Norte del 29 de julio de 1877 al 28 de igual mes de 1927, tomando sin duda como punto de partida para el cómputo el día siguiente al del otorgamiento de las concesiones, criterio que no está de acuerdo con el mantenido por el pleno de los Letrados consistoriales en su informe de 29 de julio de 1922, ni con la doctrina del Tribunal Supremo en su sentencia de 30 de enero de 1919.

Ha sido motivos de discrepancia entre los técnicos municipales y la representación de la Compañía de Tranvías, si las Centrales generadoras de energía eléctrica, cuando sean de la propiedad de la Empresa concesionaria, y las cocheras, talleres, oficinas y demás dependencias destinadas al servicio y explotación de las líneas, en igual caso, han de ser objeto de reversión, y sobre este punto mantiene y reitera el informante lo que anteriormente sostuvo en sentido afirmativo, por las razones que van transcritas.

Sin discusión se ha sentado que todas las líneas de tranvías de esta capital, incluso las concedidas con anterioridad a la ley y reglamento de Ferrocarriles vigente, se rigen actualmente por sus disposiciones, las que son de aplicar a las anteriores, desde el momento en que con fecha muy posterior a dicha ley y reglamento, se las autorizó para la sustitución del cambio de motor animal por el de tracción eléctrica, como así lo tiene declarado el Tribunal Supremo en sentencia de 28 de junio de 1916 en recursos interpuestos y que luego fueron acumulados por la Sociedad de Tranvías de Madrid, y por ello son de todo punto pertinentes al caso las citas legales hechas en el dictamen suscrito por el que informa y el Sr. Romero el 4 de marzo de 1910, para demostrar que las Centrales de electricidad y todas las demás dependencias destinadas al servicio y explotación de los tranvías, deben revertir al Municipio.

Lo que ciertamente sorprende es que pueda ser discutido este extremo por la Empresa explotadora del tranvía del Norte, que trae causa de D. Antonio Seifa y Rico, a quien ha sucedido en sus derechos y obligaciones como peticionario de la concesión y en los compromisos que en tal concepto contrajo derivados de sus oficios de 28 de junio y 1 de agosto de 1876, en los que, y como ampliación de la memoria por él presentada se obligó a que el tranvía al finalizar los cincuenta años de la concesión pase a ser propiedad del excelentísimo Ayuntamiento, debiendo la vía, cuerdas, cocheras, oficinas, así como el material fijo y móvil encontrarse en un perfecto estado de conservación, con lo que es notorio que todo ello está comprendido en la reversión, en la que había de incluirse el material semoviente, según la condición 16, sin que pueda dudarse de que sustituida la tracción animal por la eléctrica, que es hoy la fuerza empleada para la circulación de los carruajes, la fábrica con la maquinaria y aparatos que la produzca, habrá de revertir al Municipio si perteneciere a la entidad concesionaria.

Es otro punto que también se discute, y sobre el que en sentir del informante no cabe divergencia alguna, el referente al material móvil que debe revertir, principalmente en cuanto al número de carruajes que han de pasar a propiedad del Municipio. El que suscribe entiende que ha de serlo todo aquél, incluso los coches motores y remolques que se apliquen o destinen al

servicio de la línea que haya de revertir puesto que en la condición 16 del pliego y segunda 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, con el material fijo, móvil y semoviente *de que se componga*, quedará de la exclusiva propiedad del excelentísimo Ayuntamiento de Madrid 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, según ya antes se ha razonado. En la condición 16 de la concesión otorgada para construir y explotar el tranvía del Norte, se expresó que se otorgaba por cincuenta años, pasados los cuales quedará de la propiedad del Municipio, y en buen estado de explotación y con el material fijo, móvil y semoviente de que se componga. Es decir, que para la concesión a ser de pertinencia del Ayuntamiento con el material móvil *de que se componga*, y por tanto, sin limitación alguna en cuanto al mismo, que todo él íntegro, el *de que se componga*, sea el que fuere, está sujeto como se ve, a reversión en ambas líneas.

Podrá ocurrir, y en efecto sucede, que una parte del material móvil se destine al recorrido de trayectos de éstas y otras líneas, por ejemplo las de Salamanca-Sol-Quevedo, las de Hipódromo-Sol Bombilla, correspondientes a distintas concesiones, y este material que a unas y otras sirve, tendrá que revertir en proporción a los respectivos trozos de línea a que se aplique, sin que esto implique dificultad alguna a juicio del que suscribe, para la consiguiente comprobación por medio de los agentes que el Ayuntamiento comisione a tal fin, los cuales colocados en puntos estratégicos, a diferentes horas del día, según lo requiera el diverso movimiento de viajeros, tomen nota del número de cada carruaje que circule por la línea de Estaciones y Mercados y la del Norte, con sus ramales, cuidando de expresar su procedencia y destino, bien entendido que ha de advertirse si este material es de la clase y calidad que el que actualmente se viene empleando, según es público y notorio.

Sobre este importante particular no ha de olvidarse lo establecido en el convenio aprobado por el excelentísimo Ayuntamiento el 5 de noviembre de 1921 para autorizar la elevación de tarifas, y al que parece prestó su conformidad la Compañía Madrileña de Tranvías 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, haciendo la salvedad que el aumento de los 24 coches que cita para las líneas números 3, 6, 7, 22, 27, 32 y 39 en el número 3, que denomina Sol-Salamanca, lo amplía al recorrido de Salamanca-Quevedo, que es la que conocemos con el número 3.

«No podrá implantarse la variación de tarifas en el segundo y tercer grupos a que se refiere el aumento de 26 y 30 coches, respectivamente, hasta tanto no estén por completo implantadas y reorganizadas, todas las líneas del primer grupo, con la entrada en servicio de 24 coches motores nuevos, debiendo la Compañía ponerlo en conocimiento del Ayuntamiento con la antelación debida, expresando el número de coches y el horario que ha de regir.»

En el número 4 del mismo convenio se consignó que de no cumplirse la condición anterior en todas sus partes, quedará sin efecto la autorización para la elevación de tarifas.

En el número 5, que no podrán comenzar a implantarse las nuevas tarifas en cada grupo de líneas, sin que previamente se hayan puesto en circulación en ellas todos los nuevos coches afectos a cada grupo, y previo anuncio al público con ocho días de antelación.

Y en el número 6, que la Compañía restablecerá los servicios de transportes de mercancías desde las estaciones de los ferrocarriles a los Mercados, en un plazo de seis meses, en lo que se refiere el material fijo, y comprometiéndose a encargar inmediatamente el material móvil para el completo funcionamiento de este servicio.

Han de tenerse en cuenta todas estas obligaciones contraídas por la Sociedad Madrileña de Tranvías, para exigir la que las cumpla y para determinar el material fijo y móvil que ha de pasar a propiedad del Ayuntamiento; siendo público que algunas de aquéllas no las ha cumplido aún, como la de establecer los servicios de transportes de mercancías desde las estaciones de los ferrocarriles a los Mercados, a pesar de estar impuesta por los términos de la concesión y de haber sido reiterada en el repetido convenio, en el cual se comprometió a efectuarlo dentro del plazo de seis meses, en lo que se refiere al material fijo, y a encargarse inmediatamente el material móvil para el completo funcionamiento de este servicio. No puede desconocerse el interés que esto ofrece, próxima ya la reversión, en la que dicho material fijo y móvil ha de ser comprendido, ya que la concesión de la línea de Estaciones y Mercados, lo fué, según la cláusula 1.^a de la escritura de 26 de septiembre de 1876, para un tranvía de mercancías y viajeros que había de recorrer las calles y plazas allí citadas para enlazar las estaciones de los ferrocarriles del Norte y Mediodía de esta capital con los Mercados de la plaza de la Cebada y de los Mostenses. Recuerda el infrascripto que hace ya bastante tiempo demostró en razonado dictamen la subsistencia de esta incumplida obligación, siempre de todo punto indiscutible, y más aún después del mencionado convenio.

Es de extraordinaria importancia el número undécimo del mismo, por el que la Compañía concesionaria ha reconocido al Ayuntamiento la facultad de establecer una intervención durante los cuatro últimos años de cada concesión traviaria en la línea correspondiente, a fin de asegurar la efectividad de la reversión y conocer el valor y funcionamiento de la línea en sí misma y en relación con las demás que integran una misma red.

Según se desprende del informe dado por los técnicos en 10 de marzo último, parece que por la Compañía de Tranvías se han ofrecido dificultades para que esta intervención se realice con la debida eficacia, y si esto fuera así, una vez que la hayan invitado a que lo ponga de manifiesto todos los datos y antecedentes que estimen precisos para el desempeño de su cometido, será preciso hacerla el oportuno requerimiento hasta que, con vista de aquellos y el examen de todo el material fijo y móvil y con el necesario reconocimiento de las dependencias, oficinas, cocheras, talleres, maquinaria, aparatos, fábrica, centrales de energía eléctrica, centrales de reserva, y demás medios de explotación de los tranvías de Estaciones y Mercados y del Norte, y de los inmuebles a su servicio destinados, determinen dichos técnicos lo que conforme a este dictamen, haya de comprenderse en la respectiva reversión de los indicados tranvías, y expresen aquello en que esté conforme la Compañía y en lo que discrepare. Si la invitación de los técnicos primero, no fuese atendida, y el requerimiento, después por orden de V. E. tampoco, será llegado el caso de disponer las consiguientes medidas con los apremios y apercibimientos que se requieran para que la intervención del Ayuntamiento se lleve a efecto.

De igual modo que existe material móvil que se aplica al servicio simultáneo de las líneas que primeramente han de revertir y el de otras distintas, haciendo por ellas un recorrido, cual sucede con los carruajes señalados con el número 3 que circulan de Salamanca a Puerta del Sol y glorieta de Quevedo, si la Empresa explotadora tiene cochera, talleres, y centrales de energía eléctrica, aunque sean de reserva que destina al servicio de diferentes concesiones, con distintas fechas de reversión, respecto a estos inmuebles habrá que dejar resuelta la forma en que ha de efectuarse la reversión que, a juicio del firmante ha de realizarse dando al Ayuntamiento una participación en comunidad sobre los indicados inmuebles, y asegurarle siempre aun en el caso de que la entidad concesionaria no tenga centrales generadoras de la expresada energía eléctrica el normal suministro de la misma para la continuación del servicio.

A propósito del servicio combinado por esas diversas líneas, ha de decir el informante que, tanto en la concesión del tranvía de Estaciones y Mercados como en la del Norte, en su condición 23, se fijaron los derechos de peaje en veinticuatro milésimas de peseta por kilómetro y cabeza, para el caso de que una nueva concesión que pudiera hacer la Municipalidad, toman parte cualquiera de los dos citados tranvías, mas nada se estableció con relación al aprovechamiento de esas líneas después de su reversión, ni tampoco respecto a lo que el Ayuntamiento haya de satisfacer por la utilización de las no revertidas en servicios combinados; y es este otro extremo de gran transcendencia que deberá ventilarse para evitar molestias a los viajeros y para sostener la continuación de aquéllas como hoy se hallan establecidas.

Finalmente se proponen por los técnicos cuatro soluciones en este asunto. La primera, que es la municipalización del servicio por cuenta del Ayuntamiento y gestión directa del mismo puede acordarse en la forma, por los procedimientos y con los requisitos exigidos en el nuevo Estatuto local. La segunda, que es el arrendamiento de la línea por un canon estipulado. La tercera, que es la explotación del servicio con una intervención directa del Ayuntamiento, a base de repartir los ingresos en una proporción determinada, podrán asimismo acordarse ajustándose para ello a las prescripciones al efecto establecidas en el citado Estatuto, pero en ambos casos, la adjudicación ha de hacerse mediante subasta, a no ser que se requieran garantías o condiciones especiales por parte del adjudicatario que comprendan el contrato en el número tercero del artículo 52 de la ley de Contabilidad, y en el artículo 163 del referido Estatuto, pues entonces podrá efectuarse dicha adjudicación por concurso. Y la cuarta, que es la unificación de la fecha de las reversiones, requiere que antes sea autorizada por una ley. Todo esto después que haya quedado establecido lo que sea objeto de la reversión y la fecha de ésta.

Tal es el dictamen del Letrado firmante, que le somete al superior y más autorizado de la Corporación municipal.

Madrid, 11 de abril de 1925.—El Licenciado *Gregorio Campuzano*.

A la Comisión municipal Permanente

Próximo ya el término de algunas de las concesiones que explota la Sociedad Madrileña de Tranvías, parece lógico que en breve plazo también haya de entender y aprobar el Pleno del excelentísimo Ayuntamiento la solución que proponga la Comisión municipal encargada actual-

mente de su estudio. Pocas materias habrá que ofrezcan mayores dificultades para una rápida y total comprensión. La forma tan variable en que se otorgaron aquellas concesiones: los antiguos y copiosos trabajos realizados en el Ayuntamiento bien sobre unificación de las mismas, bien preparando la reversión de las primeras líneas que caducasen en suma, la complejidad y trascendencia de la cuestión ha hecho que sus antecedentes municipales sean tan abundantes y dispersos que sería imposible consultar y manejarlos todos de modo simultáneo, tanto por la Comisión municipal Permanente como por los restantes señores Concejales, si no se ordenan, preparan y presentan en forma adecuada para su estudio.

Solamente así podrá el excelentísimo Ayuntamiento empaparse a fondo de la cuestión, y a la vista de elementos tan varios y dispersos, como la componen formar juicio sereno, reflexivo y acabado y emitir conscientemente su voto, en su día, sobre asunto de tan extraordinaria trascendencia. Adviértase que nuestra Corporación será la primera en España a quien le toque abordar y resolver jurídica y prácticamente el intrincado punto de la reversión de una concesión pública. Su dictamen, por tanto, habrá de constituir precedente y ejemplar para las demás circunstancias que por sí no fuera bastante por sí misma haría más delicada y grave aun su responsabilidad. En virtud de lo expuesto, el Concejal que suscribe pide a la Comisión municipal Permanente se sirva acordar:

1.º Por la Secretaría del excelentísimo Ayuntamiento se procederá con toda la brevedad posible a reunir cuantos antecedentes municipales existan en el Archivo de la corporación sobre concesiones, explotación y reversión de los tranvías actualmente existentes en el término municipal.

2.º Se agruparán por concesiones y líneas explotadas los antecedentes existentes sobre cada una para su más rápido y separado examen.

3.º Asimismo formarán parte de esta recopilación los trabajos, mociones, proposiciones, dictámenes y cuantos estudios se hayan realizado sobre unificación de concesiones.

4.º A la vista de todos ellos la Secretaría redactará un índice metódico y ordenado de los mismos, con expresión sintética del contenido de cada documento, expediente y folio del mismo donde radique. Este índice se imprimirá con urgencia para su reparto a los señores Concejales.

5.º Asimismo por la expresada Secretaría se seleccionarán los documentos y antecedentes que estime más importantes y fundamentales para el debido conocimiento de la cuestión, los cuales se imprimirán también por la Imprenta Municipal constituyendo volumen propio con el título de «documentos y antecedentes municipales para el estudio de la reversión de los Tranvías de Madrid».

Bien empleados estarán, a la verdad el tiempo y el dinero que se inviertan en el cumplimiento de este programa. Nadie podrá tachar al Ayuntamiento de Madrid, si se realiza, de ligero ni irreflexivo cuando antes de formular su juicio en materia tan ardua se preocupa de cumplir con lo que pide la lógica y reza el buen sentido, a saber conocerla y estudiarla a fondo, para que si su resolución no logra el acierto y aplauso de los doctos, merezca cuando menos el respeto de la pública opinión.

Madrid, 12 de mayo de 1925.—Firmado: *González Amezúa*.

Ponencia del Sr. Resines

Excelentísimo señor:

Después de estudiar debidamente el Concejal que suscribe, los informes emitidos por el señor Ingeniero Jefe de Servicios Eléctricos y por el señor Decano de los Letrados consistoriales, en fechas 10 de marzo y 11 de abril del año actual respectivamente se ratifica en el criterio que sustentó en su escrito de 29 de diciembre de 1924, referente a la necesidad imprescindible de que el excelentísimo Ayuntamiento de Madrid resuelva con urgencia el problema de la próxima reversión de las dos importantes líneas de tranvías de Madrid, denominadas de «Estaciones y Mercados» y de «Tranvías del Norte».

URGENCIA DEL ASUNTO

El retrasar la resolución de este asunto, tiene el gravísimo inconveniente de que pueda llegar el día de la reversión de la primera línea de «Estaciones y Mercados», sin que el Ayuntamiento haya tomado una decisión concreta y se vea entonces obligado a suplicar a la actual Empresa a que continúe con el servicio en las condiciones que ésta quiera imponer, para no dejar a Madrid

privado de tan indispensable medio de transporte. El retraso, por consiguiente, sólo beneficia a la Empresa de Tranvías, con evidente quebranto de los intereses del vecindario, y confío, por tanto, que cuantos hemos adquirido la obligación de velar por ellos, convencidos de esta urgencia, abordaremos resueltamente la pronta y justa resolución de tan importante problema.

INVENTARIOS PARA LA REVERSIÓN

Justificada la urgencia, insisto en la necesidad, de que de acuerdo con mi escrito anterior, se nombre una Comisión de Concejales presidida por el excelentísimo señor Alcalde, y en la que intervengan los técnicos que al efecto se designen, a fin de que procedan en la forma que en dicho escrito se indicaba y que al final de este se expone.

En los detallados informes del señor Ingeniero de los Servicios Eléctricos municipales, y del Decano de los Letrados consistoriales, antes citados, se indica la disconformidad que existe entre los citados funcionarios y la Empresa de Tranvías en la apreciación de los elementos de vía, material fijo y móvil, línea aérea, cables de alimentación, medios y aparatos destinados a producir la energía eléctrica, y de los talleres, cocheras y oficinas, afectados por la reversión.

Ahora bien, ratificándome en mi anterior escrito y de acuerdo con lo que los técnicos municipales manifiestan en sus informes, la formación de este inventario de los bienes de la Compañía, comprendidos en la reversión, debe ser el primer trabajo de la Comisión, y para ello procede que comience su labor exigiendo a la Empresa que envíe con detalle la relación de todos los elementos citados con los que efectúa hoy la explotación de sus dos líneas de «Estaciones y Mercados» y «Tranvía del Norte». La Comisión, teniendo en cuenta los antecedentes y cláusulas de las concesiones primitivas, y las dictadas con motivo del cambio de motor animal por eléctrico y más recientemente con motivo de la autorización para elevar las tarifas que se otorgó, redactará el inventario de los bienes que la Empresa debe entregar el día de la reversión de las repetidas líneas. Es más, si como acertadamente indica el señor Letrado Jefe falta por establecer algún servicio, como el de transporte de mercancías desde las estaciones de ferrocarril a los Mercados, exigido por la concesión, será preciso tenerlo en cuenta en el inventario que se forme.

FECHAS DE LAS REVERSIONES

El Concejal que suscribe, en su escrito anterior aceptaba como buenas las fechas de las reversiones del cuadro sinóptico de las concesiones de los tranvías de Madrid, editado por la Imprenta Municipal, que señalaba la de 25 de septiembre de 1926 para la línea de Estaciones y Mercados y la de 28 de junio de 1927 para los tranvías del Norte. Además, el actual Decano de los Letrados consistoriales, con su compañero D. Gonzalo Romero, en su dictamen de 4 de marzo de 1910 afirmaron «que el plazo de la reversión más próxima era de diez y seis años», o sea, el año 1926, conforme por tanto con aquel criterio. Sin embargo, en el informe del Decano de los Letrados consistoriales, de 10 de marzo último, de acuerdo con la opinión de los Letrados consistoriales, se señalan fechas posteriores, la de 16 de septiembre de 1927 para la línea de Estaciones y Mercados, y la de 29 de octubre de 1929 para los tranvías del Norte.

Estas vacilaciones en asunto de tan vital importancia para los intereses del pueblo de Madrid, demuestran de modo elocuente la necesidad antes señalada de que con toda urgencia se reúna la citada Comisión y con su máxima autoridad señale un criterio fijo y determinado al Ayuntamiento.

El Concejal que suscribe, insiste también en que es preciso aprovechar el momento de la reversión, para que, sin vulnerar derechos adquiridos, se modifiquen con espíritu amplio y moderno los trazados de las dos líneas que revierten, en sentido de descongestionar la Puerta del Sol. Sería falta imperdonable el persistir en el error de seguir acumulando en la Puerta del Sol el paso de los tranvías que con sus trayectorias rígidas entre carriles obstruyen la circulación, y si disculpables eran dichos trazados en el Madrid de hace cincuenta años, hoy día no, pues en el mundo entero se tiende en las poblaciones de mediana importancia a prohibir la entrada de los tranvías en los centros de congestión de tráfico. La experiencia ha demostrado que esta prohibición, beneficiosa desde luego para el desarrollo de la población, y por tanto para el interés público, lo es también para la Empresa explotadora del transporte, por el mejor aprovechamiento de su material móvil, que no queda paralizado en los atascos que en tales nudos de congestión de tráfico fatalmente se producen. Desaprovechar ahora esta ocasión única de la reversión, sin descongestionar la Puerta del Sol, sería adquirir una tremenda responsabilidad para el porvenir, y merecer muy justa crítica en lo futuro.

SOLUCIÓN A ADOPTAR

En cuanto a la solución más conveniente para la resolución del problema que la reversión plantea el Concejal que suscribe se ratifica en su criterio de que se ofrezca en pública licitación el arriendo de las dos líneas en las condiciones especificadas en mi escrito anterior. En los documentados informes de los señores Ingenieros del Servicio Eléctrico de febrero y marzo últimos, se puntualizan los inconvenientes de la municipalización y de la prórroga de concesiones.

No hemos de insistir en los referentes a la municipalización; en cuanto a los inconvenientes de la prórroga de concesiones, unificando su reversión, el informe del Sr. Ingeniero de Servicios Eléctricos los hace resaltar y son de tal magnitud, que a su lado las problemáticas ventajas de solucionar los pleitos pendientes con la Sociedad de Tranvías y la de que en un día determinado pasen a poder del Ayuntamiento todas las concesiones, son insignificantes. Efectivamente, con tan perjudicial medida como afirmé en mi escrito y lo consignan los técnicos municipales, «el Ayuntamiento pierde por de pronto un ingreso real y positivo a cambio de otro incierto y problemático, siendo prácticamente imposible predeterminar su cuantía, y, por tanto, establecer una fórmula de unificación justa y equitativa», y así se ve que con acertada frase el Sr. Ingeniero de Servicios Eléctricos municipales califica de «ilusorios» los procedimientos que se sigan para obtener la fórmula de unificación, y critica, muy justamente, la basada en los años-kilómetros de la red, pues se funda, en considerar que todos sus kilómetros producen beneficios iguales. ¿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, tienen igual valor a los efectos de la reversión, que las modernas líneas de las calles de Lista, Alfonso XII, Puerta de Hierro, etc., en las 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 otras 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 justificando la permuta por la igualdad de superficie de uno y otro solar.

Si con sobrada razón desechó ya anteriormente el excelentísimo Ayuntamiento la solución de unificar las reversiones, y en todo momento había de levantar tal medida justificados recelos y protestas en la opinión pública, los levantaría en mayor grado en los momentos actuales, pues la prórroga de concesiones representa el que continúe siendo durante largo tiempo de una sola Empresa la red tranviaria madrileña, y desaparezca la posible competencia entre las diversas Compañías que puedan ir arrendando los diversos ramales a medida que vayan revertiendo. Y la experiencia ha enseñado en estos últimos meses al pueblo de Madrid que las tarifas del tranvía, elevadas tras laboriosas gestiones de la Empresa hace unos dos años, han sido rebajadas considerablemente y por propia voluntad de la Empresa ante la competencia del Metropolitano y los autobús.

Desechadas, por tanto, aquellas dos soluciones de municipalización y prórroga de concesiones, queda más conveniente la que preconizaba en mi anterior escrito de arrendar al mejor postor las dos líneas de Estaciones y Mercados y tranvía del Norte.

RESUMEN

Recogiendo las acertadas indicaciones de los informes de los señores Ingenieros de los Servicios eléctricos y del señor Decano de los Letrados consistoriales, el Concejal que suscribe se ratifica en las conclusiones de su anterior escrito, que quedarán así redactadas:

Tan pronto como el Ayuntamiento tome en consideración esta propuesta, deberá:

Primero. Nombrar una Comisión de Concejales presidida por el excelentísimo señor Alcalde, y en la que intervengan los técnicos que al efecto se designen, a cuya Comisión, y dentro del plazo improrrogable de un mes, remita la Empresa de Tranvías una relación detallada de la vía, material fijo y móvil, línea aérea, cable de alimentación, medios y aparatos destinados a producir la energía eléctrica, talleres, cocheras y oficinas, y en general de *todos* cuantos elementos constituyen el inventario de su actual explotación, debiendo manifestar si entre ellos hay alguno que a su juicio no está obligado a entregar al Ayuntamiento en el acto de la reversión.

Segundo. Dentro del plazo indicado la Comisión nombrada estudiará la conveniencia de modificar, con espíritu amplio y moderno, los trazados de las dos líneas que revierten, orientando su estudio a obtener la descongestión de la Puerta del Sol, cuyo tráfico actual, en sentido Este-Oeste, se halla hoy día cortado normalmente por las dos citadas líneas. Al mismo tiempo dicha

Comisión fijará la fecha de reversión de las dos líneas de Estaciones y Mercados y tranvía del Norte, y redactará las bases del concurso público de arrendamiento de las dos líneas citadas, fijando el plazo de duración del arriendo, plazo que en opinión del que suscribe debe ser de unos veinticinco años. Asimismo estudiará la mencionada Comisión muy detenidamente la cuantía del canon anual mínimo que en el concurso se señale, y cuyo canon no debe ser inferior a un millón de pesetas.

Tercero. Recibido el inventario que remita la Empresa de Tranvías, la Comisión procederá a efectuar su comprobación o confrontación; en caso de disconformidad entre ambas en la apreciación de los elementos que deben integrar el inventario de los bienes de la Empresa afectados por la reversión, la Comisión procederá con toda urgencia a resolver este extremo, redactando, en su consecuencia, las bases del concurso. Este deberá abarcar el arriendo simultáneo de las dos líneas, dando un plazo de tres meses para que las diversas entidades industriales que lo deseen presenten sus pliegos.

Cuarto. Finalmente, terminado dicho plazo de tres meses la Comisión informará al excelentísimo Ayuntamiento, indicando cuál es la proposición más ventajosa. La adjudicación definitiva la hará el excelentísimo Ayuntamiento, por lo menos un año antes de la fecha de reversión de la primera línea, a fin de que el arrendatario tenga tiempo de ir preparando cuantos elementos se le exijan para mejorar el servicio. Al revertir la primera línea de Estaciones y Mercados el arrendatario comenzará a explotar esta línea sola, y al revertir la segunda se unirá en explotación a la anterior.

Madrid, 28 de mayo de 1925.—*C. Resines.*

ÍNDICE DE TRABAJOS

	Páginas
Extracto del expediente incoado para la unificación de las tarifas de precios de los recorridos de los tranvías de esta capital hasta el 10 de septiembre de 1913.....	3
Dictamen de la Comisión de Policía urbana proponiendo las bases para la rebaja de las tarifas de tranvías y unificación de las concesiones para la reversión aprobadas por el Ayuntamiento en 22 de octubre de 1915.....	84
Acuerdo de la Junta Municipal de 28 de octubre de 1915 sancionando el anterior del excelentísimo Ayuntamiento.....	88
Oficio de S. E. de 8 de noviembre del mismo año, remitiendo al Gobierno de S. M. el expediente, a los efectos legales correspondientes.....	88
Real decreto de 20 de octubre de 1916, autorizando al Ministro de Fomento para presentar proyecto de ley sobre unificación de reversiones.....	88
Dictamen de la Comisión del Senado acerca del proyecto de ley sobre unificación de la fecha de reversión, proyecto de ley que fué aprobado en el Senado el 7 de diciembre de 1916, y remitido al Congreso de los Diputados, quedando pendiente de resolución.....	89
En 25 de octubre de 1918, el excelentísimo señor Alcalde presenta moción al Ayuntamiento pidiendo que quede sin efecto el acuerdo municipal de 22 de octubre de 1915..	89
Aprobación de la anterior en 26 de octubre de 1918.....	90
Recurso de la Compañía contra el anterior acuerdo.....	90
Desestimiento de la Compañía del anterior recurso, y acatamiento del acuerdo del 26 de octubre.....	90
La Compañía de Tranvías, en 7 de enero de 1920, solicitó del Ayuntamiento autorización para elevar las tarifas desde el 1 de abril del mismo año.....	90
Expediente relativo al aumento de las tarifas de tranvías desde 1 de abril de 1920.....	90
Petición de la Compañía de Tranvías de 12 de septiembre de 1921, de tratar y concertar con el Ayuntamiento lo que proceda hacer respecto a reversiones más próximas. ...	91
Nota presentada por la Compañía sobre elevación de las tarifas, justificando su necesidad.....	91
Dictamen de la Comisión especial de Tranvías aprobado por el Ayuntamiento en 5 de noviembre del mismo año.....	93
Informe del señor Ingeniero Director de Vías públicas municipales sobre reversión unificada de las líneas de tranvías, 1914.....	95
Ponencia de los Sres. Retortillo, Marcos y otros de 24 de abril de 1915 sobre elevación de tarifas.....	104
Proposición del Concejal D. Mariano García Cortés de 12 de enero de 1922 sobre municipalización del Servicio de Tranvías.....	106
Informe del pleno de Letrados sobre reversión del Servicio de Tranvías de 1 de mayo de 1922.....	111
Informe del pleno de Letrados sobre el cómputo de la fecha de reversión de las líneas de tranvías 29 de julio de 1922.....	119
Cuadro de la situación de las concesiones de las líneas de tranvías.....	130
Informe del Ingeniero de Servicios Eléctricos interesando el nombramiento de una Comisión mixta para el estudio de la reversión, 1922.....	131
Proposición del Sr. Resines de 29 de diciembre de 1924 pidiendo que se resuelva con urgencia lo de la próxima reversión de las líneas de Estaciones y Mercados y del Norte; dictamen de la Comisión 3. ^a , de conformidad; y acuerdo de la Comisión municipal Permanente de 4 de marzo de 1925 ordenando que pase este asunto a informe de los Ingenieros municipales y Letrados consistoriales.....	132

Oficio del señor Ingeniero Director de Servicios Eléctricos de 4 de marzo de 1925 remitiendo su informe.....	134
Informe de los Sres. Colomina, Soriano y Muñoz a que se refiere el anterior oficio.....	135
(Contiene este informe: uno del Pleno de Letrados sobre la fecha de reversión de la línea de Estaciones y Mercados.—Inventario presentado por la Compañía de Tranvías en 14 de noviembre de 1908.—Informe de los Sres. Colomina y Soriano sobre interpretación de las concesiones como consecuencia de las conferencias celebradas con la representación de la Compañía.—Reversión de la línea de Estaciones y Mercados, y soluciones que pueden adoptarse.—Anejo número 1, pliego de condiciones para el arrendamiento de la línea del tranvía de Estaciones y Mercados, con intervención directa del Ayuntamiento.—Anejo número 2, cuadro de concesiones y fechas de la reversión.—Anejo número 3, cuadro de edificios utilizados por la Compañía y que ésta conceptúa no sujetos a reversión.—Anejo número 4, estado demostrativo de la circulación de viajeros en 1923. Material móvil de la línea de Estaciones y Mercados.)	
Otro informe del señor Ingeniero de fecha 10 de marzo de 1925 sobre reversión de la línea de tranvías de Estaciones y Mercados.....	159
Informe de los señores Letrados consistoriales de 11 de abril de 1925 acerca de la fecha de reversión de las líneas de Estaciones y Mercados y Norte.....	160
Proposición del Concejal Sr. González Amezúa de 12 de mayo de 1925 pidiendo que se proceda con la brevedad posible reunir antecedentes sobre concesiones, explotación y reversión de los tranvías, etc., y su impresión por la Imprenta Municipal que fué aprobada por la Comisión municipal Permanente en 20 de mayo de 1925.....	169
Ponencia del Sr. Resines de 28 de mayo de 1925 ratificándose en su anterior y proponiendo se nombre una Comisión de los señores Concejales presidida por el excelentísimo señor Alcalde, que recabe de la Sociedad de Tranvías cuantos elementos constituyan el inventario de la actual explotación de las líneas de Estaciones y Mercados y Norte, redacte las bases de un concurso para arrendar estas líneas y proponga en su día la adjudicación definitiva a la proposición más ventajosa.....	170

