

A Y U N T A M I E N T O D E M A D R I D

CONVENIO para la ordenación de las reversiones y explotación de las líneas de tranvías. *(Acuerdo del Ayuntamiento Pleno de 3 de diciembre de 1928.)*

BASES para la celebración de un concurso internacional de anteproyectos para el trazado viario y urbanización del Extrarradio, trazado esquemático de la reforma interior y extensión general del término municipal. *(Acuerdo del Ayuntamiento Pleno de 25 de julio de 1928.)*

INSTANCIAS formuladas por la Alcaldía Presidencia en 27 de noviembre de 1915, 8 de marzo de 1927 y 24 de abril de 1928, solicitando la prohibición de riegos con aguas residuarias y **MOCIÓN** dirigida al Ayuntamiento en 28 de abril de 1928 para el establecimiento de una estación depuradora y que se solicite del señor Ministro de Fomento se continúe el colector de la margen izquierda del Manzanares

Presupuesto extraordinario de 1929, por la cantidad de 121.592.052,80 pesetas, a base de la Emisión de un Empréstito para obras y servicios municipales. *(Aprobado por el Ayuntamiento Pleno en 18 y 19 de julio de 1928.)*



FM 10307

FM 10307
(1)

Convenio para la ordenación de las rever-
siones y explotación de las líneas de tran-
vías de esta capital

CONVENIO

PARA LA ORDENACIÓN DE LAS REVERSIONES Y EXPLOTACIÓN DE LAS LÍNEAS DE TRANVÍAS DE ESTA CAPITAL

CONVENIO

ARTÍCULO 1.º *Objeto del convenio.*—El presente convenio tiene por objeto:

Primero. La ordenación de las reversiones al excelentísimo Ayuntamiento de Madrid de las líneas de tranvías de esta capital comprendidas en el anejo número 1.

Segundo. El establecimiento de un régimen de explotación de la red constituida por dichas líneas; y

Tercero. Fijar las relaciones económicas de las partes contratantes derivadas de aquel régimen.

ART. 2.º *Duración del convenio.*—Este convenio entrará en vigor el día 17 de septiembre de 1927, fecha en que revertirá al excelentísimo Ayuntamiento la concesión administrativa de la línea de tranvías de Estaciones y Mercados y terminará el día 2 de diciembre de 1976, fecha de la reversión de la línea Moncloa a Puerta de Hierro, y que se adopta, también para las dos, Recoletos a Salesas y Florida y la de Torrijos.

ART. 3.º *Inalterabilidad de las actuales concesiones y convenios con el Ayuntamiento.*—Este contrato no altera las condiciones de las actuales concesiones administrativas de tranvías de las Sociedades contratantes, bien aparezcan consignadas en dichas concesiones o hayan sido establecidas posteriormente por resolución de autoridad competente.

Subsistirá también en todas sus partes el convenio económico celebrado entre el excelentísimo Ayuntamiento y las Sociedades concesionarias en 7 de noviembre de 1902, sancionado por el señor Gobernador civil de la provincia, en 6 de diciembre siguiente, respecto al establecimiento de un canon adicional al fijado en las respectivas concesiones de líneas, en equivalencia de todos los arbitrios e impuestos municipales relacionados con la construcción y explotación de sus tranvías.

Por esta razón, tanto el canon de concesión como el canon adicional quedarán a cargo exclusivo de las respectivas Sociedades concesionarias y cesarán a medida que vayan revertiendo las líneas.

Continuarán, asimismo, en vigor, los convenios establecidos por diferentes acuerdos municipales para la colocación sobre columnas de las conducciones eléctricas a las líneas de tranvías, de 300 lámparas de alumbrado público por electricidad, siendo de cargo de las Sociedades concesionarias de tranvías el suministro del fluido y del Ayuntamiento el pago del impuesto del Tesoro sobre el consumo de electricidad y el mantenimiento y conservación de las lámparas.

ART. 4.º *Subsistencia de las funciones del Ayuntamiento sobre policía de tranvías.*—Subsistirán durante el tiempo de este convenio, sin limitación o restricción alguna, todas las funciones, derechos y deberes derivados de la competencia del excelentísimo Ayuntamiento y autoridades municipales, señaladas en las respectivas concesiones, en las Ordenanzas municipales de Policía urbana y reglamento de policía de tranvías eléctricos de 4 de mayo de 1920, modificado por acuerdos municipales de 24 de febrero y 26 de mayo de 1922 y demás disposiciones legales vigentes, sobre distribución de coches, tarifas, horarios, circulación, estado del material fijo y móvil, comodidad y seguridad del público, acción coercitiva para castigar las faltas de las Empresas, y, en general, con el régimen del servicio.

En su consecuencia, las tarifas vigentes no podrán ser modificadas sin previo acuerdo del Ayuntamiento Pleno; debiendo, en su caso, ponerlo en conocimiento del público con ocho días de anticipación a la fecha en que hubieran de comenzar a regir. Esto no obstante, la Sociedad Madrileña de Tranvías podrá establecer o suprimir servicios especiales con tarifas reducidas, dando cuenta a la Comisión municipal Permanente.

ART. 5.º *Funciones directivas, administrativas e interventoras derivadas de este convenio.*—Las funciones directivas, administrativas e interventoras que quedan otorgadas a la entidad municipal en este convenio, se ejercerán por la Comisión Permanente del excelentísimo Ayuntamiento u organismo que en su día pueda ejercitar las funciones equivalentes que actualmente le están conferidas. La Comisión Permanente dispondrá la forma en que haya de organizarse la función asesora, inspectora e interventora, nombrando el personal preciso para que aquélla se ejercite con rapidez y eficacia de conformidad con los preceptos del mismo convenio.

ART. 6.º *Inspección permanente de los servicios y dependencias de la explotación de la red general por la entidad municipal.*—Sin perjuicio de las facultades que a las autoridades municipales reconocen las disposiciones legales de carácter general, las actuales concesiones de los tranvías, el reglamento del régimen y policía de los tranvías de esta Villa y los acuerdos municipales complementarios o especiales ejecutivos, el Alcalde Presidente, los Vocales de la Comisión municipal Permanente y el personal a que se refiere el artículo 5.º, podrán girar visitas a todos los servicios y dependencias de la explotación tranviaria, cuando lo crean conveniente y levantar las actas que estimen necesarias, a presencia de individuos del Consejo de Administración de las Compañías o

de funcionarios autorizados por el mismo, quienes deberán suscribirlas.

ART. 7.º *Reversión total o parcial en favor del Estado y de otros Ayuntamientos.*—El presente convenio se formaliza sin perjuicio de los derechos del Estado y los de los Ayuntamientos de Carabanchel Bajo y Alto, Leganés, Chamartín y El Pardo con relación a las líneas o parte de líneas establecidas en carreteras, calles o terrenos de su propiedad, con arreglo a las respectivas concesiones.

ART. 8.º *Reversión sucesiva de las concesiones administrativas y mantenimiento de la red actual.*—Al terminar el plazo de una concesión, la línea y todo el material fijo, móvil y dependencias que la integran según el anejo número 2 pasarán a ser de la propiedad plena del excelentísimo Ayuntamiento en todo o en la parte que le corresponda en conjunción con el Estado o con otros Ayuntamientos, según oportunamente se fije por los participantes.

Esto no obstante, los bienes revertidos al Ayuntamiento seguirán integrando la red actual, en poder de la Sociedad Madrileña de Tranvías, que será la encargada de su explotación, sin otras limitaciones que las impuestas por las disposiciones legales vigentes y las consignadas en este convenio.

Por su parte, las Sociedades contratantes se obligan a mantener dentro de la explotación todas las concesiones que actualmente integran la red con todos los derechos, elementos y bienes de cualquier clase que están dedicados a la explotación de la red.

ART. 9.º *Transmisión al Ayuntamiento de las propiedades privativas de las Sociedades contratantes que en la actualidad se explotan en común por todas las concesiones.*—Al efectuarse la reversión al Ayuntamiento de la última línea del anejo número 1, quedarán en pleno dominio del mismo, los bienes comprendidos en los anejos números 3 y 4, y todo el material, terrenos, edificios y demás bienes que se hayan adquirido durante este convenio sin haberse hecho especial reserva en cuanto a su propiedad.

ART. 10. *Prohibición de limitar en forma alguna la propiedad de los bienes afectos a la explotación, sin especial convenio.*—Todos los bienes afectos a la explotación de la red actual, comprendidos en los anejos números 2, 3 y 4, como los que en lo sucesivo se adquieran al mismo objeto, no podrán ser gravados, bajo forma alguna que limite la propiedad de los mismos para el día de su reversión al Ayuntamiento, sin especial convenio, solemnemente tramitado y aprobado por el mismo, aun cuando para ello muestren su conformidad las Sociedades contratantes.

ART. 11. *Cancelación de todos los derechos extraños a los del Ayuntamiento sobre los bienes afectos a la explotación.*—Todos los derechos extraños a los del Ayuntamiento sobre los bienes inventariados en los anejos números 2, 3 y 4 y sobre los adicionados posteriormente, así como toda carga financiera o de naturaleza real, anotaciones marginales o preventivas en el Registro de la Propiedad y cuanto, en general, pueda limitar la plena propiedad y dominio del Ayuntamiento sobre tales bienes en la fecha en que deba tener lugar la reversión, deberán quedar liquidados y saldados tres meses antes de las respectivas reversiones, a costa de la Sociedad Madrileña de Tranvías.

Estos extremos se acreditarán en forma legal, suficiente a producir el saneamiento completo y perfecto de los bienes expresados para que no revivan, bajo título alguno, ni aun por razón de preceptos estatutarios de las Sociedades a que hubieran pertenecido o de cualesquiera otras de explotación de los mismos.

ART. 12. *Rescate por el Ayuntamiento de las concesiones que componen la red tranviaria actual.*—El excelentísimo Ayuntamiento podrá rescatar las concesiones aún no revertidas, siempre que tenga lugar para la municipalización, con carácter de monopolio, del servicio tranviario de Madrid, con ejercicio directo y con los fines siguientes:

Primero. Para transformar el sistema de transporte urbano de viajeros en otro considerado por el excelentísimo Ayuntamiento más conveniente, establecido durante más de dos años en ciudades de población y condiciones topográficas semejantes a Madrid y cuya implantación no convenga a la Sociedad Madrileña de Tranvías.

Segundo. Para variar sensiblemente los trazados de líneas o los trayectos en desacuerdo con la Sociedad Madrileña; y

Tercero. Para rebajar las tarifas vigentes, en caso de desacuerdo con la Sociedad Madrileña.

ART. 13. *Requisitos para el rescate y determinación de su precio.*—Llegado el caso de rescate deberá cumplirse lo que disponga sobre esta materia la ley orgánica de los Ayuntamientos vigente a la sazón.

ART. 14. *Fórmula determinante de la tasa de equivalencia a la participación del Ayuntamiento en los beneficios de la red y época del pago.*—La participación del Ayuntamiento en el producto líquido de la explotación de la red, se determinará por la parte alícuota que represente la recaudación por billetes de la línea o líneas, que hubieran revertido en la obtenida por igual concepto en toda la red.

La parte alícuota o tanto por ciento que así resulte, se aplicará al producto líquido de la explotación, o sea a la diferencia entre la totalidad de los ingresos y los gastos de explotación, definidos en el artículo 16 de este convenio.

Esta participación anual y variable, se determinará al acabar el ejercicio industrial.

Cuando una línea revierta después de haber empezado un ejercicio, solamente se tendrá en cuenta la recaudación de billetes efectuada en aquella línea desde el día de la reversión.

La participación municipal así determinada representará la tasa de equivalencia definida en el artículo 378 del Estatuto Municipal y será satisfecha al Ayuntamiento inmediatamente a su acuerdo de aprobación del balance y Memoria del ejercicio industrial que redactará la Comisión municipal Permanente.

Si fuese abonado a los accionistas de la Sociedad Madrileña de Tranvías dividiendo a cuenta, antes de terminar el ejercicio industrial, se satisfará al Ayuntamiento una cantidad proporcional.

ART. 15.—*Ingresos integrantes del producto bruto de la explotación. A efectos de este convenio.*—Constituirán el producto bruto, a efectos de este convenio, los ingresos obtenidos por los conceptos siguientes:

- Capítulo I.—Por expendición de billetes.
- II.—Por enajenación del material de todas clases.
 - III.—Por indemnizaciones.
 - IV.—Por anuncios.
 - V.—Por alquileres de las casas de la calle de Alcalá, números 150 y 154 y de cocheras y depósitos.
 - VI.—Por derechos de peaje.
 - VII.—Por canon de utilización para líneas no incluidas en este convenio de elementos de la explotación de la red.
 - VIII.—Cualesquiera otros obtenidos por el ejercicio de la industria tranviaria.

ART. 16. *Determinación de los gastos de explotación. A efectos de este convenio.*—Compondrán la masa de gastos de explotación, a efectos de este convenio los siguientes capítulos:

- 1.º Dirección.
- 2.º Movimiento.
- 3.º Tracción.
- 4.º Conducciones eléctricas.
- 5.º Material móvil.
- 6.º Vías.
- 7.º Edificios.
- 8.º Renovación ordinaria del material o inmuebles.
- 9.º Amortización de bienes.
10. Tributos.
11. Gastos generales.
12. Aportaciones de la Sociedad Madrileña de Tranvías a la explotación de la red.
13. Varios.
14. Renovación extraordinaria del material e inmuebles; y
15. Ampliación del material o inmuebles.

ART. 17. *Capítulos inalterables de la contabilidad actual de la Sociedad Madrileña de Tranvías.*—En los capítulos señalados con los números I al VII y en el XIII seguirán incluyéndose los mismos conceptos de gastos de explotación, que hasta ahora vienen cargándose por la Sociedad Madrileña de Tranvías en su contabilidad y asimismo, en el capítulo XI, salvo los relativos a contribuciones, impuestos y arbitrios y los de renovación y menos valía del material, que pasarán a los capítulos VIII, X, XIV y XV.

En el capítulo XI, se incluirán las indemnizaciones por accidentes o daños a obreros o a otras personas. A este efecto, se señalará una cantidad para cada año y la parte que no se hubiera aplicado durante él pasará a constituir un fondo de reserva para los mismos casos. La propiedad de este fondo, caso de rescisión, se repartirá entre las Sociedades contratantes y el Ayuntamiento, en razón de la participación que a la sazón tengan en el beneficio de la red.

Para modificar de modo general las bases actuales de la retribución del personal, se requerirá, en lo sucesivo, el acuerdo de la Sociedad Madrileña de Tranvías con el Ayuntamiento Pleno.

ART. 18. *Conservación del material e inmuebles.* A los efectos derivados de este convenio, se denominarán *gastos de conservación* los siguientes:

- a) Los de reparación del material de vías expuesto a desgaste, tales como curvas, cambios, agujas, básculas, etc.
- b) La constante reparación de las líneas eléctricas.
- c) Los repasos de chasis, motores y carrocerías.
- d) La reparación de edificios, hasta 10.000 pesetas de coste
- e) Los rebacheos del pavimento de la vía y zonas laterales, de 0,50 metros de ancho.
- f) El ordinario entretenimiento del resto del material para mantenerle en buen estado de servicio, alejando la necesidad de efectuar grandes reparaciones

Estos gastos se cargarán al capítulo a que correspondan, por la clasificación de los servicios, para la contabilidad los elementos de industria objeto de la reparación.

ART. 19. *Renovación ordinaria del material e inmuebles.*—Se considerarán como tales:

- a) La reposición del material fijo de vías y conducciones eléctricas cuyo coste no sea superior al 5 por 100 de los gastos de explotación en el año.
- b) La reposición de herramientas de los talleres y del pequeño material de los mismos,

c) Las obras de sustitución del pavimento de la vía y zonas laterales de 0,50 metros cuando no exceda el coste de 20.000 pesetas.

d) Las obras en los edificios de las cocheras, almacenes, depósitos y similares para modificar su distribución o sustituir uno de los principales elementos, cuando el gasto sea superior a 10.000 pesetas y no exceda de 20.000.

ART. 20. *Amortización de bienes.*—Para la integración en la masa de propiedades revertibles en el curso de este convenio del material inventariado en el anejo número 3 y de los bienes comprendidos en el anejo número 4, se pagará, con cargo a los *gastos de explotación*, del capítulo IX la anualidad del 1.560.772,43 pesetas que corresponde con arreglo a un cuadro de 49 anualidades al 6 por 100 para amortizar el capital figurado en dichos dos anejos.

Con el abono de la primera anualidad cesarán los actuales arrendamientos del material móvil del anejo número 3 y de los bienes señalados con los números 1 y 4 del anejo número 4.

ART. 21. *Tributos.*—Se cargarán a este capítulo los gastos por contribuciones e impuestos nacionales, satisfechos por razón de la industria o de los bienes incluidos en la explotación; el impuesto sobre el transporte de los viajeros y las exacciones municipales sobre la industria, salvo el canon de las concesiones de líneas y el adicional a que se refiere el artículo 4.º, pero, se excluirá todo tributo nacional, provincial o municipal sobre las acciones, obligaciones, dividendos o cupones y las contribuciones, impuestos y arbitrios sobre propiedades de las Compañías concurrentes a este convenio, no utilizadas en la explotación o excluidas de este contrato y las que adquieran en lo sucesivo sin aplicación a la red actual.

ART. 22. *Aportaciones de la Sociedad Madrileña de Tranvías a la explotación de la red.*—Se cargará a este capítulo por el empleo de capital circulante de la explotación, intereses perdidos del importe de los aprovisionamientos de material, valor del negocio industrial puesto en marcha y gestión del mismo, un tanto por ciento del producto bruto anual de la red, variable con arreglo a la siguiente escala:

PRODUCTO BRUTO ANUAL		Tanto
Millones de pesetas		por ciento
Hasta	18,00	4,50
Comprendido entre	18,00 y 19,00	5,00
—	19,00 y 20,00	5,50
—	20,00 y 20,50	6,00
—	20,50 y 21,00	6,50
—	21,00 y 21,50	7,00
—	21,50 y 22,00	7,50
—	22,00 y 22,50	8,00
—	22,50 y 23,00	8,50
—	23,00 y 23,50	9,00
—	23,50 y 24,00	9,50
Mayor de	24,00	10,00

ART. 23. *Renovación extraordinaria del material e inmuebles.*—Se consideran como tales:

- a) La reposición del material fijo de vías y conducciones eléctricas cuando su coste exceda del límite señalado en el apartado a) del artículo 19.
- b) La reposición de máquinas y del material grande de los talleres.
- c) La sustitución de grupos electrógenos y de acumuladores y maquinaria en general de la central eléctrica.

d) La sustitución del pavimento de la vía y fajas laterales cuando su coste exceda de 20.000 pesetas.

e) Las obras en los edificios, si su coste excede de pesetas 20.000.

f) La sustitución de los coches motores y remolques inventariados que se retiren del servicio por inútiles, la cual habrá de hacerse por otros nuevos equivalentes.

ART. 24. *Ampliación del material e inmuebles.*—Se calificarán como *gastos de ampliación* del material e inmuebles:

a) La compra de coches, sobre el número de los inventariados, cuando el aumento del servicio lo reclame.

b) Las obras en los actuales edificios para aumentar su capacidad o rendimiento industrial, cualquiera que sea la cuantía de su presupuesto.

c) La construcción de nuevos edificios industriales y la adquisición de terrenos para los mismos.

ART. 25. *Realización de los gastos de conservación de renovación ordinaria y extraordinaria y de ampliación del material e inmuebles.*—La Sociedad Madrileña de Tranvías cuidará con diligencia, en mutuo beneficio, de la constante reparación del material e inmuebles y de la renovación ordinaria de los mismos para mantener todas las pertenencias de la explotación en estado de buen servicio al término de este convenio.

Cuando se trate de la renovación extraordinaria a que se refiere el artículo 23, será preciso que la Sociedad Madrileña de Tranvías presente la Memoria técnica, descriptiva y presupuesto, y en su caso, el pliego de condiciones correspondiente. Con estos documentos, la Comisión municipal Permanente resolverá sobre ella en el plazo de las dos sesiones inmediatas.

Si se tratase de la ampliación del material o inmuebles prevista en el artículo 24, el acuerdo deberá adoptarse por el Ayuntamiento Pleno, bien en el plazo de dos sesiones ordinarias o de las dos primeras extraordinarias que se convoquen.

Si ocurriera la necesidad de efectuar sin demora la renovación extraordinaria del material fijo de vías y conducciones eléctricas, talleres, central del suministro de energía, del material móvil o grandes reparaciones de edificios, como asimismo, la ampliación de dicho material e inmuebles, sin posibilidad de efectuarlo dentro de las ordinarias disponibilidades y volumen de las renovaciones ordinarias y extraordinarias atendidas en el tiempo transcurrido del ejercicio industrial, se habilitará, de acuerdo el Ayuntamiento y la Sociedad Madrileña de Tranvías, el medio de atender a la necesidad acusada en la correspondiente Memoria y presupuesto que aquélla formulará.

ART. 26. *Intervención de la contabilidad de la explotación de la red.*—Desde el comienzo del presente convenio la Sociedad Madrileña de Tranvías, sin perjuicio de la contabilidad mercantil que tenga establecida para su negocio, abrirá y llevará una contabilidad especial de la explotación de las líneas a que se refiere este convenio, en coordinación con la que lleve la Comisión municipal Permanente, de tal modo, que los resultados o balances muestren con claridad los factores determinantes de la tasa de equivalencia a la participación anual del Ayuntamiento en los beneficios de la red y los demás derechos que le quedan reconocidos por este convenio.

A este efecto, y sin perjuicio de los detalles que en su oportunidad se puntualicen, de acuerdo la Comisión municipal Permanente y la Sociedad Madrileña de Tranvías sobre la base siempre de no producir alteración sensible e inmotivada en la contabilidad mercantil de la misma, queda establecido, que, con independencia de la cuenta de «Capital», las de orden, intermedias de apertura de nuevo ejercicio industrial, y cualesquiera otras de naturaleza análoga, los productos de la explo-

tación y los gastos de la misma se dividirán en los capítulos que detallan los artículos 15 y 16 de este convenio.

ART. 27. *Contabilidad municipal interventora.*—Bajo la dirección del señor Interventor municipal se llevará la contabilidad administrativa de la explotación tranviaria, derivada de los derechos del Ayuntamiento por virtud del presente convenio.

A tal fin, deberá conocer diariamente de todos los hechos económicos sentados en la contabilidad especial de la Sociedad Madrileña de Tranvías, calificándolos tan sólo a producir los elementos numerales determinantes de los derechos del Ayuntamiento y a acusar el cumplimiento o incumplimiento por la Sociedad Madrileña de Tranvías de sus deberes en relación con la entidad municipal.

Las operaciones de la contabilidad de la explotación, se acusarán por medio de un boletín diario, autorizado por el Jefe de contabilidad de la Sociedad Madrileña de Tranvías, que contenga relación sintética de las formalizaciones contables del día anterior, con la referencia de la cuenta deudora y acreedora del libro Mayor de la contabilidad mercantil de la Sociedad, y se registrarán en un libro debidamente requisitado que se le denominará *Diario de Intervención de ingresos y gastos de la explotación de los tranvías de Madrid*, comprendida en el convenio aprobado en 8 de noviembre de 1926.

Mensualmente la Intervención Municipal formará el balance de comprobación y saldos del que dará conocimiento a la Sociedad Madrileña, requiriendo su conformidad en cuanto a conceptos, cifras y calificación dada, a efectos exclusivos de contabilidad, a las partidas del libro *Diario de Intervención Municipal*. De las notas de disconformidad se dará cuenta con el balance a la Comisión municipal Permanente, con dictamen del señor Interventor municipal y de las alegaciones de la Sociedad Madrileña, dictando acuerdo la Comisión municipal Permanente, que de no ser consentido por la Sociedad Madrileña se elevará al conocimiento y resolución del Pleno del Ayuntamiento. Si la Sociedad Madrileña no estuviese conforme con la resolución, podrá recurrir de ella, con arreglo a las prescripciones del Estatuto Municipal.

La Intervención de tranvías llevará asimismo, un libro de inventarios y balances debidamente requisitado, que se abrirá consignando los inventarios de los anejos números 2, 3 y 4 al presente convenio.

Anualmente se consignarán a continuación de dichos inventarios las altas y bajas debidamente acusadas, y al comenzar un ejercicio industrial, se reproducirán los inventarios, teniendo en cuenta las alteraciones del año anterior.

ART. 28. *Establecimiento de una tarifa reducida.* Desde el comienzo de este convenio, se establecerá la tarifa especial de 0,10 pesetas, hasta las ocho de la mañana (hora solar), para los trayectos siguientes:

- Puente de Vallecas a Puerta de Atocha.
- Puerta del Angel a plaza Mayor (Constitución).
- General Ricardos a Puerta de Toledo.
- Puente de la Princesa a plaza de Castelar.
- Puente de las Ventas a plaza de Castelar.
- Prosperidad a plaza de Alonso Martínez; y
- Bombilla a San Marcial.

A propuesta de la Alcaldía y con acuerdo de la Sociedad Madrileña de Tranvías podrán estudiarse y ponerse en vigor tarifas especiales reducidas para servicios temporales de carácter benéfico.

La Sociedad Madrileña de Tranvías entregará a la Alcaldía Presidencia 1.200 pases para funcionarios u obreros municipales, valederos para trayectos desde sus respectivos domicilios al lugar donde presten sus servicios, o de los alumnos de

las Escuelas municipales que tengan su domicilio a gran distancia de las Escuelas a que asistan.

La concesión de estos pases será objeto de reglamentación por parte de la Comisión municipal Permanente.

ART. 29. *Utilización por el Ayuntamiento de las vías, tractores y vagonetas para el servicio municipal.* En los casos de huelgas, alteración del orden público u otros sucesos extraordinarios, el Ayuntamiento podrá utilizar gratuitamente para transporte de mercancías, las vías, conducciones eléctricas, tractores y vagonetas de la red general, realizándose dichas utilidades sin alterar los servicios ordinarios de la explotación. Los desperfectos causados en el material cargarán a los «Gastos de explotación».

ART. 30. *Utilización por el Ayuntamiento de los postes.*—Podrá también utilizar el Ayuntamiento de manera permanente, los postes de las conducciones eléctricas para establecer carteleras indicadoras, en beneficio exclusivo del vecindario, en general, y alumbrado público eléctrico sobre el que actualmente existe en diferentes líneas, en virtud de los convenios de que habla el párrafo tercero del artículo 3.º de este convenio.

ART. 31. *Utilización de las instalaciones en la explotación general para nuevas concesiones de líneas.* El Ayuntamiento, a propuesta razonada de la Comisión municipal Permanente y previo dictamen de los funcionarios técnicos municipales, podrá autorizar a la Sociedad Madrileña de Tranvías para utilizar en las nuevas líneas en que sea concesionaria, las vías, conducciones eléctricas, centrales de producción o de transformación, talleres, almacenes, depósitos y cocheras de la explotación de la red actual, bajo las siguientes condiciones y las que en cada caso se crean pertinentes:

Primera. Que no se produzca perturbación sensible de momento ni en todo el tiempo de este convenio, en ninguno de los servicios de la explotación general.

Segunda. Que la explotación de la nueva línea no obtenga de presente ni en todo el tiempo de este convenio aumento de valor industrial debido a perjuicio directo o indirecto producido por ella en las instalaciones utilizadas por la explotación general, bajo pena de anulación de lo convenido.

Tercera. Que no se podrán ceder estas autorizaciones a otra persona o entidad ni junta ni separadamente con la concesión de la línea o líneas nuevas de que se trate, sin producir *ipso facto* la nulidad de aquellas autorizaciones.

Cuarta. Que la Sociedad Madrileña de Tranvías satisfaga semestralmente a la explotación general un canon equivalente al valor del aprovechamiento que efectúe, obtenido en paridad con los semejantes de la explotación general, aumentados en un 6 por 100.

En ningún caso podrán ser utilizados en las nuevas concesiones de líneas los coches de la explotación general, a no servir de complemento de trayecto previamente aprobado. Los coches asignados a las líneas de las concesiones no incluidas en este convenio, deberán distinguirse por su numeración de los empleados en la red general.

ART. 32. *Cesión de las concesiones no revertidas.* En el caso de que alguna de las Sociedades contratantes tratase de ceder a otra persona o entidad alguna o todas las concesiones no revertidas, dicha cesión deberá efectuarse inexcusablemente con la subrogación de los derechos y obligaciones de la Empresa cedente emanados de este convenio: Sometiéndose previamente al conocimiento y aprobación del excelentísimo Ayuntamiento el proyecto de contrato preparatorio del de cesión.

ART. 33. *Prohibición de efectuar determinadas ope-*

raciones financieras.—Las Sociedades concurrentes a este convenio no podrán realizar acto alguno u operación financiera que perjudique a la explotación o afecte a este convenio o a los bienes objeto del mismo.

ART. 34. *Abono mutuo de indemnizaciones de perjuicios.*—Si la Sociedad Madrileña de Tranvías realizase actos contrarios a las cláusulas de este convenio y por ello se irrogasen probados perjuicios al Ayuntamiento, quedará obligada a satisfacer a éste la correspondiente indemnización. Recíprocamente, la Sociedad Madrileña de Tranvías, tendrá derecho a indemnización por el Ayuntamiento, en el caso de que justifique plena y debidamente que la entidad municipal dejó de cumplir o infringió alguna de las estipulaciones de este convenio y por ello, le causó demostrado perjuicio.

Contra el acuerdo del Ayuntamiento podrá interponer la Sociedad Madrileña de Tranvías el recurso que autoriza el Estatuto Municipal.

ART. 35. *Casos de rescisión de este convenio.*—Procederá la rescisión de este convenio:

a) A instancia del Ayuntamiento, en los casos siguientes:

Primero. Cuando las Sociedades contratantes procedan contra resolución firme y ejecutoria en aquellas cuestiones graves que quedan sometidas al Ayuntamiento Pleno en este convenio, y después de ser apercibidas.

Segundo. Si dichas Sociedades diesen a alguno de los bienes puestos al servicio de la explotación y sujetos a reversión al Ayuntamiento otro destino fuera de la red tranviaria actual, sin consentimiento de éste y a pesar de previo requerimiento y *cominación* que se haya hecho a las mismas.

Tercero. Si las Sociedades cediesen sus derechos y obligaciones derivados de este convenio, bajo forma alguna, sin la previa aprobación del excelentísimo Ayuntamiento.

Cuarto. Si las faltas de cumplimiento de este convenio en que incurriesen las Sociedades fuesen de tal naturaleza que, después de ser indemnizado el Ayuntamiento, quedase la explotación sin las precisas garantías técnicas de dirección y gestión.

b) A instancia de las Sociedades contratantes:

Primero. Si el Ayuntamiento en aquellas cuestiones sobre que deba resolver de acuerdo con las Sociedades; dejase transcurrir más de un año y por ello se hubiese producido grande perjuicio a la explotación de la red tranviaria y el Ayuntamiento no consintiese en el abono de la indemnización correspondiente; y

Segundo. Si la entidad municipal, sin preceder consulta escrita a las Sociedades, discusión con las mismas o propuesta de ellas según los casos, adoptase resoluciones que envolviesen perjuicio irreparable a la explotación.

ART. 36. *Participación del Ayuntamiento en la masa de bienes amortizables y en el material y edificios ampliados o adquiridos en renovación extraordinaria, en caso de rescisión del convenio.*—Si se rescindiese este convenio por las causas previstas en el mismo, por rescate o por cualesquiera otras que en derecho procedan, el Ayuntamiento quedará dueño en plena propiedad en los bienes de los anejos números 3 y 4 y en los ampliados o aumentados, por un valor en los mismos equivalente a la suma que le hubiese sido deducida de su participación en los productos de la red durante la vigencia del convenio para el pago de la cuota determinada en el artículo 20.

Dichos bienes quedarán, en caso de rescisión, afectos como de aprovechamiento común para las líneas propiedad a la sazón del Ayuntamiento y por las de las Sociedades contratantes, en la misma proporción señalada en el párrafo anterior.

El material móvil del anejo número 3 y el ampliado durante el convenio se repartirá entre el Ayuntamiento y las Sociedades en la antes mencionada proporción.

El material fijo de vías y conducciones eléctricas que hubiese sido colocado en renovación extraordinaria, como asimismo los coches sustituidos, en líneas no revertidas, quedarán afectos a la reversión en su fecha, reintegrando las Sociedades al Ayuntamiento la cantidad que por este concepto hubiera pagado, con deducción de lo que corresponda al tiempo que se hubiese utilizado, a juicio de peritos. Por el material fijo y conducciones eléctricas colocado y por los coches sustituidos, en líneas revertidas, el Ayuntamiento reintegrará a las Sociedades la cantidad que por este concepto hubieran pagado, con deducción de lo que corresponda al tiempo que dichas renovaciones se hubieran utilizado, a juicio de peritos.

Bajo las mismas reglas se liquidarán las obras de sustitución de pavimentos en renovación extraordinaria y las obras en los edificios consignados en el anejo número 2, apreciándose por los peritos el deterioro por la acción del tiempo y por el uso.

La peritación habrá de hacerse; por la parte del Ayuntamiento, por el Ingeniero Director de Vías públicas, el Arquitecto Decano y el Ingeniero Jefe de Servicios Eléctricos e Industriales; y por parte de las Sociedades, por un Ingeniero de Caminos, un Arquitecto y un Ingeniero industrial.

La renovación extraordinaria de máquinas de los talleres y la de grupos electrógenos, acumuladores y aparatos, en general, de las centrales eléctricas a que se refieren los apartados b) y c) del artículo 23, no causarán pago alguno en compensación.

Los gastos de conservación de que trata el artículo 18 y los de renovación ordinaria del artículo 19 no producirán abono mutuo de cantidad alguna.

ART. 37. *Tribunales competentes para entender en este convenio.*—Las partes concurrentes a este convenio se someten expresamente para todas las cuestiones que puedan surgir por virtud de este convenio, a las decisiones de las Autoridades y Tribunales administrativos, renunciando al derecho común y las Sociedades contratantes al fuero de su domicilio.

ART. 38. *Situación del convenio después de acordada su rescisión por el Ayuntamiento.*—Si se acordase la rescisión de este convenio quedará el acuerdo en suspenso hasta que se dicte resolución firme y ejecutoria, continuando entretanto la explotación con todos los efectos del convenio.

ART. 39. *Otorgamiento de la escritura de este convenio y su inscripción en el Registro de la Propiedad.* Este convenio deberá elevarse a escritura pública un mes antes, por lo menos, de la fecha en que deba tener lugar la primera reversión, y habrá de inscribirse inmediatamente en el Registro de la Propiedad en cuanto se relacione con las concesiones de líneas y con los bienes inmuebles comprendidos en los anejos números 2 y 4; debiendo entregarse al Ayuntamiento la primera copia para la debida constancia en el expediente.

ART. 40. *Gastos que ocasione la escritura de este convenio.*—La Sociedad Madrileña de Tranvías queda obligada a satisfacer todos los gastos notariales y el timbre de la escritura de este convenio, sus copias e inscripciones en los Registros de la Propiedad y a subsanar a su costa los defectos que puedan impedirlos. El impuesto de derechos reales, si le devengare, se satisfará, por mitad, por el Ayuntamiento y las Sociedades contratantes con cargo a los gastos de explotación y su importe se amortizará durante el curso de este convenio.

A este efecto, la Sociedad Madrileña de Tranvías queda

obligada a presentar la escritura en las oficinas liquidadoras dentro de los plazos legales.

ART. 41. *Retiros obreros.*—La Sociedad Madrileña de Tranvías justificará, a su vencimiento legal, el ingreso en el Instituto Nacional de Previsión y Caja Postal de Ahorros de las cuotas señaladas para retiros obreros en el reglamento general aprobado por Real decreto de 21 de enero de 1921.

ART. 42. *Pleitos y reclamaciones administrativas en trámite.*—Tanto el Ayuntamiento como las Sociedades concurrentes, desistirán de los pleitos y reclamaciones administrativas que hubieren promovido sobre las materias relacionadas con este convenio, y que se hallen pendientes de resolución a la fecha en que el mismo se eleve a escritura pública.

Las resoluciones que se dicten desde la fecha en que se apruebe en último trámite este convenio hasta que sea elevado a escritura pública, obligarán a la parte a quien favorecieren a supeditar su ejecución a lo convenido en este contrato.

El abono de costas será en todo caso de la exclusiva cuenta de la parte actora o reclamante.

ARTÍCULOS ADICIONALES

ARTÍCULO 1.º *Regulación de la circulación tranviaria en la zona central de esta capital.*—Dentro de seis meses a partir de la aprobación del convenio por el Ayuntamiento Pleno, representaciones de la Alcaldía y de la Sociedad Madrileña, estudiarán y propondrán de acuerdo soluciones para regular, ordenar y distribuir la circulación tranviaria en la Puerta del Sol, con objeto de descongestionarla. Las soluciones que se propongan, una vez aprobadas por la Comisión Permanente, serán puestas en práctica de modo inmediato.

ART. 2.º *Extensión de la red actual a barriadas de casas baratas y económicas.*—La Sociedad Madrileña de Tranvías se obliga a promover los expedientes de concesión de líneas hasta una longitud de veinte kilómetros para extender la red general a aquellos lugares que señale el excelentísimo Ayuntamiento, siempre que los acuerdos sean adoptados dentro de un año a partir de la firma del convenio y obedezcan a un plan de urbanización dentro del término municipal de Madrid, a ejecutar directamente por el Ayuntamiento en el plazo de dos años, o para edificar barriadas de casas baratas o económicas con enlaces por calle o carretera urbanizada con otra vía que tenga establecida línea de tranvía.

ART. 3.º *Transportes de mercancías por las líneas tranviarias.*—La Sociedad Madrileña de Tranvías establecerá en coordinación con el servicio que organice el Ayuntamiento para la distribución o reparto de mercancías a las tiendas o depósitos comerciales particulares, el transporte de las mercancías por las líneas de la red general, desde las estaciones principales de ferrocarriles a los centros de venta, contratación y depósitos oficiales de mercancías, sometiendo las tarifas a la aprobación del Ayuntamiento.

ART. 4.º *Establecimiento de billetes de ida y vuelta y de abonos mensuales.*—La Sociedad Madrileña de Tranvías, en el plazo de seis meses contados desde la aprobación del convenio por el Ayuntamiento Pleno, someterá al estudio económico el establecimiento de billetes de ida y vuelta a precios reducidos y de abonos mensuales para los grandes núcleos urbanos en el suburbio o grupos de población de viviendas calificadas de baratas o económicas.

Aprobado por el excelentísimo Ayuntamiento Pleno en sesión de 8 de noviembre de 1926.

ANEJO NÚMERO 1 DEL EXPEDIENTE

RELACIÓN CIRCUNSTANCIADA DE LAS CONCESIONES DE LÍNEAS DE TRANVÍAS, OBJETO DEL CONVENIO

Número de orden	DESIGNACIÓN DE LAS CONCESIONES	CONCESIONARIO ACTUAL	VIAS DEL RECORRIDO DE LA LÍNEA	LONGITUD DE LAS LÍNEAS POR EJE			Número de años de la concesión	CÓMPUTO DEL PLAZO DE LA CONCESIÓN	
				Vías del Estado	Vías del Ayuntamiento	Recorrido total		Principio	Término
				Metros	Metros	Metros		Fecha	Fecha
1	Estaciones y Mercados ...	Estaciones y Mercados.....	Atocha-Carretas-Sol-Quevedo-San Francisco-Progreso.....	»	9.242	9.242	50	16- 9-1877	16- 9-1927
2	Norte	Sociedad general de Madrid y España	Sol-Cuatro Caminos, por Fuencarral y por Hortaleza	»	8.937,32	8.937,32	50	28-10-1878	28-10-1928
3	Madrid a Leganés.....	Compañía general española de Tranvías.....	Plaza Mayor-Leganés.....	9.534,87	2.513,92	12.048,79	60	10- 6-1877	10- 6-1937
4	Castellana-Hipódromo....	Tranvías del Este (antes Madrid).....	Castellana.....	»	4.195,98	4.195,98	59	8- 5-1881	8- 5-1940
5	Este-Ventas-Embajadores.	Tranvías del Este.....	Ventas-Embajadores	514	4.712,68	5.226,68	60	15- 3-1882	15- 3-1942
6	Guindalera-Prosperidad...	Sociedad general de Madrid y España	Serrano-Prosperidad	»	2.875,87	2.875,87	55	28- 7-1893	28- 7-1948
7	Claudio Coello-Ferraz....	Tranvías del Este (antes Madrid).....	Claudio Coello - Génova-Marqués de Urquijo	»	3.612,27	3.612,27	60	10- 5-1891	10- 5-1951
8	Unión Norte-Guindalera-Prosperidad	Sociedad general de Madrid y España	Atraviesa Castellana-Oráa	»	545,38	545,38	50	21- 1-1906	21- 1-1956
9	Tranvía de Madrid.....	Tranvías del Este (antes Madrid).....	Pozas-Argüelles-Sol-Salamanca	»	8.080,01	8.080,01	60	31- 7-1897	31- 7-1957
10	Ferraz-Moret-Rosales-Benito Gutiérrez.....	Tranvías del Este	Rosales.....	»	1.125,88	1.125,88	50	4- 7-1907	4- 7-1957
11	Circunvalación (Metropolitano).....	Compañía Eléctrica Madrileña de Tracción.....	Rondas-Alfonso XII	»	10.182,38	10.182,38	60	22- 6-1-01	22- 6-1961
12	Sociedad Continental.....	Idem id	»	6.714,52	6.714,52	60	22- 6-1901	22- 6-1961
13	Claudio Coello a Plaza de Toros, por Goya.....	Tranvías del Este	Calle de Goya y otras.....	»	1.702,67	1.702,67	60	11- 4-1903	11- 4-1963
14	Pozas-Moncloa (Escuela de Ingenieros Agrónomos).....	Idem id	Moncloa	1.346,54	»	1.346,54	60	9- 7-1905	9- 7-1965
15	Trafalgar-Olavide-Francisco de Rojas.....	Sociedad general de Madrid y España.....	Trafalgar a Hortaleza.....	»	1.080,45	1.080,45	60	19-10-1905	19-10-1965
16	Barquillo-Olavide (vía estrecha).....	Compañía Eléctrica Madrileña de Tracción.....	Plaza de Olavide-Fernando VI.....	»	1.153,23	1.153,23	60	1- 1-1906	1- 1-1966
17	Ronda de Valencia-Glorieta del Puente de Toledo.	Tranvías del Este	Paseo de las Acacias.....	»	1.030,20	1.030,20	60	14- 5-1906	14- 5-1966
18	Atocha-Delicias	Idem id	Atocha-Estación de las Delicias	»	920,51	920,51	60	24- 5-1906	24- 5-1966
19	Caridad-Ramona Presilla ..	Estaciones y Mercados.....	Pacífico-Puente de Vallecas	709,36	»	709,36	60	21-10-1906	21-10-1966
20	Leganitos a Duque de Osuna.....	Tranvías del Este	Leganitos.....	»	436,73	436,73	60	4- 7-1907	4- 7-1967
21	Hipódromo-Chamartín	Idem id	Carretera de Chamartín...	2.858,03	604,78	3.462,87	60	5- 6-1910	5- 6-1970
22	Velázquez.....	Idem id	Calle de Velázquez	»	1.601,82	1.601,82	60	1-12-1911	1-12-1971
23	Latoneros-Puerta del Angel	Idem id	Latoneros-Segovia-Carretera de Extremadura....	445,25	1.475,74	1.920,99	60	4-10-1913	4-10-1973
24	Delicias-Puente de la Princesa.....	Idem id	Paseo de las Delicias	»	973,03	973,03	60	1- 1-1915	1- 1-1975
25	Mayor (calle)-Atocha	Idem id	Ciudad Rodrigo-Plaza Mayor-Santa Cruz.....	»	342,27	342,27	60	1- 3-1916	1- 3-1976
26	Moncloa-Country Club....	Idem id	Moncloa	2.458,49	»	2.458,49	60	1-12-1916	1-12-1976
27	Recoletos-Salesas-Florida	Idem id	Bárbara de Braganza.....	»	610	610	60	26- 3-1923	26- 3-1983
28	Torrijos.....	Idem id	Torrijos.....	»	1.435	1.435	60	3- 1-1924	3- 1-1984

REAL ORDEN

El excelentísimo señor Ministro de la Gobernación, con fecha 14 del actual, comunica a este Gobierno la Real orden siguiente:

Excmo. Sr.: Visto el expediente del Ayuntamiento de esta Corte sobre concierto para la ordenación de las revisiones y régimen de explotación de la red tranviaria de esta capital, remitido a este Ministerio por V. E. a virtud de lo establecido por el Ayuntamiento en sesión de su Pleno del día 8 de noviembre de 1926, acompañando instancia del Alcalde en súplica de que en armonía con dicho acuerdo se reconozca su legal tramitación y se dicte la oportuna disposición superior aprobatoria del convenio de que se trata.

Resultando del examen del mismo y del de los antecedentes reclamados que iniciados los trámites para el convenio de que se trata, se nombró una Comisión que formulara un anteproyecto que fué sometido a la deliberación del Ayuntamiento y aceptadas algunas modificaciones, la Corporación acordó en definitiva sobre el particular en la sesión de fecha citada, en que fué aprobado el acuerdo de la misma por 55 votos, que son tres más de los 52 que componen las tres cuartas partes del Concejo;

Resultando que el contrato consta de 42 artículos y cuatro adicionales, estableciéndose en el primero que el objeto del mismo es la ordenación de las reversiones al Ayuntamiento de las líneas de tranvías de la capital comprendidas en un anejo que se acompaña, el establecimiento de un régimen de explotación de la red constituida por dichas líneas y fijar las relaciones económicas de las partes contratantes derivadas de este régimen, desarrollándose estos principios en los demás artículos del contrato, en el que se fija también la duración del convenio, las inspecciones que ha de hacer la entidad municipal, y se establece la fórmula determinante de la tasa de equivalencia a la participación del Ayuntamiento en los beneficios de la red y época del pago;

Resultando que en cumplimiento del particular del acuerdo referente a someter éste a la Superioridad se remitió el expediente al Gobernador, que lo elevó, como consecuencia, al Ministerio de Fomento, el que dictó Real orden en 26 de agosto de 1927, manifestando que había sido autorizado el Ayuntamiento, por Real decreto de 15 del mismo mes (*Gaceta* del 20), para subrogar al Estado en los derechos que a éste corresponden sobre la reversión de aquellas líneas de tranvías o trozos de las mismas que, formando parte de la red urbana, estén situadas en terrenos del Estado que correspondan al término municipal de la capital, y, por tanto, no era de su competencia intervenir en el expediente que se le había remitido, y le devolvió para que, haciendo uso de la facultad que el citado Real decreto le concede, pudiera el Ayuntamiento, si lo estimase procedente, ampliar el acuerdo a aquellas otras líneas que por virtud de dicha disposición pasan a ser de su propiedad por efecto de la subrogación de derechos que a favor del Ayuntamiento se reconoce por el Estado;

Resultando que en este estado el asunto llegó el 15 de septiembre de 1927, en que la línea de Estaciones y Mercados había de revertir al Ayuntamiento, acordándose por la Comisión municipal Permanente, en sesión del día anterior, que en orden a dicha línea desde la fecha de este acuerdo se aplicase el régimen provisional propuesto por la Comisión de Hacienda, o sea que la Compañía siga con carácter provisional en la administración de dicha línea por cuenta del Ayuntamiento, al que entregaría mensualmente sus productos con las liquidaciones correspondientes, entablado la Compañía recurso de re-

posición, que le fué negado, recurriendo a la jurisdicción contencioso-administrativa;

Resultando que se acompañan informes de los Letrados consistoriales, en los que se manifiesta ser de absoluta competencia municipal el pacto con la Sociedad de Tranvías y haberse cumplido, con relación al acuerdo municipal, todos los requisitos necesarios para su validez y para la eficacia del convenio, toda vez que a su juicio no es necesario el *referéndum*, por no hallarse el convenio comprendido en ninguno de los casos del artículo 220 del Estatuto Municipal, puesto que de existir duda sería por el caso 5.º, que lo establece para cuando un Ayuntamiento otorgue concesión importante de obras, aprovechamientos o servicios por más de treinta años, y entienden que no se hace a la Compañía concesión del servicio por más de este plazo, sino que las líneas recientes pasan con sus dependencias, materiales, etc., etc., a propiedad del Ayuntamiento, llegando un día en que lo sea toda la red, y en cuanto a la ejecutoriedad del acuerdo, manifiestan que no hay que olvidar que el propio Ayuntamiento se impuso asimismo la condición de que el convenio fuera aprobado por la Superioridad en atención a su especial naturaleza y por los derechos del estado sobre alguna línea, punto este último del que ya no hay que tratar por la autorización concedida en el citado Real decreto de Fomento; en cuanto a su naturaleza especial, manifiestan que constituye el convenio una modalidad nueva, sin precedentes en el sistema de contratación municipal, circunstancia que motivó el estimar necesaria la aprobación del convenio por la Superioridad, entendiéndose que se remitiría al Gobierno para su aprobación, y que no puede estimarse cumplido este trámite por la Real orden del Ministerio de Fomento, y siendo el de la Gobernación el que interpreta y resuelve las dudas sobre aplicación de legislación municipal, estima preciso, como se ha verificado, elevar el expediente al mismo para que en la forma más solemne dicte la resolución procedente a todos los efectos del convenio; estimando igualmente los Letrados que con el acuerdo municipal y número de votantes está cumplido el requisito que determina el artículo 165 del Estatuto para la excepción de subasta, toda vez que votaron favorablemente a la misma más de dos terceras partes de los 64 Concejales que componen el Ayuntamiento;

Considerando que el convenio celebrado entre el Ayuntamiento de Madrid y la Compañía Madrileña de Tranvías constituye un régimen jurídico intermedio y distinto de la municipalización del servicio y de la reversión unificada de las líneas, términos extremos que estudió previamente la Comisión municipal nombrada al efecto, y que desechó por las dificultades que ambas ofrecían, teniendo en cuenta, en lo que se refiere al primero, que el Ayuntamiento no se halla en condiciones apropiadas para municipalizar con éxito un servicio tan complicado, y en lo que afecta al segundo, que siendo distintas las fechas de concesión y los elementos integrantes de cada línea, no era factible señalar una fecha común sin temor a errores de cálculo y sin el peligro de estabilización de una industria que progresa rápidamente;

Considerando que el convenio esencialmente constituye un acuerdo de explotación en común de las líneas a medida que llegue su plazo de reversión por la Compañía y el Ayuntamiento, continuando aquélla con la dirección y administración de toda la red, y percibiendo el Ayuntamiento (que adquiere la propiedad de la línea revertida y de todo su material fijo y móvil, aunque estos bienes continúan integrando la totalidad de la red) una participación en el producto líquido de los beneficios de la red determinada por la parte alícuota que representa la recaudación por billetes en la línea o líneas que hubieran

revertido en la obtenida por igual concepto en toda la red, pasando al pleno dominio del Ayuntamiento, cuando se efectúe la reversión de la última línea, todos los bienes comprendidos en las relaciones unidas al convenio y los demás que se adquirieran durante la vigencia del mismo;

Considerando que la cuestión capital que el estudio del convenio plantea no es ni puede ser la de municipalización, reversión y explotación de las concesiones aisladas, que se resolvería sencillamente cumpliendo los trámites del Estatuto Municipal, y explotando el Ayuntamiento por sí o por medio de otras personas o entidades, mediante subasta o concurso, las líneas a medida que fueran caducando las concesiones, sino la de establecer un régimen que perdure el tiempo que ha de transcurrir desde que revierta la primera concesión hasta que caduque la última, manteniendo la unidad de la red tranviaria de Madrid con todos sus elementos en bien del servicio público y evitando que la desintegración de los factores que constituyen esa red lo perturbe en términos tales que anule o disminuya las ventajas que a la colectividad reporta una red de comunicaciones tranviarias dirigida y explotada por unos mismos gestores técnicos y administrativos;

Considerando que desde este punto de vista, que es el adoptado por el Ayuntamiento, cabe admitir otra solución al problema que la del convenio o concierto con la entidad propietaria de las concesiones y explotadora de las mismas durante su vigencia, y comoquiera que el Estatuto Municipal reconoce en su artículo 4.º plena capacidad jurídica al Ayuntamiento para celebrar toda clase de contratos, es evidente que, sin necesidad de ninguna otra autorización ni requisito que los expresamente determinados en el Estatuto para la validez de determinados acuerdos, el Ayuntamiento de Madrid tiene la personalidad necesaria para aprobar el convenio que ha formalizado con la Sociedad Madrileña de Tranvías;

Considerando que por razón de la materia, siendo ésta de la exclusiva y propia competencia municipal, puesto que afecta a un servicio de los que pueden municipalizarse con carácter de monopolio, a tenor de lo prevenido en el artículo 170 del mismo Estatuto, solamente el Ayuntamiento, en uso de su autonomía, puede resolver con entera autoridad, siendo firme y válido el acuerdo adoptado, con tanta más razón cuanto que contra el mismo no se ha interpuesto ninguno de los recursos establecidos por la ley;

Considerando que por haber obrado el Ayuntamiento con plena capacidad y dentro de la órbita de sus atribuciones la aprobación del convenio, en cuanto a su contenido esencial, o sea a las estipulaciones que contiene, es innecesaria, por tener en sí mismo virtualidad suficiente para surtir efectos jurídicos, y porque admitida en hipótesis la necesidad de su aprobación expresa habría que admitir la posibilidad de una parcial o total revocación del acuerdo municipal en términos que la ley, lejos de autorizar, prohíbe de modo terminante;

Considerando que, esto no obstante, la propia voluntad del Ayuntamiento ha impuesto como condición del convenio para su ejecución la de ser aprobado por la Superioridad, y este requisito, en relación con el criterio que informa la actual legislación municipal, ha de entenderse lógicamente en cuanto al sentido inicial del convenio y en cuanto al cumplimiento de los preceptos de carácter adjetivo necesarios para su validez, debiendo tenerse en cuenta que se trata de un asunto de índole especial que no encaja por completo en las normas generales de la ley, puesto que siendo análogo a una municipalización de servicios no reviste las características que para esta moda-

lidad señala el Estatuto, porque establece un régimen intermedio entre el disfrute de varias concesiones por una Compañía y la municipalización total, que tendrá lugar una vez que revierta al Municipio la última concesión y éste se encuentre dueño en pleno dominio de toda la red, y en condiciones, por tanto, de explotarla directamente o de ordenar la correspondiente subasta o concurso;

Considerando que en este aspecto se obtiene, como resultado del examen detenido del expediente, la conclusión de que el Ayuntamiento de Madrid ha cumplido las prescripciones del Estatuto en la forma compatible con la especialidad del caso y con la necesidad de establecer un régimen transitorio en tanto van efectuándose las reversiones parciales de las líneas que integran la red, habiendo adoptado el acuerdo que aprobó el convenio por las cuatro quintas partes de los Concejales que componen la Corporación y con el voto favorable demás de los dos tercios, y estimando el mismo Ayuntamiento que no se trata de ninguno de los casos en que se impone como obligatorio el *referéndum*, que, por otra parte, no cabe intentar actualmente en la forma y con la extensión que el Estatuto exige;

Considerando que la necesidad de acudir a la subasta o al concurso y la de consignar una cláusula de rescisión sin condiciones que determina el artículo 163 de la ley Municipal vigente son requisitos inaplicables a la especialidad del convenio celebrado y prescritos solamente con el carácter de obligatorios para aquellos casos de municipalización de servicios con monopolio a que se refiere el artículo 170, pues tratándose en este expediente de realizar una simple preparación de municipalización para en su día y con la mira puesta en la integridad de la red para el bien del servicio público, no cabe anunciar una subasta, que no tendría efectividad sino referida a una línea aislada, desintegrando la red con perjuicio del mismo servicio que mediante el convenio se trata de salvaguardar, ni puede admitirse que en un contrato de esta índole, en que ambos contratantes obran como personas jurídicas, se establezcan condiciones de rescisión que no constituyan facultades para llegar a ella una de las partes en el caso de incumplimiento por parte de la otra de los pactos acordados,

S. M. el Rey (q. D. g.), de acuerdo con el Consejo de Ministros, se ha servido resolver lo siguiente:

1.º Reconocer que el convenio celebrado entre el Ayuntamiento de Madrid y la Sociedad Madrileña de Tranvías se refiere a materia de la exclusiva competencia municipal, y, por lo tanto, el acuerdo que lo aprobó y que no ha sido impugnado es firme y válido.

2.º Declarar que en la tramitación del expediente y en la adopción del acuerdo de referencia se han cumplido todas las formalidades legales; y

3.º Que, como consecuencia, se aprueba íntegramente la propuesta del Ayuntamiento y se disponga que esta Real orden se publique en la *Gaceta de Madrid* para conocimiento general.

De real orden con devolución del expediente, lo digo a V. E. para su conocimiento y el de la Corporación interesada.—Lo que traslado a V. E. con inclusión del expediente de referencia para su conocimiento, el de esa Corporación municipal y demás efectos.

Dios guarde a V. E. muchos años.

Madrid, 17 de noviembre de 1928.—El Gobernador, *Carlos Martín*.

Excelentísimo señor Alcalde Presidente del Ayuntamiento de esta Corte.

DECRETO DE LA ALCALDÍA PRESIDENCIA

24 de noviembre de 1928.—Aprobado por Real orden del excelentísimo señor Ministro de la Gobernación, de acuerdo con el Consejo de Ministros en 14 del corriente, el concierto para la ordenación de las concesiones y régimen de explotación de la red tranviaria de esta capital, aprobado por acuerdo del Ayuntamiento Pleno de 8 de noviembre de 1926, e informado por los señores Letrados consistoriales en 19 de junio anterior, que ni el Real decreto del Ministerio de Fomento de 15 de agosto de 1927 sobre anticipo de las reversiones, ni la Real orden del 26 del mismo mes facultando al Municipio para incluir en el convenio las líneas revertidas, ni el acuerdo municipal de 24 de septiembre siguiente afectan a la validez del concierto celebrado con la Compañía Madrileña de Tranvías; determinándose asimismo en el artículo 2.º del indicado concierto que, cumplido como es de rigor el requisito de la sanción de la Superioridad, el concierto entrará en vigor en 17 de septiembre de 1927, y habiéndose establecido por acuerdos municipales de 24 de septiembre de 1927 y 25 de octubre pasado el régimen provisional originado por la caducidad de las concesiones de las líneas de Estaciones y Mercados y del Norte, vengo en disponer se dé cuenta a la Comisión municipal Permanente de la Real orden expresada al principio de este decreto para su cumplimiento, y proponiendo quede sin efecto el régimen provisional a que se refieren los acuerdos de 24 de septiembre de 1927 y 25 de octubre último, entrando en vigor en toda su integridad el concierto aprobado por la repetida Real orden desde la fecha que en el mismo se señala, y procediéndose separadamente por una Comisión especial de señores Concejales a los estudios necesarios para la inclusión en el régimen concertado de las líneas pertenecientes al Estado cuyas reversiones se anticiparon por Real decreto de 15 de agosto de 1927, debiendo someterse la correspondiente propuesta a la aprobación de la Corporación en Pleno.—ARISTIZÁBAL.

ACUERDO DE LA COMISIÓN MUNICIPAL PERMANENTE

Madrid, 28 de noviembre de 1928.—En Comisión municipal Permanente.—Sesión pública ordinaria.—Con el voto conforme de los Tenientes de Alcalde presentes en el salón, se-

ñores Colón, Chicharro, Fernández de Vicente, González del Valle, Mac-Crohon, Maseda, Navarro Enciso, Parrella, Ruiz de Velasco y Presidente, se acordó quedar enterada de la Real orden del Ministerio de la Gobernación fecha 14 del actual, y aprobar el precedente decreto de la Alcaldía Presidencia. F. RUANO.

ACUERDO DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO PLENO

Madrid, 3 de diciembre de 1928.—En Ayuntamiento Pleno.—Sesión pública extraordinaria.—Previa discusión que consta en acta, y en votación nominal, por 50 votos favorables de los Sres. Alesanco, Alvarez Velluti, Allende, Antón, Arión (Duque de), Avilés, Carazo, Castán, Castillo Olivares, Colón, Coullaut Valera, Crespo, Chicharro, Chillón, señorita Echarri, Sres. Fernández Heredia, Fernández Lagunilla, Fernández de Vicente, señorita García Loygorri, Sres. García Molinas, González Llana, González del Valle, Gutiérrez Solana, Heredia, Herrera Sotolongo, Lasarte, León García, Mac-Crohon, Maseda, Mirasol (Conde de), Miró y Trepát, Navarro Enciso, Núñez Topete, Parrella, señora Quintanilla, Sres. Rábago, Rodríguez Carballeira, Ruiz de Velasco, Sacro Romano Imperio (Conde del), Sánchez Puerta, Sanz Mataranz, Torroja, Borghetto (Marqués de), López Paz, Asmir (Conde de), Silva, Salvador, Zahonero, Mateos y Presidente, contra tres de los Sres. Aldama, Arteaga y Cola, fué aprobado el precedente acuerdo de la Comisión municipal Permanente, quedando enterado de la Real orden del Ministerio de la Gobernación fecha 14 del pasado mes de noviembre, y aprobando lo decretado por la Alcaldía Presidencia para su cumplimiento, adicionado con la aclaración de que se considere en vigor toda obligación por parte de la Compañía que no se hubiere cumplido hasta ahora y que tuviese señalado un plazo determinado de tiempo a partir del acuerdo aprobatorio del Ayuntamiento o la firma del convenio.—El Secretario del excelentísimo Ayuntamiento, F. RUANO.

* * *

Diciembre, 3.—Cúmplase lo acordado por el excelentísimo Ayuntamiento Pleno.—ARISTIZÁBAL.

ÍNDICE

	Págs.		Págs.
Artículo 1.º—Objeto del convenio.....	1	Artículo 26.—Intervención de la contabilidad de la explotación de la red.....	4
— 2.º—Duración del convenio.....	1	— 27.—Contabilidad municipal interventora.....	4
— 3.º—Inalterabilidad de las actuales concesiones y convenios con el Ayuntamiento.....	1	— 28.—Establecimiento de una tarifa reducida.....	4
— 4.º—Subsistencia de las funciones del Ayuntamiento sobre policía de tranvías.....	1	— 29.—Utilización por el Ayuntamiento de las vías, tractores y vagonetas para el servicio municipal.....	5
— 5.º—Funciones directivas, administrativas e interventoras derivadas de este convenio.....	1	— 30.—Utilización por el Ayuntamiento de los postes.....	5
— 6.º—Inspección permanente de los servicios y dependencias de la explotación de la red general por la entidad municipal.....	1	— 31.—Utilización de las instalaciones en la explotación general para nuevas concesiones de líneas.....	5
— 7.º—Reversión total o parcial en favor del Estado y de otros Ayuntamientos.....	2	— 32.—Cesión de las concesiones no revertidas.....	5
— 8.º—Reversión sucesiva de las concesiones administrativas y mantenimiento de la red actual.....	2	— 33.—Prohibición de efectuar determinadas operaciones financieras.....	5
— 9.º—Transmisión al Ayuntamiento de las propiedades privativas de las Sociedades contratantes que en la actualidad se explotan en común por todas las concesiones.....	2	— 34.—Abono mutuo de indemnizaciones de perjuicios.....	5
— 10.—Prohibición de limitar en forma alguna la propiedad de los bienes afectos a la explotación sin especial convenio.....	2	— 35.—Casos de rescisión de este convenio.....	5
— 11.—Cancelación de todos los derechos extraños a los del Ayuntamiento sobre los bienes afectos a la explotación.....	2	— 36.—Participación del Ayuntamiento en la masa de bienes amortizables y en el material y edificios ampliados o adquiridos en renovación extraordinaria en caso de rescisión del convenio.....	5
— 12.—Rescate por el Ayuntamiento de las concesiones que componen la red tranviaria actual.....	2	— 37.—Tribunales competentes para entender en este convenio.....	6
— 13.—Requisitos para el rescate y determinación de su precio.....	2	— 38.—Situación del convenio después de acordada su rescisión por el Ayuntamiento.....	6
— 14.—Fórmula determinante de la tasa de equivalencia a la participación del Ayuntamiento en los beneficios de la red y época del pago.....	2	— 39.—Otogamiento de la escritura de este convenio y su inscripción en el Registro de la Propiedad.....	6
— 15.—Ingresos integrantes del producto bruto de la explotación. A efectos de este convenio.....	2	— 40.—Gastos que ocasione la escritura de este convenio.....	6
— 16.—Determinación de los gastos de explotación. A efectos de este convenio.....	3	— 41.—Retiros obreros.....	6
— 17.—Capítulos inalterables de la contabilidad actual de la Sociedad Madrileña de Tranvías.....	3	— 42.—Pleitos y reclamaciones administrativas en trámite.....	6
— 18.—Conservación del material e inmuebles.....	3		
— 19.—Renovación ordinaria del material e inmuebles.....	3	ARTÍCULOS ADICIONALES	
— 20.—Amortización de bienes.....	3	Artículo 1.º—Regulación de la circulación tranviaria en la zona central de la capital.....	6
— 21.—Tributos.....	3	— 2.º—Extensión de la red actual a barriadas de casas baratas y económicas.....	6
— 22.—Aportación de la Sociedad Madrileña de Tranvías a las explotaciones de la red.....	3	— 3.º—Transporte de mercancías por las líneas tranviarias.....	6
— 23.—Renovación extraordinaria del material e inmuebles.....	3	— 4.º—Establecimiento de billetes de ida y vuelta y de abonos mensuales.....	6
— 24.—Ampliación del material e inmuebles.....	4	Anejo número 1, del expediente.—Relación circunstanciada de las concesiones de líneas de tranvías, objeto del convenio.....	7
— 25.—Realización de los gastos de conservación, de renovación ordinaria y extraordinaria y de ampliación del material e inmuebles.....	4	Real orden del Ministerio de la Gobernación.....	8
		Decreto de la Alcaldía Presidencia.....	10
		Acuerdo de la Comisión municipal Permanente.....	10
		— del excelentísimo Ayuntamiento Pleno.....	10

