

L-614-24

FM/676

# DICTAMEN

QUE PRESENTA Á LA

**Junta gestora de la rebaja y unificación**

**de las tarifas de los tranvías**

EL VOCAL PONENTE

**DON MAURICIO JALVO**

**Representante del CENTRO DE HIJOS DE MADRID**

13 DE JUNIO DE 1911

**MADRID**

**ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO DE GINÉS CARRIÓN**

Calle de la Verónica, núms. 18 y 15.

1911







FM/676

# DICTAMEN

QUE PRESENTA Á LA

Junta gestora de la rebaja y unificación

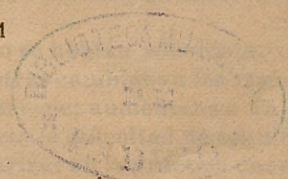
de las tarifas de los tranvías

EL VOCAL PONENTE

DON MAURICIO JALVO

Representante del CENTRO DE HIJOS DE MADRID

13 DE JUNIO DE 1911

  
6/sep-2369

MADRID

ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO DE GINÉS CARRIÓN

Calle de la Verónica, núms. 13 y 15.

1911



DICTAMEN

CONSEJO DE LA

Junta gestora de la repaja y unificación

de las tarifas de los tranvías

EL VOCAL FOMENTE

DON MAURICIO JARRO

Representante del CENTRO DE MUJES DE MADRID

13 DE JUNIO DE 1911

MADRID

ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO DE DINES GARRÓN

Calle de la Victoria, núm. 12 y 14

1911



La junta gestora de la rebaja y unificación de las tarifas de los tranvías, designada por las distintas entidades de Madrid que gestionan la rebaja, acordó estudiar con detalle el asunto para que la opinión pública, que no está en antecedentes de la cuestión, forme juicio exacto.

Hemos de empezar pidiendo benevolencia si este escrito resulta de exageradas proporciones; pero un prescindiendo de galas literarias y adoptando el sistema de cuadros y estados, no hemos encontrado medio de reducirlo, si había de tener la claridad debida.

Para el orden conveniente dividimos en partes, aunque no sea forma adecuada para esta clase de escritos. En la primera, nos ocupamos de las concesiones; en la segunda, de la explotación; en la tercera, de las tarifas y parte financiera; en la cuarta, damos distintas soluciones al problema, y, finalmente, en la quinta, indicamos lo que cada cual puede hacer para conseguir el fin que perseguimos.

#### PRIMERA PARTE.—LAS CONCESIONES

**Un poco de historia.**—Cuando Madrid terminaba en la Plaza de la Independencia, cuando contadas personas se decidían á vivir en las afueras, que eran entonces el barrio de Salamanca y Pozas, pareció una cosa inusitada la instalación de un tranvía; de ahí que le dieran amplia libertad de tarifas y noventa años de plazo.

Aumentó la población, aumentaron las solicitudes de concesiones, y el Ayuntamiento, prevenido ya, fué disminuyendo plazos y pidiendo tarifas reducidas.

No siempre se construyeron las líneas como se habían solicitado, y á medida que una compañía iba comprando, otras cambiaban los recorridos de los coches, según conveniencia del servicio; aumentaban ramales y enlaces, lo cual traía como consecuencia la dificultad de seguir desde sus orígenes las concesiones. Para regularizar en la práctica unas con otras, se han introducido modificaciones que complican de tal manera la cuestión, que es un verdadero laberinto.

El Ayuntamiento, que siempre ha procurado cumplir sus obligaciones, publicó un libro en 1906 con todas las concesiones, Reales Ordenes escrituras, etcétera, etc., relacionado con tranvías, que nos ha servido de mucho para esta labor.

Resumen y compendio de aquel libro es el siguiente cuadro.



# LAS CONCESIONES. RE

NOMBRES de la COMPAÑÍA	RECORRIDO		FE	
	Kiló- metros.	Sitios.	DE LA CONCESIÓN PRIMERA	DEL PRINCIPIO DE LA EXPLOTACIÓN
Tranvía de Ma- drid.	5,22	Salamanca, Puerta del Sol Pozas.	11 Diciembre 1869	31 Mayo 1871.
Tranvía de la Castellana e Hipódromo.	4,48	Costanilla, Vete- rinaria, Hipó- dromo y Almi- rante.	15 Diciembre 1880	8 Mayo 1881.
Claudio Coello a Ferraz.	3,54	Claudio Coello, Goya, Ferraz.	23 Julio 1887.	10 Mayo 1891.
Tranvía del Este.	5,66	Ventas, Cibeles Embajadores Plaza del Pro- greso.	5 Julio 1881.	"
Moncloa.	1,27	Pozas a Moncloa	"	9 Julio 1905.
Goya.	0,90	Goya.	"	11 Abril 1903.
Puente de Toledo	1,13	Embajadores.	"	14 Mayo 1906.
Delicias.	1,35	Atocha.	"	24 Mayo 1906.
Rosales.	0,10	Ferraz.	"	4 Julio 1907.
Leganitos.	0,68	Princesa.	"	4 Julio 1907.
Estaciones y Mercados.	10,39	Pacífico, Puerta del Sol, Novi- ciado y otros.	26 Septbre. 1876.	15 Septbre. 1877.
Puerta Vallecas.	0,63	Pacífico	"	21 Octubre 1903.
Norte.	3,68	Cuatro Caminos, Montera.	23 Junio 1877.	28 Octubre 1879
Guindalera y Prosperidad.	2,95	Serrano, Guin- dalera y Pros- peridad.	8 Febrero 1893.	23 Julio 1893.
Enlace de Norte con Prosperi- dad.	1,02	Almagro, y Obe- lisco, Diego de León.	17 Julio 1902.	21 Enero 1906.
Florida y Ola- vide.	1,00	Trafalgar.	13 Junio 1904.	19 Octubre 1905
Leganés.	12,10	Madrid-Leganés.	21 Julio 1876.	10 Junio 1877.

# SUMEN GENERAL DE TODAS

CHAS		TARIFAS	TARIFAS
DEL TÉRMINO, SEGÚN LA CONCESIÓN PRIMERA	DEL TÉRMINO, SEGÚN CONVENIO POSTERIOR	APROBADAS	QUE RIGEN
10 Diciembre 1959.	30 Julio 1957.	Libre.	0,30 en total 0,15 en mitad, 0,10 en 4.ª parte.
14 Diciembre 1959.	8 Mayo 1941.	0,079 por via- jero y kilómetro, ó sean 35 cénti- mos ida y vuelta.	0,20 en total ida y vuelta a Cibeles; 0,10 en mitad.
22 Julio 1947.	10 Mayo 1951.	6 céntimos por viajero y kiló- metro, ó sean 21 céntimos el total.	0,20 en total, 0,10 en mitad.
5 Julio 1941.	15 Marzo 1942.	Trayectos di- rectos de 25 y 30 céntimos; inter- medio de 5 y 10 céntimos.	Total, 20 cénti- mos; intermedios, 15 y 10.
"	9 Julio 1965.		
"	11 Abril 1963.		
"	14 Mayo 1966.		
"	24 Mayo 1966.		
"	30 Julio 1957.		
"	4 Julio 1967.		
25 Septbre. 1926.	15 Septbre. 1927.	Trayectos tota- les, 25 céntimos; parciales, 5 cen- timos.	Total, 25 cénti- mos; intermedio, 10 y 5.
"	21 Octubre 1931.		
28 Junio 1927.	28 Octubre 1929.	0,05 por viaje- ro y kilómetro 1.ª y 3 céntimos 2.ª.	0,10 céntimos.
7 Febrero 1948.	28 Julio 1948.	Serrano a Guindalera, 0,10 céntimos. Guin- dalera a Carta- gena, 0,05 Carta- gena a final, 5. 25 céntimos por viajero y 25 por transportes.	Puerta del Sol Prosperidad, 20 céntimos; Inter- medio, 10.
21 Enero 1955.	21 Enero 1955.	5 céntimos por viajero y kiló- metro en 1.ª, y 3 idem, id., en 2.ª.	10 céntimos.
"	19 Octubre 1935.		
20 Julio 1936.	10 Enero 1937.	Libre la gene- ral Sol, Fuenteci- lla, 10 céntimos.	5 céntimos to- tal; trayecto, 0,10 y Sol-Fuenteci- lla, 5.



Del cuadro anterior se pueden hacer algunas deducciones.

1.<sup>a</sup> La tendencia constante de las Compañías de aumentar el plazo de su concesión.

2.<sup>a</sup> Que las Compañías no han hecho rebaja importante en sus tarifas, á pesar de los cuarenta años transcurridos, porque el tan decantado trayecto Puerta del Sol Cuatro Caminos, tiene en la concesión tres céntimos por viajero y kilómetro en segunda clase, y siendo poco más de tres kilómetros, importaba poco más de los diez céntimos

**Expedientes Municipales.**—Los dignos concejales que han estudiado esta cuestión, han tratado en distintas épocas de puntualizar deberes y derechos, y sobre todo definir lo que será propiedad del Ayuntamiento el día de la reversión.

Se concedió la explotación de un tranvía con sus medios de tracción (mulas), con sus cocheros, con sus cuadras, etc ; se les dió toda clase de facilidades á condición de que todo aquello sería algún día propiedad de la Villa de Madrid; cambian la tracción de sangre por la eléctrica, y surge, no la duda, pero sí el tranquillo; las fábricas que producen la electricidad, ¿son ó no parte del tranvía?

Cuando la fábrica productora era con carbón y sólo producía fluido para los tranvías, parece que no había lugar á duda y debían ser revertibles al Ayuntamiento maquinaria y edificios; pero viene el fluido hidro-eléctrico que se produce á cientos de kilómetros, se le hace circular por los cables de la Compañía y los tranvías son movidos por esta nueva fuerza.

¿Qué entregarán las Compañías al Ayuntamiento?

¿Sólo carriles, coches viejos y postes?

El Ayuntamiento ha pensado en esto y ha tratado de recabar de las Compañías un inventario de todo lo que el día de mañana revertirán, inventario que no han dado porque piensan, y con razón: «Si en veinte años hemos explotado con ganancias y retirado parte del capital, mulas primero, fábricas después, ¿quién sabe si antes de terminar la concesión podrá enviarse la fuerza por hondas Hertzianas que nos permitan vender todo el cobre tendido y postes? Y razonando por cuenta del público, ¿quién es capaz de negar que dentro de veinte años no será necesario servicio día y noche, y no tendrán las Compañías pretexto para no entregar ni las cocheras?»

#### EL AYUNTAMIENTO NO SABE LO QUE SERÁ SUYO AL TERMINAR LAS CONCESIONES

Es curioso el expediente municipal, en que se trata de obtener de las Compañías el inventario.

En 26 de Noviembre de 1906, informa el Jefe del Negociado, señor Ayllón, manifestando que el inventario de material fijo y móvil é inclu-



sión de inmuebles anejos á la explotación, puede hacerlo la Alcaldía, mandando que del Archivo ó dependencia á que corresponda, se traigan los expedientes originales de concesiones y construcciones de líneas, así como planos y memorias descriptivas; y en cuanto al material fijo y móvil, reclamar de Empresas copias certificadas del inventario que con arreglo al Código de Comercio debe hallarse formulado en el libro de inventarios y fechado en la época del último balance de fin de año, y si la Compañía se negase, que personal de la inspección de servicios eléctricos procediese á inventariar, aunque el trabajo resultaría inútil sin el conforme de la Empresa.

La Comisión tercera, en 14 de Febrero de 1907, pidió que el Alcalde disponga se lleve á efecto por la Secretaría la formación del inventario, fijándose plazo de dos meses y exigiéndose el correspondiente á cada línea. Decretó el Alcalde Sr. Sánchez Toca, en 19 de Abril de 1907, ordenando que las Compañías remitan, en el término de un mes, á la Alcaldía inventario de inmuebles y material, y que el Ingeniero de servicios eléctricos formule proyecto de reglamento.

Comunicación del Secretario, de 10 de Junio de 1907, trasladando á las Compañías el Decreto del Alcalde y otra con la misma fecha trasladando también el Decreto al Ingeniero de servicios eléctricos.

5 de Julio de 1907, oficio del Director de tranvías solicitando prórroga para remitir inventario, y contestación del Alcalde en 16 de Julio concediendo prórroga hasta 1.º de Octubre.—Oficio de 22 de Octubre de 1907 del Concejal Delegado de Tranvías al Alcalde Sr. Conde de Peñalver, comunicándole que, á pesar de la obligación de las Empresa, no envían inventario de material, y pregunta si se vuelve á comunicar la orden.—Oficio del Alcalde al Director de tranvías en 2 de Noviembre de 1907 interesando que, en el más breve plazo, envíen inventario.—Decreto de la Alcaldía de 9 de Marzo de 1908, ordenando se oficie á los Directores de las Compañías que en vista de que no contestan á los anteriores Decretos, se sirvan, en término de tres días, manifestar á la Alcaldía el plazo que consideran necesario para formar inventario, y si no lo hacen, que la Alcaldía adoptará los acuerdos que juzgue procedentes, exigiendo responsabilidad.—En 12 de Marzo comunicóseles este Decreto á los Directores de las Compañías.—El Director de la Compañía general contestó, en 16 de Marzo, que por haber tenido otros trabajos urgentes no pudo ultimar los inventarios, y que necesita un plazo de tres meses, á contar desde el día de la fecha; y el Director de los CANGREJOS, en 17 de Marzo, que está dispuesto á poner á disposición del funcionario del Ayuntamiento los datos necesarios, y pregunta *qué debe inventariar*.—El Alcalde dió orden en Decreto de 28 de Abril de que se le manifesten cuáles datos faltan y que en el improrrogable plazo de tres meses lo envíen.—El Secretario comunicó en 14 de Mayo á la Compañía gene-



ral, que se accedía al plazo improrrogable de tres meses, y á la Compañía Madrileña de tracción lo que debía inventariar, también en plazo de tres meses.

En 27 de Julio de 1908, oficio del Director de la Compañía general solicitando otra prórroga de tres meses, que le fué concedida en 3 de Agosto por el Alcalde Sr. Conde de Peñalver.

En 14 de Noviembre de 1908, otro oficio del Director de la Compañía general, manifestando que acompañaba inventario del material fijo y móvil solamente.

Decreto del Alcalde de 18 de Noviembre de que pase al Ingeniero de Vías públicas inventarios remiidos, para ver si son suficientes para garantizar los intereses del Ayuntamiento con arreglo á las indicaciones de la escritura de concesiones, y si comprenden todos los bienes y efectos que deben pasar al Ayuntamiento.—En 21 de Enero de 1909, el Sr. Martel manifestó que todo estaba bien y que resultaba prematuro hacer el inventario de coches y demás material móvil, cuando aun faltaba largo tiempo para que el Ayuntamiento se incautara de ello; debiendo hacerse esto un par de años antes de terminar las concesiones.

En 6 de Febrero de 1909 pasa á informe de los letrados consistoriales.

El letrado consistorial D. Ramón F. de Mera, dice en 27 de Abril:

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

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

A la vista de lo dicho, y en cumplimiento de la orden del Alcalde, transcribieron los letrados el texto de los diferentes artículos que tratan de la reversión, de lo que resulta que de las ocho concesiones á que se refiere, se hallan redactadas en una forma que la reversión será:

En dos de ellas, que son las del tranvía de Madrid y la del de Leganés, con vía y material; el tranvía de Claudio Coello á Ferraz y el del



Este, con todas sus dependencias, y las restantes concesiones, ó sean, la de la Castellana al Hipódromo, la de Estaciones y Mercados, la del Norte y la de la Guindalera á Prosperidad, con material fijo, móvil y semoviente.

Establecidas como queda consignado, las informaron los Sres. Ingenieros Jefes de los servicios eléctricos é Ingeniero Director de Vías públicas, y resulta que ambos distinguidos facultativos *coinciden en que no han de estimarse revertibles 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.

Después de muchos escritos é informes, se llega á la conclusión siguiente:

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

2.º Que de igual modo será también *revertible*, ó, mejor dicho habrá de comprenderse en la reversión, la energía eléctrica que sea de la pertenencia *de los concesionarios y éstos apliquen al servicio de las líneas de tranvías*.

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

Peró como las Compañías no los han presentado todavía, estamos, como decíamos al principio, sin saber lo que le entregarán al Ayuntamiento.

## LAS EMPRESAS DE TRANVÍAS ESTÁN SIN REGLAMENTO

Hay uno de 1894, que rige con carácter provisional, y como ha habido después modificaciones en el trazado de las líneas, en la tracción y en toda la organización de las Empresas, es un estado anárquico que favorece mucho los intereses de las mismas.

Con entablar cuantos recursos nuestra legislación les proporciona, tienen las Empresas medios para esquivar se les aplique un reglamento serio y definitivo, aparte de lograr largas en el procedimiento.

En 27 de Noviembre de 1895 se creó una Junta en el Gobierno Civil encargada de vigilar la explotación de los tranvías. Esta Junta tenía por Presidente al Gobernador, por Vicepresidente al Secretario del Gobierno, Vocales eran los directores de las Empresas, y figuraba como Secretario el oficial del Negociado del Gobierno Civil que el Secretario designara.

Esta organización era intolerable, pues el Gobernador no presidía



nunca; y ante las quejas del Ayuntamiento se dió entrada á Concejales y Diputados provinciales, si bien en escaso número.

Siendo Alcalde el Sr. Sánchez Toca, se redactó un reglamento á consecuencia de una Real orden del Ministerio de la Gobernación, de 23 de Octubre de 1895, que atribuye al Ayuntamiento la facultad exclusiva de regular todo lo que á la circulación de carruajes corresponde á la población. Este reglamento se pasó á las Empresas de tranvías para que hicieran las observaciones que estimaran oportunas, y como en él se les imponían determinados deberes, las Empresas hicieron observaciones contrarias y estuvieron defendiéndose hasta que, por acuerdo del Ayuntamiento de 7 de Julio de 1897, se aprobó con alguna modificación.

Las Empresas entablaron recurso de alzada contra dicho acuerdo, y el Gobernador desestimó el recurso, aprobando el reglamento que desde esta fecha sigue lentamente toda la difícil y penosa tramitación de los recursos administrativos, sin ponerse en ejercicio; de tal manera, que hasta la sesión del Ayuntamiento de 21 de Junio de 1907, no se dió cuenta de las modificaciones introducidas en el reglamento, con motivo del cambio de tracción de los tranvías de Madrid.

El Procurador consistorial, Sr. Morales, dió cuenta de la demanda entablada por D. Luis García Ortega, á nombre de la Empresa de tranvías y que publicó el *Boletín Oficial* de la Provincia en 23 de Abril de 1909, é informado por los letrados consistoriales, el Ayuntamiento acordó, á moción de la Alcaldía, en sesión de 23 de Mayo de dicho año, mostrarse como coadyuvante de la administración en la referida demanda, ó lo que es lo mismo, otros tantos años sin reglamento, y las Empresas haciendo su santísima voluntad.

El reglamento sanitario de los tranvías también está presentado por la Junta de salubridad é higiene al Sr. Alcalde Presidente. Lleva fecha 10 de Octubre de 1909.

Y sin embargo de que los diez artículos de que consta, le parecieron bien al Sr. Aguilera y al Sr. Peñalver, y de que al actual Alcalde Presidente le mereció análoga opinión, según noticias, no sabemos si habrá salido del Negociado de Obras para dar cuenta á la Comisión, ó si se hallará en estudio del Sr. Ingeniero de los servicios de tranvías.

**El caso es, que con un reglamento de tracción animal, se rigen los tranvías de tracción eléctrica.**

Y como no hay manera de solucionar las cuestiones que se presentan á diario, los coches cerrados remolean las jardineras formando verdaderos trenes que ocupan la vía pública, estorbando á los peatones y á los coches de plaza y de lujo, á los automóviles y á todos los demás vehículos que pagan por *suelo* cantidades importantes, mientras los tranvías, verdaderos dueños de Madrid, no pagan por el suelo, subsuelo y cielo de que disfrutan.



Se impone la inmediata aplicación del reglamento y, examinadas las concesiones hacer pagar lo que corresponda á las Empresas por Arbitrios municipales.

#### INCUMPLIMIENTO DE LOS CONTRATOS POR LAS COMPAÑÍAS

**Tranvía de Madrid.**—Escritura de concesión de cambio de motor de 9 de Noviembre de 1897.

*Estipulación 5.º* La Compañía del tranvía de Madrid queda obligada á la formación de cuadros detallados en que se exprese con la debida separación el material de que dispone la Empresa, las modificaciones que en él se introduzcan y el estado del mismo, así como *también de las tarifas aplicadas y de los rendimientos.*

Cuando el actual Alcalde les pidió estos datos, contestaron que «en la *Gaceta* se publicaban», y no los han remitido. Luego veremos lo que publica la *Gaceta*.

*Estipulación 8.º* .....

III. El conductor de trabajo no sufrirá las tensiones de su propio peso, que irá suspendido por otro cable que impida, en caso de rotura, la caída.

IV. La distancia de los tensores que soporten el cable, conductor del fluido, deberán ser menor que la altura á que dicho cable va colocado sobre la vía pública. Esta altura oscilará entre siete y ocho metros.

X. La línea de alimentación, el conductor de trabajo, los coches y las fábricas estarán protegidos por el número suficiente de pararrayos, etc.

XI. Para evitar las acciones electro-líticas sobre las tuberías de otras canalizaciones, se colocarán los conductores de alimentación á mayor distancia de un metro de aquéllas y se *asegurará el retorno de la corriente* por los carriles acumulando la conductibilidad en la junta de los mismos por medio de bridas opuestas, que se unirán entre si por un hilo de cobre, y *todos estos con una longitudinal, enterrada* en el centro de la vía hasta el polo negativo de la fábrica.

#### NADA DE ESTO SE HA HECHO

En las condiciones facultativas impuestas por la Real orden de 29 de Julio de 1897, se dice «En el interior de los coches y bajo el asiento de uno de los costados deberán instalarse el pararrayos, el cortacircuitos, el reostato y demás aparatos accesorios requeridos en una instalación **perfecta**, y todos los elementos que por su interior se establecen, además de los envolventes aisladores, deberán ir cubiertos por listones de madera que los pongan completamente á cubierto de un pasajero imprudente ó mal intencionado.»



No necesita comentario, porque basta entrar en un coche para *ver* que no se ha cumplido.

**Castellana á Hipódromo.**— Además de las anteriores, hay estas otras:

Art. 26. Conservación de la entrevía y 50 centímetros más. Cuando sólo haya 0,60 del carril al encintado, se entenderán son los 0,60.

Art. 27. La conservación se hará bajo la vigilancia de Vías públicas quien ORDENARÁ la sustitución, reforma ó renovación, y si no lo hace *se ejecutará por el Municipio con cargo á la Empresa.*

Art. 31. No tiene derecho la Empresa á indemnización por daños, destrozos, deterioros, reparaciones ó cambios que en la superficie ó subterráneamente hagan el Municipio ó particulares autorizados.

**Estaciones y Mercados.**—Se solicitó y concedió este tranvía para «*Mercancías y viajeros que circulen entre las estaciones del Norte y Mediodía y los mercados de la Cebada y los Montenses, con el fin de abaratar y facilitar los transportes de los artículos que diariamente se conducen de unos puntos á otros.*»

Nunca se han llevado mercancías, ni se ha cumplido el objeto esencial de la concesión.

Art. 20. En el caso de que el concesionario no terminase el tranvía, ó lo dejare sin concluir en el tiempo señalado, ó dejase de cumplir las condiciones .... *quedará condonada la concesión, con pérdida de todas las obras ejecutadas.*

Todavía está sin construir el trozo desde la estación del Mediodía á la Puerta de Atocha, y el trozo de la calle de Isabel la Católica á la Plaza de los Mostenses.

Art. 24. La tarifa de viajeros será la siguiente:

.....

Desde los puntos extremos á otros intermedios, entre ellos y la Puerta del Sol, *cinco céntimos de peseta.*

*Hay muchos trayectos de diez céntimos*

El mismo incumplimiento de las condiciones técnicas que hemos detallado en el de Madrid.

**Claudio Coello-Ferraz.**— Además del incumplimiento de las condiciones técnicas que antes detallamos, hay las siguientes:

Fué concedido para mercancías, fijando precios y condiciones, que no se han *usado.*

El art. 7.º dice que: La inspección y vigilancia hechas por el Ayuntamiento serán *pagadas* por la Empresa.

No sabemos que haya pagado nunca nada por este concepto.

Las líneas del Norte, Leganés, Prosperidad, y, en general, todas las de tracción eléctrica, tienen sin cumplir las condiciones que apuntamos al principio.



**Tranvía del Este.**—Es la concesión más complicada por la serie de escrituras, de cesiones, etc., que ha sufrido.

En la concesión hay un trayecto de cinco céntimos, desde el Puente de las Ventas al Fielato, que no se ha establecido.

Las condiciones técnicas son las mismas que hemos citado para el tranvía de Madrid, pero aún más concretas, por lo cual transcribimos otra que también figura en aquéllas, aunque no tan explícita.

Condición 13.<sup>a</sup> Los coches motores deberán ir provistos de potentes frenos mecánicos que, manejados á brazo por el conductor, puedan detener un coche lleno de viajeros en la mayor pendiente de la vía, y bajando, en un recorrido máximo de *siete metros, que habrá de reducirse á cinco*, empleando, al propio tiempo, el freno eléctrico, y á *tres metros* tan sólo haciendo funcionar la contramarcha eléctrica.

A las velocidades que bajan los coches cuando llevan remolque ó en día de toros, **no hay ningún coche que cumpla esta condición.**

La condición 18, referente á velocidad, dice, entre otras cosas, que se atenderán á lo prevenido en el art. 121 del Reglamento de 24 de Mayo de 1878, dictado para la ejecución de la vigente ley de Ferrocarriles.

Condición 23. Para la circulación de los carruajes del tranvía de que se trata por la Puerta del Sol, se sujetará la Sociedad concesionaria del mismo **á la trayectoria única**, que en su día aprobará el Ayuntamiento.

En este artículo se ve bien clara la idea de la vía circular de la Puerta del Sol, á que son opuestas las Compañías, según detallaremos al tratar de este extremo.

En vista de que no se había cumplido por las demás la instalación del cable de retorno, se aclara más el concepto, y dice el

Art. 26. Se exigirá á la Sociedad, como á las demás, establecer un cable de retorno, etc., para evitar los desastres electro-líticos.

Art. 27. La Sociedad será responsable de los daños que se causan á casas y personas, durante la construcción y **explotación**.

Este artículo es muy importante que se publique para conocimiento de los muchos perjudicados, especialmente las familias de los lesionados y los propietarios de coches y carros.

**Vicios de nulidad.**—De los incumplimientos antes detallados y algunos otros de carácter legal ó burocrático que no hemos escrito porque no son tan fácilmente visibles, podía un abogado hábil defender el expediente de anulación de las concesiones, y alguna línea, como la de Estaciones y Mercados, podría llegarse á la *incautación por el Ayuntamiento* por las razones que hemos dado anteriormente.

## SEGUNDA PARTE.—LA EXPLOTACIÓN

Con fecha 14 de Septiembre de 1903, el Sr. González Lequerica presentó al Ayuntamiento una proposición, que suscribieron también los



por aquel entonces Concejales Sres. López Martínez, Fuertes, Cao, Fatás, Pró, Díez Vicario, Salvador y Caballero (D. Tomás), respecto de los tranvías de esta Corte, apuntando defectos que precisaban ser corregidos con brevedad.

Después de una exposición de motivos, decían:

**Tracción eléctrica.**—Los inconvenientes del sistema de tracción eléctrica son grandes, y señalados con gran minuciosidad se hallan en el informe emitido por el Ingeniero de Vías Públicas Sr. Naranjo en 7 de Febrero de 1896, en el que sustentó su criterio opuesto á la concesión del mismo por peligros que ofrecía su instalación en la forma que se ha realizado.

**Doble vía y Apartadero.**—Las ordenanzas Municipales en su artículo 104, prohíben la colocación de tranvías con doble vía en las calles cuyo ancho sea menor de catorce metros, medidos de diez en diez; y en su artículo 105 autoriza apartaderos de 25 metros de longitud como máximo, para los de una sola vía. La calle de Fuencarral, desde su entrada á la de Barceló, no mide en ninguno de sus puntos los catorce metros de ancho exigidos para doble vía; y de tal puede considerarse la establecida en dicha vía pública, siquiera se disimule con el nombre de apartaderos los allí instalados, dándose el caso de rozar los estribos de los coches al borde de las aceras, dificultando el paso de los transeúntes.

**Coches remolcados.**—En cuanto al material de coches, el servicio resulta deficiente en extremo, viéndose la Empresa obligada á remolcar coches-jardineras, formando trenes, con lo que se evita un gasto de importancia á no verse obligada á construir jardineras con dinamos receptores y trolley, no habiendo disposición alguna que autorice tal remolque y menos con carácter permanente, pues estos trenes ofrecen un gran inconveniente para la circulación de los demás vehículos por la vía pública.

**Peligro de los cables en la Puerta del Sol.**—Es de necesidad hacer desaparecer, ó aminorar por lo menos, esa inmensa red de cables suspendida en la Puerta del Sol, amenazando constantemente la vida de los transeúntes, bien por desprendimiento de hilos telefónicos (que se hallan sobre los del tranvía) que le cruzan, bien por la caída del mismo cable á consecuencias de roturas por el desgaste que produce el trolley, y para esto bastaría obligar á la Empresa á modificar sus líneas, impidiendo la vuelta de los cables (**impedir el retroceso**) en la Puerta del Sol, y en casos necesarios, su entrada á la misma.

Otras muchas deficiencias indicaban aquellos Sres. Concejales; de unas ya nos hemos ocupado en las concesiones, de otras nos ocuparemos al tratar de las tarifas; por ahora vamos á continuar con los defectos de la explotación, empezando por la



## INSTALACIÓN DE LAS VÍAS

¿A quién se le ocurriría poner las paradas en medio de las calles? Para tomar un tranvía es preciso que salga el viajero de la acera y atraviése media calle. ¿Acaso se pensaba que los tranvías eran para la gente de coche?

El argumento de que cerca de las aceras son más peligrosas, cae por su base desde el momento en que en las calles por donde va cerca es donde no han ocurrido accidentes. ¡Cuánto mejor sería llevar los tranvías próximos á las aceras y las paradas de coches en los centros de calles!

Se acercaba al peatón que por las aceras va, el medio de tomar el tranvía, y se alejaba á los transeúntes y comerciantes los malos olores de los caballos parados, durante varias horas, á las puertas de las tiendas, quizá de comestibles.

**Circulación en la vía pública.**—Parece natural que cuando se hizo la instalación de las vías se hubiese seguido un orden para la marcha de los coches. Los cartelitos de «Llevar la izquierda» ya lo marcan para los carros y coches; pero los tranvías van como les place, y hay calles con cuatro vías, tres á un lado del eje y una al otro. Así ocurren atrancos á diario.

La Puerta del Sol tiene once agujas, y dieciséis cruzamientos atraviesan, en sentido del menor eje, cinco vías y en sentido longitudinal, seis. No hay posibilidad de pasar un coche sin verse detenido por un tranvía ó varios, y así todas las tardes se interrumpe el tránsito y hay cuestiones permanentes entre cocheros, tranviarios y municipales. No es sólo la circulación la que sale mal parada; cada curva y cada aguja se unta con frecuencia de grasa, que los limpia-vías sacan y dejan sobre el pavimento para que coches y peatones la extiendan; untan grasa en el suelo para hacer una raya que con el polvo y las capas sucesivas llega á tener tres ó cuatro centímetros de espesor y sirve para marcar á los conductores el sitio de parada.

Nada diremos de los días en que hay algún acto público en las calles y se corta el servicio; como si esto no fuera periódico y todos los años no ocurriera en los mismos días, se hace servicio de vía única en sitios como la Cibeles, en que la hay doble y con cruce del Paseo de Recoletos.

Nunca se ha pensado en establecer estos servicios con normalidad; y así, en la irregularidad diaria de que no es culpable la Empresa, no se hace más que detener el servicio. Basta que un carro intercepte las vías en el Cerro de la Plata, para que no vayan coches á la Iglesia de Chamberí.

**Irregularidad en el servicio**—Al ser todas las líneas de una mis-



ma Empresa, llevan los coches allí donde pueden obtener mayor utilidad y así vemos los días de toros almacén de coches en la Puerta del Sol y Carrera de San Jerónimo, mientras otras líneas quedan privadas de ellos.

En la línea del Pacífico no es extraño que pasen veinticinco ó treinta minutos sin coche, viniendo luego cinco ó seis juntos; especialmente de ocho y media á nueve de la noche, la irregularidad es diaria.

Existe una línea de Prosperidad á San Francisco, según dicen los carruajes; pero cuando á la Empresa le conviene no llegan los tranvías á San Francisco, regresando á la Puerta del Sol desde lo alto de la calle Carretas ó desde la Plaza de Santa Cruz.

Estas irregularidades las nota rápidamente el viajero. Si el servicio va retrasado, ¡qué paradas en seco!, ¡qué arrancadas!, ¡qué velocidad!

Es indispensable tomar el tranvía con chichonera.

**Número de viajeros.**—La falta de reglamento ó la falta de aplicación de un criterio fijo, promueve á diario discusiones en la plataforma de los tranvías, respecto al número de pasajeros.

Si alguna familia, compuesta del matrimonio, niños ó padres ancianos, pretende tomar un tranvía en Cuatro Caminos, Ventas ó Puente de Vallecas un domingo al anochecer, tienen que librar una verdadera batalla, arriesgando la integridad de algunos de sus individuos; si, por el contrario, no quieren meterse en apreturas, tienen que recorrer tres ó cuatro kilómetros, que al paso de los niños es capaz de desesperar á cualquiera, y no volver á pensar en salir á tomar el sol ningún domingo.

Este mismo problema está planteado en todos los países.

¿Qué se hace en ellos?

También allí hay dos soluciones; Francia y Alemania fijan el número de pasajeros por coche; dan en las paradas una tarjeta con números; cuando llega el tranvía dice el cobrador: «tres plazas», y el vigilante de aquella parada dice: «números 8, 9 y 10». Si alguno de ellos no comparece, llama á otro número, y cuando el tranvía está completo se pone en marcha.

Inglaterra y los Estados Unidos tienen otro criterio; sube todo el que quiere, llenando los asientos, el pasillo central, las plataformas, los estribos y hasta se sientan unos sobre otros, si son conocidos; pero previamente, y auxiliados por los guardias, hacen subir á los niños, los impedidos y los ancianos.

¿Cuál sistema es mejor? Cualquiera, adoptando uno; pero aquí cada conductor, cobrador, vigilante ó guardia, tiene uno distinto, y el público no sabe nunca cuáles son sus derechos, y surgen constantemente protestas y discusiones.



Es verdad que, en aquellos países, las primeras en respetar y hacer respetar las leyes son las autoridades, y aquí ser autoridad equivale á tener facultad para faltar á ella.

**Relaciones de los empleados con el público.**—Hablamos en general, y, reconociendo que hay honrosas excepciones, pero precisamente porque «la excepción confirma la regla», hemos de decir que no parece que prestan un servicio público, sino que hacen un favor.

Llama usted para subir; el conductor mira si viene otro coche detrás, y para ó no para, según le parece. Si el servicio va retrasado, ya puede usted llamar con trompeta; ni ven, ni oyen; sólo tienen una preocupación: no perder minutos.

Para descender es lo mismo; avisa usted al empleado, y si no está de conversación, ó discutiendo con algún viajero, ó escribiendo el parte, ó cobrando, le dispensa el honor de tirar del timbre... después de la parada, y tiene usted que andar un ciento de metros más.

El complicado y perjudicial sistema de las paradas discrecionales, no sirve más que para molestar inútilmente al público.

Desea subir un viajero, el conductor no le ha visto, el cobrador toca el timbre y el coche va hasta la parada. Total, sesenta ó setenta metros de recorrido inútil del viajero y uno ó dos minutos perdidos por el coche.

Respecto á transporte de bultos, es una verdadera anarquía. Se permite que lleven los empleados un bote de grasa que mancha, y se prohíbe el transporte de ropa blanca.

A unas horas se permite llevar bultos, á otras no, y siempre decide la posibilidad, el mejor ó peor humor del conductor ó cobrador, ó la esperanza de recibir una propina.

La diferencia esencial de nuestros empleados de tranvías con los de otras naciones, es la familiaridad. Aquí hablan con el público, discuten y ríen; allí, durante el servicio, sólo se ocupan de cumplirle.

**Relaciones del público con los empleados.**—Esta familiaridad de los empleados trae el abuso y la discusión en el público que por los 10 céntimos cree tener un criado. Ordenes secas, palabras molestas, reclamaciones intempestivas ó exageradas y sin hacer uso jamás de sus verdaderos derechos. De cada cien discusiones en los coches no llega una á la Dirección, de cada mil sólo una llega al Juzgado, y es que la falta de reglamentos y, por tanto, la falta de conocimiento de sus derechos y deberes por parte del público, traen la protesta airada, la frase mal sonante y el disgusto diario que se traduce en anatemas á los empleados, víctimas también de un estado anárquico, de que no son culpables ni unos ni otros.

**Higiene de los coches.**—Ninguna. En ellos circulan variolosos, diftéricos, con tos ferina, tísicos, y nunca se hace una desinfección, ni siquiera una limpieza. Si se abre una ventanilla al principio de la Primavera, se encontrará el polvo del Otoño.



Sirven los asientos para que los niños vayan de pie, llenando de barro el sitio donde otro se ha de sentar, y si esto ocurre á primera hora de la mañana ó de la tarde, ya va el coche sucio tres ó cuatro horas.

Ya hemos dicho en la primera parte lo que ocurre con el reglamento sanitario de los tranvías. Por si es bueno ó malo el que se hizo, no se aplica ninguno, en perjuicio de la salud pública.

**Los que viajan gratis.**—Es una larga lista de Concejales, Diputados, Senadores, Periodistas, Facultativos municipales y amigos de la Empresa, los que tienen pases de libre circulación. Hay después autorizaciones y volantes; viajan gratis los policías, guardias de orden público, guardias civiles y guardias municipales, y PAGAN, los *carteros*, *telégrafos* y *continentales*. Todos ellos, lejos de dar enseñanza de respeto á las pocas disposiciones en vigor, se complacen en violarlas.

La subida y bajada á los tranvías se hace por donde á cada cual le conviene; sólo se lleva con algún rigor en la parada de la Puerta del Sol de los tranvías de Cuatro Caminos, que no permiten los conductores ni los vigilantes subir por la plataforma delantera.

Esto da lugar todos los días á varias polémicas, porque, á pesar de la prohibición, suben por ella empleados, guardias, vigilantes sin uniforme y policías, lo cual hace que el público proteste, y con razón. Al que paga, se le obliga á ir por la subida posterior, y á los gratuitos, se les considera.

¿Quién sostiene á la Empresa, los que pagan ó los que viajan sin pagar? ¿No sería mucho mejor que todos pagasen? Es un verdadero abuso el que cometen los guardias y vigilantes; se ponen donde más estorban; molestan al que sube y baja, y, como si el tranvía fuese suyo, no respetan para subir ni las tablillas de *completo*. En conversación perpetua con el conductor, ó con los carteros, ó los ordenanzas de telégrafos (únicos que debían tener pase), ¡qué de lindezas dicen! Palabrotas, groserías, piropos á las mujeres... y si les hace una indicación, contestan... «ahora no estoy de servicio». Es decir, para no pagar, alegan su cualidad de autoridades, y para convertir la plataforma anterior en una taberna de infima categoría, no están de servicio.

**Los privilegiados.**—También hay categorías en los privilegios. Por si no fuera bastante la interminable lista de pases gratuitos, hay también tarjetas para los empleados de M. Z. A., y del Ministerio de Fomento, que pagan á siete céntimos y medio los trayectos de diez céntimos en la línea del Pacífico; hay también en la misma línea billetes especiales para militares á cinco céntimos trayecto, con lo cual resulta un verdadero laberinto la cobranza y muy fácil la equivocación de los cobradores, con catorce modelos de billetes distintos, y muy desagradable para el pobre, que paga sus veinticinco céntimos, ver á militares de alta graduación y señores que pagan menos.



**Los letreros.**—Mejor que las consideraciones monótonas será reproducir un artículo publicado en los periódicos.

Dice un viajero: Traté de subir por la plataforma anterior, y el conductor me dijo secamente: «por detrás es la subida». Obedecí, pero como mi objeto era ver la población, pasé á la plataforma anterior, y antes de que partiera el coche subió un caballero. Pregunté al conductor: «¿Por qué deja usted subir á este señor y á mí me hizo usted ir á la otra plataforma?» «Es una autoridad», me contestó. Acepté la explicación, y aunque no llevaba ningún distintivo, supuse que sería policía secreta.

Se puso en marcha el vehículo, y á los pocos pasos subió otro viajero, también por la plataforma anterior; poco después otro, y entonces pregunté á un sujeto mal vestido, que llevaba una gorra en la que se leía «vigilante de tranvías»: «¿Son todos estos señores de la policía?» «No, señor, me dijo; pero estando en marcha los coches se puede subir por donde se quiera.» Me volví para mirarlo y al hacerlo leí un letrero que con letras grandes decía: «Prohibido subir y bajar en marcha», y entonces me hice las siguientes preguntas: «Si está prohibido subir y bajar en marcha, ¿cómo se permite?, y si el letrero que lo prohíbe está dentro del coche, ¿cómo lo va á leer el que trata de subir? Al que ya ha subido no le sirve de nada; el que va á subir no lo puede leer desde el suelo, y el que sube en marcha lo hace por donde quiere; pues no me explico para qué sirve el letrero, como no sea una martingala de la Compañía para eludir responsabilidades.»

En estas consideraciones subimos la calle de la Montera y entramos por la de Hortaleza, donde apenas caben los dos tranvías que en ella se cruzan. Llegamos á la Glorieta de Santa Bárbara, y allí subió un empleado que, con el conductor y una cocinera, empezaron una conversación tan animada como poco educativa. A tal punto llegaron las palabrotas de unos y otros, que me dirigí de nuevo al vigilante de tranvías, el cual me dijo que su misión se reducía á que no llevasen los tranvías más gente que la indicada por los letreros. Miré éstos, y lo primero que leo es: «Prohibido hablar al conductor». «Plataforma anterior, nueve viajeros y una autoridad». Total, diez, y el conductor once.

¡Ibamos catorce y un niño!

Llegamos á los Cuatro Caminos, subí en otro tranvía para regresar y tomé asiento en su interior; allí estaban el cobrador y otro empleado fumando y escupiendo tranquilamente, mientras yo leí los letreros de «Se prohíbe fumar» y «Se prohíbe escupir».

En este trayecto oí servé que en varios puntos había unos letreros que decían: «Parada del tranvía», y no paraban. No me extrañó, acostumbrado á los incumplidos del interior de los coches.

Y ¿qué diríamos del «Cuidado con los rateros»?



Pero aún hay más. Todos los tranvías llevan en la parte anterior, en la parte posterior y en el costado letreros, por ejemplo: Pacífico-Puerta del Sol-Chamberí; pero como no indican á qué lado está Chamberí y á cuál el Pacífico, ocurre muchas veces, especialmente á extranjeros, que deseando ir á un lado, van al opuesto.

**Desagües y rodadas.**—Se habrá fijado el público en los charcos que se forman al final de las calles en cuesta con el agua, que corre por los carriles; tal vez se hayan fijado en unos desagües del carril que hay en varios sitios, entrada de la calle Mayor, Cibeles, Serrano, esquina á Jorge Juan y algún otro; y habrán podido comprobar que donde le hay no se forman charcos ni lodo; pues bien, hace ocho años que los Facultativos municipales ordenaron á las Compañías la construcción de sesenta desagües, y, ni se han hecho, ni se harán. ¡Son más baratos los pases!

Las rodadas al lado de los carriles también son eternas, y los empleados de tranvías echan la culpa á los carros. ¡Como si los carros no tuvieran derecho á ir por las calles!

Una observación desvirtúa este aserto; si nos fijamos en una calle recién empedrada, veremos inmediatamente al lado de los carriles una ligera depresión en uno de los adoquines pequeños (medios) que ponen para trascortear, y en días sucesivos veremos que se va extendiendo hasta hacer la rodada larga y peligrosa.

## TERCERA PARTE—SITUACIÓN FINANCIERA

### INGRESOS Y GASTOS

#### Recaudación.

EN EL AÑO 1909				EN EL AÑO 1910				Diferencia á favor de 1910.			
TOTAL		POR DIA		TOTAL		POR DIA		TOTAL		POR DIA	
Pesetas	Cts.	Pesetas.	Cts.	Pesetas.	Cts.	Pesetas.	Cts.	Pesetas.	Cts.	Pesetas.	Cts.
7.266.901	98	19.917	55	7.896.140	67	21.633	26	629.238	69	1.715	73

Por el estado anterior puede apreciarse la importancia del negocio y su creciente progreso. ¡Lástima que el impenetrable secreto en que se desenvuelve no nos permita dar un cuadro de ingresos por líneas y trayectos!

Hacen el servicio ordinario próximamente 200 coches; por tanto, cada uno ingresa unas 100 pesetas.

Hay coches que sólo llevan una recaudación de 60 á 70 pesetas, como los de Chamberí y Noviciado; en cambio, otros llevan 125 y 130,







## Tranvía de Estaciones y Mercados: Balances.

CONCEPTOS	1905		1906		1907		1908		1909	
	Pesetas.	Cts.	Pesetas.	Cts.	Pesetas.	Cts.	Pesetas.	Cts.	Pesetas.	Cts.
<b>ACTIVO</b>										
Concesiones.....	738.923	60	689.923	60	6.547,630	26	6.410,373	88	6.285.578	37
Primer establecimiento.....	5.607,696	52	5.618,315	99						
Gastos de emisión de obligaciones.....							36.847	00	35.191	00
Primas.....	10.178	33	15.654	53	15.854	53	14.761	70	7.941	20
Cartera.....	169.965	97	132.974	00	92.474	00	77.625	00	74.625	00
Servicio financiero.....	40.066	95	58.579	80	87.596	42	69.606	79	100.479	95
Deudores varios.....	39.867	70	31.611	38	23.616	20	15.690	00	8.066	95
Cuenta de orden: Títulos en depósitos.....	243.508	32	194.139	00	157.236	00	148.254	00	178.248	00
<b>TOTALES.....</b>	<b>6.750,207</b>	<b>39</b>	<b>6.741,798</b>	<b>30</b>	<b>6.924,407</b>	<b>41</b>	<b>(1) 6.772,803</b>	<b>37</b>	<b>6.689.930</b>	<b>47</b>
<b>PASIVO</b>										
Capital: 3.000 acciones de 500 pesetas.....	1.500,000	00	1.500,000	00	1.500.000	00	1.500.000	00	1.500.000	00
Obligaciones.....	1.395,000	00	1.346,000	00	(2) 1.049,000	00	1.008.500	00	964.500	00
Amortizaciones.....	460.861	00	592.295	00	244.500	00	230.000	00	216.000	00
Fondo de reserva.....	50.660	72	54.853	32	2.909,500	00	2.814.000	00	2.714.000	00
Id. de renovación.....			26.450	00	647.105	00	704.245	00	748.045	00
Acreedores varios.....	2.922,257	31	2.813.451	02	58.765	71	62.732	16	66.596	60
Cuenta de orden: Títulos en depósito.....	243.508	32	194.789	00	46.524	51	56.083	08	59.714	12
Ganancias y pérdidas: Saldo.....	177.920	01	214.506	96	120.335	70	63.490	32	53.176	77
<b>TOTALES.....</b>	<b>6.750,207</b>	<b>39</b>	<b>6.741,798</b>	<b>30</b>	<b>6.924,407</b>	<b>41</b>	<b>6.772.803,37</b>	<b>37</b>	<b>6.689.930</b>	<b>47</b>

(1) Esta suma está equivocada en la Gaceta.

(2) 2.098 obligaciones de 500 pesetas a 6 por 100 emisión antigua. 1.049.000,00 , 2.016 en 1908 y 1.929 en 1909.  
 489 idem idem 5 por 100 idem id. 244.500,00 , 461 en 1908 y 432 en 1909.  
 5.619 idem idem 5 por 100 idem nueva 2.905.500,00 , 5.628 en 1908 y 5.428 en 1909.



## Tranvía del Este de Madrid: Balances.

CONCEPTOS	1905		1906		1907		1908		1909	
	Pesetas	Cts.	Pesetas	Cts.	Pesetas	Cts.	Pesetas	Cts.	Pesetas	Cts.
<b>ACTIVO</b>										
Concesiones .....	286.558	23	286.558	23	20.098.185	49	20.175.608	66	21.408.816	00
Primer establecimiento .....	18.986.878	87	19.689.235	84			175.400	00	176.138	20
Gastos de emisión de obligaciones Cartera: 1.160 obligaciones de 500 pesetas .....	580.000	00	585.175	00	585.423	00	537.925	00	500	00
Servicio financiero. Fondos en banca .....	60.212	65	282.756	85	414.19	41	340.711	34	516.571	89
Fianzas .....	39.723	31	62.250	46	74.738	11	70.451	46	92.627	30
Dirección de explotación .....	827.264	56	854.871	72	1.084.925	52	1.742.137	60	1.128.187	16
Deudores varios .....	252.549	69	155.830	87	206.033	85	290.020	25	670.414	19
Cuenta de orden. Títulos en depó- sito .....	17.500	00	25.000	00	25.000	00	38.002	50	31.937	50
<b>TOTALES .....</b>	<b>21.250.687</b>	<b>31</b>	<b>21.939.687</b>	<b>97</b>	<b>22.488.525</b>	<b>38</b>	<b>23.370.256</b>	<b>81</b>	<b>24.024.195</b>	<b>30</b>
<b>PASIVO</b>										
Capital 2.400 acciones de 250 pts.	600.000	00	600.000	00	600.000	00	600.000	00	600.000	00
10.000 id. de 500 pts.									5.400.000	00
Obligaciones: 2.940 de 500 pts.	1.470.000	00	1.460.000	00	1.450.000	00	1.392.500	00	850.000	00
2.000, 25 amortizadas, idem emi- sión 1907 serie A .....					987.500	00	974.500	00	961.000	00
4.000, 47 idem, serie B (3.953) .....					1.976.500	00	1.952.000	00	1.916.000	00
4.600, 30 idem, id. C (4.570) .....					2.285.000	00	2.269.000	00	2.252.000	00
17.400, 83 idem, id. D (17.317) .....					8.658.500	00	8.615.000	00	8.569.000	00
Fondo de reserva .....							949	00	4.133	50
Acreedores varios .....	18.568.583	83	19.033.937	26	5.447.736	07	6.121.886	01	1.481.672	26
Amortizaciones .....	527.020	85	685.630	85	816.530	85	994.180	00	1.169.860	00
Fondo de renovación de vías .....	60.000	00	125.000	00	169.188	31	218.793	02	269.130	53
Cuenta de orden: Títulos en de- pósito .....	17.500	00	25.000	00	25.000	00	38.002	50	31.937	50
Ganancias y pérdidas: Saldo .....	7.582	63	5.119	86	52.570	15	193.446	24	508.801	21
<b>TOTALES .....</b>	<b>21.250.687</b>	<b>31</b>	<b>21.939.687</b>	<b>97</b>	<b>22.488.525</b>	<b>38</b>	<b>23.370.256</b>	<b>81</b>	<b>24.024.195</b>	<b>30</b>



## Tranvía de Madrid á Leganés: Balances.

CONCEPTOS	1905		1906		1907		1908		1909	
	Pesetas.	Cts.	Pesetas.	Cts.	Pesetas.	Cts.	Pesetas.	Cts.	Pesetas.	Cts.
<b>ACTIVO</b>										
Concesiones y primer estableci-										
miento.....	2.751.991	06	2.761.749	14	3.010.737	38	3.012.544	60	3.026.894	70
Gastos de emisión de obligaciones.							15.620	00	15.354	00
Obligaciones en cartera .....	13.200	00	11.000	00	10.200	00	10.000	00	10.000	00
Servicio financiero.....	14.258	85	13.286	29	12.991	19	14.873	37	7.569	36
Fianzas.....									1.408	43
Deudores varios.....			36.553	85	73	08				
Cuenta de orden. Títulos en depó-										
sito.....	88.000	00	85.200	00	85.000	00	85.000	00	85.000	00
Ganancias y pérdidas. Saldo .....	372.315	23	371.774	31	371.583	06	371.544	36	368.319	34
<b>TOTALES .....</b>	<b>3.239.795</b>	<b>14</b>	<b>3.279.563</b>	<b>50</b>	<b>3.490.584</b>	<b>71</b>	<b>3.509.582</b>	<b>33</b>	<b>3.514.575</b>	<b>83</b>
<b>PASIVO</b>										
Capital: 3.356 acciones de 125 pe-										
setas.....	419.500	00	419.500	00	419.500	00	419.500	00	419.500	00
Obligaciones: 4.144 de 200 en 1905..	828.800	00								
Idem 3.966 de 200 en 1906..			793.200	00						
Idem 3.788 de 200 en 1907..					757.600	00				
Idem 3.610 de 200 en 1908..							722.000	00		
Idem 3.432 de 200 en 1909..									686.100	00
Idem 2.364 de 500 en 1907..					1.182.000	00				
Idem 2.326 de 500 en 1908..							1.163.000	00		
Idem 2.286 de 500 en 1909..									1.143.000	00
Idem á reembolsar.....	8.400	00	6.600	00	5.000	00	3.800	00	4.660	00
Amortización del capital.....	124.200	00	171.450	00	224.650	00	280.050	00	337.750	00
Fondo de renovación.....			28.200	00	50.489	68	69.087	32	92.223	42
Cupones de obligaciones á pagar..	6.971	24	6.490	60	5.864	75	5.254	63	4.7.2	25
Acreedores varios.....	1.750.723	90	1.157.393	87	750.080	28	752.940	38	731.430	16
Créditos á canjear.....	13.200	00	11.529	03	10.400	00	9.950	00	9.950	00
Cuenta de orden. Títulos en de-										
pósito.....	88.000	00	85.200	00	85.000	00	85.000	00	85.000	00
<b>TOTALES.....</b>	<b>3.239.795</b>	<b>14</b>	<b>3.279.563</b>	<b>50</b>	<b>3.490.584</b>	<b>71</b>	<b>3.509.582</b>	<b>33</b>	<b>3.514.575</b>	<b>83</b>



Sólo hemos encontrado en la *Gaceta* los de Estaciones y Mercados, Este y Leganés; pero bastan para dar idea del maremagnum que reina.

Los balances de la línea de Leganés, indican orden y regularidad; se ve su gasto de instalación representado por sus acciones y obligaciones, que en total representan dos millones próximamente (que dan un coste por kilómetro de 167.000 pesetas), que se van amortizando periódicamente, y se ven sus utilidades bien definidas.

El tranvía del Este es todo lo contrario; su gasto de primer establecimiento es próximamente de 20 millones de pesetas, y perteneciendo á esta Sociedad los tranvías de Madrid, Castellana y Claudio Coello, resulta á 1.200 000 kilómetros, cifra también exagerada.

En el balance de Estaciones y Mercados hay un capital de primer establecimiento y concesiones de próximamente seis millones, que en los 10.39 kilómetros de línea, dan un coste por kilómetro de 577 000 pesetas, pero figura en los años 1905 y 1906 una cuenta de acreedores varios por más de dos millones, que desaparece en 1907 para aumentar en cambio la de obligaciones. La cuenta de amortizaciones se eleva desde 1905, que era 460.861 pesetas, á 748 045 en 1909, de modo que en cinco años han amortizado más de tres millones de pesetas, y siendo seis su capital resulta que en los diecisiete años que les faltan, pueden amortizarlo casi dos veces; tal vez por esto la cuenta de pérdidas y ganancias resulte con pérdidas en todos los años.

Y no habiendo dividendo, ¿se amortizarán acciones *elegidas*?

Falta en todos los balances, la cuenta de inmuebles y propiedades de las Compañías, haciendo figurar como gastos los edificios, solares, etcétera, que aun siendo gasto primero, tiene un valor siempre, pero tal vez esta cuenta les comprometiera con el Ayuntamiento el día de la reversión.

**Defectos de la explotación.**—Ha sido tan grande el éxito de los tranvías, que su Dirección general nunca se ha preocupado de mejorar ni de estudiar nada.

Los cuadros de marcha no existen, se hace copiar á los empleados unas notas que luego veremos; si hay un atranco no se ocurre á nadie volver los coches, ni tener reservas en medio de los trayectos; siguen los mismos modelos de los malos coches primitivos, y en una palabra, el progreso financiero del negocio, no es debido á la Dirección, que siempre ha sido pasiva, de estacionamiento, sin iniciativas, ni idea alguna que denote el conocimiento del negocio, ni menos aún el de la población en que aquél se desenvuelve.

Estas afirmaciones generales hay que probarlas, y á eso *vamos*, rogando una vez más se tenga en cuenta que no tenemos dato alguno oficial, los que aducimos han sido *tomados y vistos* por nosotros mismos.

**A. Cuadros de marcha.**—El exceso de personal de que puede disponer la Empresa hace que no se tenga con él consideración alguna, y







Esto parece sencillo, pero no lo es, porque luego hay el cuadro de los turnos, que dice:

Turnos.	Salida.	Llegada.	Turnos.	Salida.	Llegada.
1	6'40	8	4	7'30	7'43
2	6'48	7'28	5	7'10	8'30
3	6'55	8'15	6	7'15	12'55

Como se ve por las anteriores notas dice el horario «¡Coche cada quince minutos!» y vemos las salidas á las 6.40, 6.48, 6.15, etc.; pero es porque unos van al final y otros no, como se ve mirando las llegadas.

Para aclarar los cuadros han hecho otros los conductores, anotando los «turnos que sacan coche» y «los turnos que encierran coche».

¡Qué diferencia con los cuadros de marcha de los ómnibus automóviles de Londres!

En todas las líneas de tranvías de las grandes poblaciones existe lo que podríamos llamar zona peligrosa, que es aquella donde mayor número de retrasos y paradas ocurren. Las Empresas deben conocerlas y establecer á ambos lados, depósitos de carruajes en orden de marcha, y cuando ocurre un retraso, en vez de hacer recorrer en procesión toda la línea seis y ocho coches juntos, se va dando salida de la estación intermedia á los coches, y encerrando los que fueron sustituidos, para tener siempre un servicio normalizado.

Los defectos de organización transcenden al público.

Todos vemos á diario subir y bajar coches desde la Puerta del Sol al Progreso completamente vacíos, ó con uno ó dos viajeros; esto indica que sobra ahí mucho servicio, y precisamente sobra en uno de los puntos más delicados, en la curva de Carretas, que constantemente está ocasionando paradas de quince ó más coches en la calle de su nombre.

Si hubiera podido conseguir el Ayuntamiento de las Compañías los estados de rendimientos por trayectos, que sería muy fácil con sólo las hojas de recaudación, la dirección técnica municipal, ya que no lo hace, ó por lo menos no lo dice, la de la Empresa, hubiera sacado el promedio de asiento vacío, y fácilmente se hubiera normalizado el servicio.

Con esto se hubiera economizado la Empresa el constante é inútil paseo de material vacío, y hubieran podido comprobar que para algunas líneas en que el transporte ha de hacerse en tiempo limitado, como, por ejemplo los toros, serían convenientes los coches de dos pisos, para 70 ó 100 viajeros, que en los mismos intervalos de tiempo de coche á coche transportan doble número de pasajeros.

B. **Los coches.**—En otra población donde la norma de conducta no



fuera *la tolerancia* como es en Madrid, el 80 por 100 de los coches no circularían.

Prescindiendo de la higiene y limpieza, de que ya hemos hablado, tienen los defectos siguientes: Los amarillos no llevan freno eléctrico; si se descompone el de mano, no hay medio de parar el coche. Si estando en movimiento se echa la contramarcha, produciría un choque funesto o el patinaje de las ruedas, que haría inútil su empleo; en cualquiera de los dos casos, una catástrofe como la de la Carrera de San Jerónimo.

La más elemental precaución haría que se exigiese, por lo menos, el freno de mano y el eléctrico, como lo tienen los coches grises, que, aunque deficientemente, desempeñan su misión. En Madrid son desconocidos los frenos de aire comprimido, que se emplean en todas partes, aunque no haya las pendientes de 3 y 4 por 100 que aquí tenemos en algunas calles.

Tampoco llevan escobillas de limpieza del carril para el mejor contacto de las ruedas, y así hemos visto espantos de caballos por la noche al ver los chispazos que salían de ellas.

Los nuevos coches del Hipódromo son buenos, espaciosos, lujosos, si se quiere; tienen motores de más fuerza, su puesta en marcha es suave, su velocidad puede ser mayor que los actuales. El cabeceo es menor.

En primer lugar, el chasis es del mismo tipo que los grises, y tiene, como aquéllos, el defecto de ser muy alto, sobre todo para señoras y ancianos; los salvavidas son del mismo modelo, que tampoco es el mejor. Los frenos son iguales y adolecen de los mismos defectos. El conductor tiene que llevar la mano izquierda en el conmutador; la derecha, en el torno; el pie derecho tiene que atender á la campana y á la uña que sujeta el freno. ¿Con qué mano ó pie echa la arena si un coche patina en una pendiente?

Colocando las ruedas tan próximas, cosa necesaria por lo económica para las curvas, y haciendo dos plataformas, no puede quitarse el cabeceo, que, además de peligroso, es molesto y caro en reparaciones. Podría haberse hecho una plataforma central, y el cabeceo se hubiera quitado. Otro defecto, común á todos los coches, es tener dos entradas por cada lado. ¿Cuántas discusiones se evitarían si tuvieran una sola en servicio?

**C. Los ingresos son menores con estos coches.**—En efecto; si los coches de Ventas en día de toros tuvieran dos pisos como los de París, Londres, Bruselas, etc., y llevaran setenta viajeros en vez de treinta y cinco, transportarían doble número de viajeros en la mitad de tiempo.

Si los accionistas de la Empresa tomaran el trabajo de contar el número de corridas por año y el número de asientos perdidos por falta de material, hubieran visto que en las setenta corridas del año, y no suponiendo más que mil espectadores que se vienen á pie, representan



siete mil duros al año, que hubieran podido emplearse en varios coches de dos pisos, que una vez en servicio darían pingües beneficios.

Otra imprevisión grande de la Dirección es no poner coches con primera y segunda. Supondremos un coche con trayecto de treinta céntimos, y supondremos también que la segunda se deja en quince. El promedio de asiento vacío en estas líneas caras pasa del 80 por 100; poniendo segunda á quince céntimos bajaría, seguramente, este promedio á cuarenta ó cuarenta y cinco, y, por tanto, el rendimiento de la línea sería mayor, porque hay muchos que por treinta céntimos se «van dando un paseo» desde la Bombilla á la Puerta del Sol, y por quince céntimos pasearían en coche.

Inversamente, los coches de Cuatro Caminos por la perra gorda si tuvieran dos pisos y llevaran primera y segunda, no disminuiría el número de pasajeros de diez céntimos, y en cambio se aumentaría el ingreso de los que hoy pagan diez céntimos y van á disgusto. Unos, porque no les manchen su traje; otros, por separarse del vulgo; éste, por estar ocupado todo lo de segunda, y aquél, por otra causa, pagaban los veinticinco céntimos de la primera clase. Ya sé que alguno dirá que los de primera serían viajeros restados á segunda, pero también en ese caso se ganan los quince céntimos.

Solamente con este establecimiento de clases podría aumentarse el ingreso diario de las Compañías en algunos miles de pesetas.

Nada hay tan productivo como explotar la vanidad, y todavía los tranvías no la han explotado.

Otro aumento de ingresos podrían producir los paquetes ó bultos.

Si se colocasen rejillas en los coches como las del ferrocarril y se cobrase cinco céntimos por bulto de mano que pudiera ir en ella y se habilitara un sitio (que podría ser la plataforma anterior) para equipajes ó bultos, cobrando por bulto diez céntimos, sería una obra filantrópica y al mismo tiempo productiva.

Otros muchos medios de ingreso tienen desaprovechados las Compañías, como son, el transporte de encargos de correspondencia, de baltas de los carteros y de mercancías á domicilio, dado lo extensa de la red, ó á los almacenes de la Compañía, que pudieran estar situados en lugares céntricos ó en las mismas cocheras de reserva que indicamos al tratar de la irregularidad del servicio.

Tampoco serían ingreso despreciable los grandes transportes, en una población que tiene las estaciones del ferrocarril abajo y el consumo arriba; materiales de construcción, carbones, hierros, escombros, etc., haciendo este servicio á las altas horas de la noche.

#### UNIFICACIÓN DEL TÉRMINO DE LAS CONCESIONES

No vamos á discutir si sería más conveniente que el Ayuntamiento fuese incautándose poco á poco de los tranvías, ó, en un día, de todos.



Se habla de lá unificación. Ya en el Ayuntamiento se ocupan del asunto. Existe una labor callada hasta ahora, pero precursora de otra pública bien preparada; hasta nosotros ha llegado un cuadro demostrativo de que la fecha de incautación debe ser en 1957, y como, tanto en la formación del cuadro como en sus *tendencias*, se ve claramente el blanco donde apuntan los autores de él, juzgamos de utilidad que el público se entere y vaya formando juicio.

No es asunto baladí. Que las concesiones terminen el año 57 ó el 43 representa catorce años de explotación, y suponiendo que en ellos no aumenten los ingresos actuales, que oscilan entre veinte y veinticinco mil pesetas diarias, en los catorce serían, próximamente, *ciento cincuenta millones de pesetas* de ingreso para el Municipio, teniendo presente el aumento progresivo de recaudación. Veamos el cuadro.



# **Cuadro demostrativo del término UNICO de todas las concesiones de tranvías.**

Núm.	DESIGNACIÓN DE LA CONCESIÓN	FECHA EN QUE EMPEZÓ LA EX- PLOTAÇÃO	FECHA EN QUE TERMINA	Años que faltan.	Kilóme- tros de recorrido	Productos regulado- res. Años x Ki- lómetros.
1	Tranvía de Madrid (60 años).....	31 Julio 1897	Misma fecha 1957	46	5 22	240 12
2	» de la Castellana (60 años).....	8 Mayo 1881	» 1941	30	4.48	134.40
3	» de Claudio Coello á Ferraz (60 años).....	10 Mayo 1891	» 1951	40	3.54	141.60
4	» del Este (60 años).....	15 Marzo 1882	» 1942	31	5.03	156.86
5	» de Goya (60 años).....	11 Abril 1903	» 1963	52	0.90	4.68
6	» de Pozas-Moncloa (60 años).....	9 Julio 1905	» 1965	54	1.27	68 58
7	» de Embajadores Pte. Toledo (60 años).....	14 Mayo 1905	» 1966	55	1.13	62.15
8	» de Atocha Delicias (60 años).....	24 Mayo 1906	» 1966	55	1.35	74 25
9	» de Ferraz-Rosales. Termina en la mis- ma fecha que el de Madrid.....	4 Julio 1907	» 1957	46	0.10	4 60
10	» de Princesa-Leganitos (60 años).....	4 Julio 1907	» 1967	56	0.68	38 08
11	» de Estaciones y Mercados (50 años).....	15 Sepbre. 1877	» 1927	16	10.39	166 24
12	» de Pacífico Vallecas (60 años).....	21 Octubre 1879	» 1966	55	0.63	34 65
13	» del Norte (50 años).....	28 Octubre 1879	» 1929	18	3.68	66.24
14	» de Prosperidad y Guindalera (55 años).....	28 Julio 1893	» 1948	37	2.95	109.15
15	» de enlace del anterior con las líneas del Norte (50 años).....	21 Enero 1905	» 1955	44	1.02	44.88
16	» Florida Olavide (Norte) (60 años).....	19 Octubre 1905	» 1965	54	1.00	54.00
17	» Madrid á Leganés (60 años).....	10 Junio 1877	» 1937	26	12.10	314.60
18	» de Glorieta Sta. Barbara á Chamartín (No está en explotación).....					
19	» de Recoletos, Salesas y Florida (No está en explotación).....					
			TOTALES...	715	55 50	1.715.08
Según las concesiones que anteceden tenemos $1911 + \frac{715}{17} = 1911 + 42.23$ , ó sean 43 años, que terminarían en 1954.						
Teniendo en cuenta los kilómetros de recorrido, resulta $1911 + \frac{1715.08}{55.5} = 1911 + 30.91$ , ó sean 32 años, que terminan en 1943.						
Diferencia en contra del Ayuntamiento, años 11.						

**NOTA:** Aun aceptando el procedimiento de cálculo último no debe el Ayuntamiento aceptar la unificación, porque las líneas más importantes son las que menos les faltan, excepto el de Madrid, cuya concesión se hizo por 90 años, aunque por contrato posterior se modificó en la forma que figura en el cuadro.



A primera vista, sin meternos á profundizar en el asunto, parece bien el cuadro y exacto su resultado; pero... pensemos en la parte práctica.

Supongamos la línea de Leganés concedida sólo hasta la Plaza Mayor, y supongamos que lleva cincuenta años de explotación; sólo le faltan diez para terminar.

Supongamos que solicita la Compañía otra concesión desde la Plaza Mayor á la Puerta del Sol, y que se la conceden por los sesenta años.

Puesto que es una sola línea solicita la unificación y hace la cuenta diciendo: «diez años que faltan al primer trozo más sesenta que faltan al segundo, son setenta; la mitad treinta y cinco; faltan, pues, á toda la línea treinta y cinco.»

Cualquiera que lo oiga dirá. ¿Cómo puede operarse con números que no son homogéneos? ¿Es lo mismo la explotación de un año en doce mil metros que la de un año en ciento veinte metros? ¿Es igual el rendimiento anual de un trayecto de cinco céntimos que el otro de cincuenta?

No hay igualdad evidentemente, *digan lo que quieran las matemáticas de las Compañías*.

Y no la hay porque falta tener en cuenta la longitud.

La cuenta casi exacta sería:

Diez años que faltan al primer trozo, por 12 kilómetros..	120
Sesenta años que faltan al segundo trozo, por 0,120 kilómetros.....	7,20
TOTAL.....	127,20

que dividido por los 12,120 kilómetros serían 14,95. Es decir, que á la línea total le faltarían 14,95 años para terminar, en vez de los treinta y cinco que antes resultan.

Aplicando este razonamiento al cuadro anterior resulta, que en vez de terminar las concesiones el año 1957 terminarían en 1943, es decir, ganaba el Ayuntamiento catorce años de explotación. Calculen ustedes la utilidad que quieran á los 170 ó 200 millones de ingreso que habrá en los años 1913 á 1957, y siempre resultará á favor del pueblo de Madrid ocho ó diez millones de pesetas, por los que deben mirar mucho los Concejales.

Y nada más lógico que este modo de operar, porque de sobra se sabe que ferrocarriles, tranvías, canales, etc., en todo el mundo, se definen para su explotación por kilómetros.

Por kilómetros se subvencionan.

- » se miden.
- » se pagan.
- » se establecen las tarifas.
- » se cobran los transportes.



Por kilómetros pagan cánón al Ayuntamiento.

» se calculan los rendimientos totales, etc.

Teniendo en cuenta los kilómetros de las líneas explotadas hemos añadido al cuadro una casilla con el número de años que faltan para terminar las concesiones y otra casilla con el número de kilómetros recorridos.

Con el producto de ambas, hemos formado la otra casilla de productos reguladores; sumando todas las cantidades de esta última casilla y dividiendo por el número de kilómetros explotados, tendremos el promedio de años que faltan y que es  $\frac{1.715,08}{55,50} = 30,91$ , ó sean treinta y

un años; por tanto terminarían las concesiones en 1943 en vez de 1956 que resultaría al no tener en cuenta los kilómetros.

De todos modos, si se llegase á la unificación, piensen los concejales al concederla que hace treinta años, los ingresos eran de 10 á 12.000 pesetas por kilómetro, que hoy son de 130.000 y dentro de treinta años serán de un millón ó más.

## PRECIO QUE PRETENDEN LAS COMPAÑÍAS

### POR LA REBAJA DE TARIFAS (1)

El razonamiento de la Compañía es el siguiente:

Nosotros tenemos por la ley las concesiones, cumplimos nuestras obligaciones; si ustedes desean la rebaja de tarifas, veamos la compensación.

Ya hemos visto en la primera parte, cómo han cumplido las concesiones, é indicado lo que les falta hacer. Hemos demostrado en la segunda las deficiencias imputables á la mala dirección de la Compañía, que perjudican al público y merman notablemente sus ingresos, y nosotros, que representamos á este último, hemos de decir, asumiendo por un momento las atribuciones del Estado y Municipio. «Nosotros te autorizamos una explotación con determinadas condiciones, y como no las has cumplido, tienes dos caminos: ó cumplir, ó darme á mí una compensación.»

¿Quieres que yo compense una rebaja de tarifas?

Cumple las condiciones por virtud de las cuales tienes ese derecho.

Por virtud de la *unificación*, que no es otra cosa que una prórroga, pretenden catorce años más de explotación; pero hay que tener en cuenta que esos catorce años no son desde ahora, se empezarán á contar dentro de treinta y un años. Siguiendo el negocio como va, y

(1) Escrito este capítulo antes de conocer el folleto de las Compañías. Al final discutiremos aquí.



aumentando los ingresos con un medio millón por año, teniendo en cuenta que se avecina un período de movimiento en Madrid por las obras ya contratadas, que importan más de cincuenta millones; por la Exposición Universal del año 16, y por otras causas anejas á éstas, no es aventurado suponer que los ingresos se decuplicarán; pero no queremos exagerar, y vamos á suponer que solo son dieciséis millones por año (el pasado año ingresaron 7.896,140); en catorce años representa un ingreso de **200 millones**, que teniendo ya amortizadas todas las acciones, como ya lo estarán y hemos visto al tratar de los balances, no es mucho suponer que cobran por la rebaja **cuarenta millones de pesetas**.

### LO QUE YA HAN GANADO EN EL CAMBIO DE TRACCIÓN

Un tranvía de los antiguos con un par de mulas, transportaba:

22 viajeros á 70 kilogramos.....	1.540
Peso del coche.....	660

TOTAL..... 2.200

Llevaban una velocidad de diez kilómetros á la hora; por lo tanto, andaban en un segundo 0,115 metros. Ahora bien; si la pendiente de la calle era del 2 por 100, en los 115 milímetros recorridos habían subido 23, es decir, 0,0023, que multiplicado por 2.200 kilogramos que lleva el tranvía, nos da los kilográmetros por segundo, que son 50,60; duraba el trabajo cuatro horas. Por tanto, hacía el par de mulas 20.240 kilográmetros. Su coste de sostenimiento, era: Las dos mulas, comprendiendo pienso, herradores, mozos de mulas, amortización de inútiles, etcétera, etc., cuatro pesetas al día; resulta el kilográmetro á *dos céntimos*.

En la actualidad se surten los tranvías con energía eléctrica del Júcar (mientras no llegó el fluído utilizaban una turbina de vapor de 4 000 caballos que la Sociedad del Júcar tiene instalada en su central del Paseo de Melancólicos), tienen hecho el contrato á siete céntimos kilovatio; aumentando desgaste de motores de los coches, conservación, engrase, etc., que no llega, ni con mucho, á tres céntimos, supondremos el precio total diez céntimos kilovatio, y como el kilovatio tiene 100 kilográmetros, resulta el kilográmetro á 0,1 de céntimo, y como la tracción animal costaba dos céntimos, vemos que ha disminuído en proporción de 20 á 1.

(1) En veinte años más que piden, los 200 millones serían 500 y el beneficio **MÁS DE 100 MILLONES**.



En toda explotación de tranvías el gasto más importante es la tracción; si conservando los mismos precios de transporte por viajero y kilómetro aumentamos los ingresos tres veces más (en 1900 sólo ingresaban al año poco más de dos millones y ahora ingresan ocho), y disminuimos el coste de la tracción á la vigésima parte, podrá encontrarse la cifra aproximada de la mayor utilidad de la Compañía por el mayor gasto de unos cuantos focos eléctricos, en los que sólo pone el fluido, porque los demás gastos son de cuenta del Municipio.

**Los responsables.**—En primer término, el Ayuntamiento, que no utilizó en su tiempo el cambio de tracción para obtener la rebaja de tarifas.

Los alcaldes, que ya sea porque no se han preocupado de este asunto, ya que no han tenido voluntad, ó que no han podido hacerlo por tener las Compañías más influencia que ellos, y han callado.

Los concejales, delegados de tranvías, que por falta de preparación ó exceso de complacencia no han trabajado lo que debían.

El Director de la Compañía que, por atender á manejos casiquiles, ha descuidado su gestión, ofuscado por la utilidad del negocio, y sin preocuparse de estudiar el país y sus costumbres, que su calidad de extranjero no le permitían conocer anteriormente.

También es responsable el público, que no ha protestado una y otra vez de los muchos abusos que con él se cometen, como son: las paradas ilimitadas de coches, el no llegar al destino y no devolver el dinero, romperse ó mancharse una prenda por la grasa ó las goteras interiores, y no reclamar su valor, y es que teniendo tantas cosas de que protestar se ha preocupado de los que no interesan al bolsillo.

#### CUARTA PARTE—SOLUCIONES

**Via circular en la Puerta del Sol.**—Se solicitó primero por una instancia que los Directores de los tranvías del Este de Madrid, y de Estaciones y Mercados, y el del tranvía del Norte presentaron al Sr. Ministro de Fomento el día 3 de Marzo de 1900, pidiendo un nuevo trazado de línea para la Puerta del Sol, representado y explicado en planos y memoria que acompañan. El motivo principal en que fundaron dichos solicitantes su pretensión fué el de evitar la aglomeración de vías existentes en la Puerta del Sol para la circulación de los distintos tranvías que aflúan á esta plaza central.

En el informe del Sr. Ingeniero Director de Vías Públicas municipales, Sr. Alderete, se dice que con el plano presentado por los referidos directores de las mencionadas empresas de tranvías se demuestra todo lo contrario de lo que en su instancia dichos señores dijeron pretender, puesto que no se suprime ninguna de las vías existentes, aumentándose en cambio algunas más y resultando una complicación tan grande de



carriles, agujas, cambios y cruzamientos que *harian muy molesto y difícil el tránsito de las personas y vehículos ordinarios por dicha plaza* y complicada la instalación. Además, añade en su informe este ilustrado señor Ingeniero, en la línea aérea se proyectan todos los postes en las aceras, teniendo necesidad de un gran número de hilos tensores para sostener el hilo de trabajo, resultando una verdadera *tela de araña*, á una altura de seis metros, lo cual resulta anti-estético y peligroso.

Asegura que el beneficio que se obtendría no puede jamás compensar los inconvenientes de tanta complicación de vías en el sitio más céntrico y de más circulación de Madrid.

Y aconseja se proceda á efectuar nuevo estudio bajo la base de **simplificar** todo lo posible el número de vías que hayan de cruzar la Puerta del Sol. (Este informe está fechado el 16 de Mayo de 1900)

En el informe de los letrados presentado con fecha 26 de Marzo de 1901 decía: «Las propiedades y las vidas del vecindario están pendientes del cuidado que por el bien general ejercen las autoridades locales en el planteamiento y ejercicio en industrias que tienen su asiento y desarrollo en la vía pública, pero sobre las cuales tiene necesariamente que mantenerse una vigilancia y cuidado exquisitos, para que no se perturbe con el ejercicio de un derecho privado, como es el de una Empresa, (por más que dedique su esfuerzo y actividad el servicio general) el del vecindario, que es tan respetable y merece, por lo menos, igual protección que la que reclame aquélla».

Y en la Real orden de 2 de Marzo de 1901, referente al proyecto de instalación de vías públicas en la Puerta del Sol y autorizando á ejecutar las obras á las compañías de tranvías de Estaciones y Mercados y del Norte de Madrid, se fijan las prescripciones siguientes: 1.<sup>a</sup> Se suprimirá el apartadero que se proyecta delante del Crédito Lyonnais, esquina á la calle de Preciados. 2.<sup>a</sup> Se suprimirá el cambio que se establece desde la última farola central hasta cerca de la entrada de la calle Mayor. 3.<sup>a</sup> Se suprimirá el apartadero del tranvía de Leganés, frente al Ministerio de la Gobernación, en el momento que esta Empresa instale la tracción eléctrica. 4.<sup>a</sup> No se hará uso de la vía circular más que en los días de toros. 5.<sup>a</sup> Se retranqueará esta vía circular frente á los números impares de la Puerta del Sol, de manera que deje espacio suficiente para la parada de coches. 6.<sup>a</sup> Queda prohibido el cambio de trolley en la Puerta del Sol. 7.<sup>a</sup> Se refiere al asfaltado. 8.<sup>a</sup> Los coches del tranvía del Norte llegarán hasta la Plaza del Progreso y desde allí retornarán.

Finaliza el expediente con el acuerdo de 9 de Abril de 1901 dado por el Alcalde Presidente, Sr. Aguilera, ordenando que se cumpla la condición 4.<sup>a</sup> de las prescriptas en la citada Real orden de 2 de Marzo de 1901.

El 18 de Marzo de 1901 se había ordenado elevar el recurso al Sr. Gobernador civil, pero nada consta respecto de la resolución.

Más recientemente, en 1908, un Concejal, el Sr. Lequerica, tomó con



entusiasmo el asunto, pero tropezó con las resistencias pasivas de los demás, con las influencias de la Compañía de tranvías y hasta creemos que con algún informe que decía la imposibilidad de hacer el servicio de la Puerta del Sol por vía única.

En el plano que el mismo Sr. Lequerica presentó, está hecho el trazado y marcados los radios de las curvas (mayores todas que el de la curva de la calle de Carretas).

El funcionamiento es muy sencillo. Todos los coches del tranvía marcharían en el mismo sentido y sin parar en la vía circular; las paradas se sitúan en las desembocaduras de las calles, con lo cual se deja á los viajeros en las aceras, sin necesidad de cruzar entre los coches como ocurre ahora.

La vía circular próxima á las aceras permite que todas las personas que toman el tranvía en marcha no necesiten acudir á puntos determinados, con lo que se disminuye la aglomeración.

La parada de coches de alquiler enderredor del andén central aleja del público los malos olores de los caballos y no intercepta la parte estrecha de las calles que desembocan en forma de embudo.

En el mismo andén están situados los W. C. y urinarios subterráneos, y bastaría quitar la vía de Cuatro Caminos y Noviciado, para unir los tres andenes en uno solo.

Con esta reforma se quitaban todos los cruzamientos, todos los cambios del centro, y quedaba un solo hilo dando la vuelta sobre el encintado de las aceras.

No debe olvidarse cuando de la Puerta del Sol se trata, que ordena el artículo 112 del reglamento de 24 de Mayo de 1878 para la ejecución de la ley general de ferrocarriles que «*Los tranvías habrán de establecerse siempre de manera que no causen perjuicio ni entorpecimiento á la circulación de los vehículos ordinarios.*»

Al final del mismo artículo se dice: «Asimismo se establecerán las reglas oportunas para que no sufra perjuicios ni molestias el tránsito de los peatones.»

**Vigilantes de tranvías.**—Si en cada coche sólo se dejase una entrada y en ésta se colocase un chico de catorce años á veinte, para atender á los viajeros que desean subir ó bajar. contar el número de plazas vacantes, tanto de pago como gratuitas; cerrar la puerta cuando estuviese completo, prohibir la entrada á borrachos ó enfermos de contagio visible, mucho mejoraría el servicio, que llegaría á ser perfecto con el reglamento.

**Buzones para correspondencia.**—Se establecerán dos en todos los coches, uno indicando con un letrero el punto donde se recoge y otro departamento cerrado para que los Correos manden las balijas, que repartirán los carteros en los puntos de destino.

**Coches de dos pisos con 1.<sup>a</sup> y 2.<sup>a</sup>—Con rejillas para pequeños en-**



**cargos.**— Como hemos descripto al ocuparnos de los defectos de explotación.

**Coches para mercancías.**— Cumpliendo la concesión debían establecerse, especialmente desde las estaciones y los mercados.

**Para la mejor conservación del pavimento,** debía adosarse un carril plano al actual y traer adoquines de una longitud vez y media mayor que los actuales, para evitar la colocación de medios.

Al mismo tiempo debía recargarse el impuesto sobre los carros de dos ruedas y exigir que tuvieran las llantas de un ancho proporcional á los pesos que transportan.

**Kioscos de espera.**— En los finales de línea podrían construirse. En las paradas intermedias alquilar tiendas para este fin, como tiene establecido en los Cuatro Caminos el tranvía de la Ciudad Lineal y como tuvo hace años el tranvía del Norte en la calle de Hortaleza casi esquina á Fernando VI.

**Reglas de metal para indicar las paradas.**— Mientras se llega á la vía circular en la Puerta del Sol, único sitio en que se hacen las rayas de grasa, debía ordenarse la colocación de unos botones ó reglas de metal, que sería limpio y duradero.

**Los letreros de los coches.**— Hace tiempo solicitó el Centro de Hijos de Madrid, entre otras cosas, la colocación de tablillas indicando la dirección, es decir, que en los coches de Salamanca á Quevedo, llevaría en la parte superior una que dijera sólo «Salamanca», y en el extremo opuesto otra que dijera sólo «Quevedo», siguiendo el mismo criterio en las demás líneas.

**Billetes de correspondencia.**— Así como en los veranos establece la Compañía unos billetes circulares de recreo, debían establecerse billetes de correspondencia, como los establecidos por los «Cangrejos», para los viajeros que tienen que recorrer varios trayectos. Las combinaciones podrían ser sencillas y con alguna economía para el mayor recorrido.

**Tarifas.**— Las actuales tarifas son las siguientes:



LINEAS GENERALES	Longitud	TARIFA	
	Kilómetros.	Total.	Por kiló- metros
Sol-Ventas.....	3.900	0 20	5.12
Sol-Pozas.....	3 350	0 15	4.47
Sol-Pozas, Moncloa por Leganitos.....	2.250	0 25	7.69
Sol-Embajadores.....	3.000	0 15	5.00
Sol-Delicias.....	3.195	0 20	6 26
Sol Argüelles, Rosales.....	3.300	0 15	4.54
Sol-Goya (término).....	3.000	0 15	5.00
Sol Salamanca.....	2 950	0 15	5 09
Sol Hipódromo.....	3.400	0 15	4.41
Sol Argüelles, Retiro.....	3.600	0 20	5.55
Sol Cibeles. Puente de Toledo.....	3.350	0 20	5.96
Sol Quevedo.....	2.200	0 10	4 54
Sol Bombilla.....	3 150	0 30	9 52
Sol-Puente de Vallecas.....	3.800	0 25	6.58
Sol San Francisco.....	1.400	0 10	7.14
Sol Progreso.....	500	0 05	10 00
Sol Chamberí por Olavide.....	2 200	0 10	4 54
Sol Prosperidad.....	6 000	0 20	3.33
Sol Obelisco.....	3 000	0 10	3.33
Sol Cuatro Caminos por Fuencarral.....	3.550	0 10	2 81
Sol-Cuatro Caminos por Hortaleza.....	3.450	0 10	2 89
Sol-Puente de Toledo.....	2.900	0 15	5.17

PROMEDIO POR VIAJERO Y KILÓMETRO, 5,17

TRAYECTOS			
Noviciado San Bernardo.....	0.920	0 05	5.43
Sol-Goya.....	1.930	0 10	5 18
Antón Martín Alfonso XII.....	1.010	0 10	9 99
Sol-Santo Domingo.....	0.630	0 05	7.90
Santo Domingo-Noviciado.....	0.600	0 05	8.30
MADRILEÑA DE TRACCIÓN			
San Gerónimo-Argüelles por Zurbano.....	5.050	0 15	2 97
San Gerónimo-Estación del Norte.....	6.650	0 25	3 75
San Gerónimo Plaza de Olavide.....	3.200	0 10	3.12
San Gerónimo Hermosilla.....	3.150	0 10	3.17
San Gerónimo-Lista, San Gerónimo.....	5.500	0 15	2.72
San Gerónimo-Argüelles por Florida.....	4.200	0 15	3.57

PROMEDIO POR VIAJERO Y KILÓMETRO 3.21

PROMEDIO GENERAL 4.93.

Como se ve por el cuadro anterior hay también en las tarifas grandes privilegios; mientras un trayecto, Anton Martín Alfonso XII, cuesta diez céntimos kilómetro, otro, Noviciado-Quevedo, cuesta cinco, y otro,







TRAYECTOS	Distancia. — Kilómetros	PRECIO DE			
		Segunda clase.		Primera clase.	
		Exacto.	De Apli- cación.	Exacto.	De Apli- cación.
		Céntimos.	Cts.	Céntimos.	Cts.
Sol-Ventas.....	3 900	10 959	10	33 969	(1) 35
Sol-Pozas.....	3 350	9.113	10	29.178	30
Sol-Moncloa por Lega- nitos .....	3.250	9.132	10	28.307	30
Sol-Embajadores.....	3 000	8.430	10	26.130	30
Sol-Delicias.....	3.195	8 977	10	27.828	30
Sol-Argüelles, Rosales...	3.300	9.273	10	28.743	30
Sol Goya (final).....	3.000	8 430	10	26.130	30
Sol-Salamanca.....	2 950	8.289	10	25.694	25
Sol Hipódromo.....	3 400	9.554	10	29.614	30
Sol-Cibeles, Pt. Toledo...	3.350	9 413	10	29.178	30
Sol Quevedo.....	2.200	6.182	10	19 162	20
Sol-Bombilla.....	3 150	8.851	10	27.436	30
Sol Pt. de Vallecas.....	3 800	10 678	10	31.098	35
Sol-San Francisco.....	1.400	3 934	5	12.194	15
Sol-Progreso.....	500	1.405	5	4.355	5
Sol-Olavide.....	2 200	6.182	10	19 162	20
Sol-Prosperidad.....	6.000	16 860	15	52.260	50
Sol-Obelisco.....	3.000	8 430	10	26 130	25
Sol-Cuatro Caminos:					
Fuencarral.....	3.550	9.975	10	30 920	30
Hortaleza.....	3.150	9.684	10	30.049	30
Sol-Leganés.....	12.000	33.720	35	104.510	1.00
Sol-Puente Toledo..	2.900	8.149	10	25.259	25
Argüelles Retiro.....	3.600	10.116	10	31.356	35
	60.445	226.046	250	700.672	705

**Beneficios de la Compañía con la tarifa regularizada.**—Hemos redondeado las cifras ajustándonos á la realidad; pero por las sumas que damos al final, puede verse que tampoco se perjudica la Compañía, porque en los 60.445 kilómetros resulta el tanto por kilómetro á 4,13 céntimos, en vez de los 2,81 que proyectamos al principio para segunda clase, y á 11,66 el de primera, resultando como promedio (véase página anterior),  $3 \times 4,13 + 2 \times 11,66 = 12,39 + 23,32 = 35,71$ , ó sea,  $\frac{45,71}{5}$  el término medio que resulta de 9,15, en vez de los 5,17 actuales, con lo que resulta un beneficio á la Compañía de 3,98 céntimos por viajero y kilómetro.

(1) Tres trayectos de 10, Sol-Independencia, éste á Pardiñas, Pardiñas-Manuel Becerra y de ésta á las ventas 5 céntimos, con lo cual se cumple la concesión.



## COMPENSACIONES QUE PUEDEN DARSE ADEMÁS

### A LA COMPAÑÍA

1.º **Dar estado legal** á todas las deficiencias burocráticas y dispensarle de las instalaciones *que tienen obligación de hacer*.

2.º **Supresión de todos los viajeros gratuitos**, *vendiendo* á las dependencias oficiales, civiles ó militares, tarjetas como las de los carteros para las autoridades en servicio.

3.º **Caso de que las Compañías aceptasen como tarifa la mitad** por las mañanas hasta las ocho, la unificación de concesiones en la forma descrita.

4.º **En el caso de que las Compañías no hiciesen la unificación del precio**, el Gobierno o el Ministro de Hacienda ordenaría una revisión de la contabilidad de la Compañía.

Los Ayuntamientos impondrían multas, prohibirían la circulación de coches que no estuviesen desinfectados, harían obras en las vías públicas para dificultar el servicio, ordenarían á los letrados empezasen los expedientes de caducidad por incumplimiento de contrato, prohibiendo la circulación en las líneas que no tuviesen el hilo de trabajo y el de retorno, como marcan las condiciones, y, finalmente, se incautarían de aquellas líneas que han incurrido en ese vicio.

**El Ayuntamiento**, para resarcirse de los perjuicios que el cambio de tracción le hizo suprimiendo el alimento de las mulas, que pagaba consumos; del carbón, que también lo pagaba, impondría un canon al fluido que entra del exterior para el servicio de tranvías.

Ordenaría una vigilancia exquisita de las vías públicas y prohibiría á todos sus empleados que aceptasen pases de las Compañías.

**El público**.—Sufiría con paciencia la campaña que sus representantes hacían en su obsequio.

Declararía el boicot á los tranvías, no tomándolos más que lo estrictamente necesario y algún trayecto, como la cuesta de Atocha, rogaria, á los que no lo supiesen, la bajasen á pie, á fin de que los coches bajasen completamente vacíos.

Reclamaciones judiciales por mal servicio, indemnizaciones por manchas de ropa, indemnizaciones por accidentes aplicando la ley de los del trabajo, etc.

17.º **La comisión gestora**.—Pediría al Ayuntamiento concesión de una nueva red de tranvías por el mismo sitio, y como según las concesiones y los precedentes (calle de Alcalá, Florida, etc.) tiene derecho el Ayuntamiento á concederla, una vez obtenida la concesión se ejecutarían las obras en el trayecto que mejor pareciera, á título de ensayo y de aviso.

Madrid, 13 de Julio de 1911.



## ANEXO

### Contestación á la Memoria publicada por las Compañías de Tranvías.

Terminado ya el anterior dictamen recibimos un folleto titulado *Estudio de las condiciones mediante las cuales podría realizarse la unificación de las tarifas tranviarias en las líneas pertenecientes á las Sociedades del Este de Madrid, de Estaciones y Mercados, de Leganés, del Norte y de la de Tracción.*

Mejor que amoldar nuestro trabajo á contestar éste, hemos preferido dejarle como estaba, haciendo sólo á continuación los comentarios que aquél nos sugiere.

Los puntos principales que el citado estudio abarca tratan:

Del beneficio que obtendría el pueblo de Madrid.

De los bienes que han de ser objeto de reversión.

De la unificación del término de las concesiones.

De las tarifas.

De las reformas que necesitan para el mayor aumento de la circulación.

De las compensaciones que piden.

**Del beneficio que obtendría el pueblo de Madrid.**—Le fijan en un millón de pesetas por año, pero para obtenerle no tienen en cuenta más que lo que les favorece y no la realidad.

Dicen que de los 74.466.469 viajeros transportados en 1910 han pagado tarifas superiores á diez céntimos.	13.444.239, por pts.	2.429.608,10
Y los viajeros que seguirán pagando más de los diez céntimos serán...	991.338, por pts.	274.287,70
Lo cual da una diferencia de.....	12.452.901	2.155.320,40
Los 12.452.901 que ahora pagarán diez céntimos producirán á las Compañías.....	pts.	1.245.290,10

Y, por tanto, gana el pueblo de Madrid, por año, pesetas. 910.020,30

Falta en esta cuenta el número de viajeros que hoy pagan cinco céntimos y luego van á pagar diez (puesto que suprimen los trayectos de cinco céntimos), para descontar de esa utilidad.

Y que esta cifra es importante no tiene duda, porque son muchos los trayectos de cinco céntimos y de mucho movimiento: Fuentecilla, Antón Martín, Progreso, Noviciado, Santo Domingo, Florida, etc., y si los que pagan más de diez céntimos representan la sexta parte del total, seguramente que los que pagan sólo cinco céntimos representan la tercera parte, y en este caso, la tercera parte de 74 millones sería 22, próximamente, que pagando diez céntimos en vez de cinco, producirían un aumento á la compañía de más de las.

910.030,30

000,00



Pero no vamos á regatear su cálculo y aceptamos que el pueblo de Madrid gana el millón porque la tarifa obrera de cinco céntimos hasta las ocho de la mañana le cubre con exceso, no sólo por lo que á tranvías se refiere, sino por lo que puede mejorar al modesto empleado, al obrero y sus familias, viviendo en mejores cuartos y más al aire libre.

**De los bienes que han de ser objeto de la reversión.**—Hacen un extenso razonamiento, más de 12 páginas del libro, para demostrar que las fábricas productoras de fluido no deben revertir, y que al entregarlas al término de la concesión, hacen una dejación de sus derechos, que merece más recompensa.

No sabemos lo que el Excmo. Ayuntamiento y sus dignos concejales resolverán, pero creemos acordarán que las fábricas no deben revertir por las razones siguientes:

Producen las fábricas el fluido por medio del carbón; no sabemos lo que les costaba el kilovatio, pero sí que lo compraron á la Compañía Madrileña á quince céntimos (si les hubiera salido más barato no lo hubieran comprado).

Hoy lo compran á seis céntimos kilovatio á la Sociedad Hidroeléctrica Española; por lo tanto, ¿para qué se quiere una fábrica que produce el fluido á más de quince céntimos, si se puede comprar á menos de la mitad? Y eso es hoy en el estado que se encuentra la ciencia eléctrica. ¿Quién sabe si el día de la reversión será la mitad?

Por tanto, no creemos se le ocurra á nadie mirar como dádiva generosa un artefacto anticuado é inútil industrialmente, que ha de estar parado, sin producir y costando su conservación, como está hoy.

**De la unificación del término de las concesiones.**—Véase cuanto hemos dicho en las págs. 29 y siguientes. Si aceptan la cuenta en aquella forma (más exacta que la propuesta por ellos), no hay inconveniente en tratar, porque justo es que los actuales vecinos de Madrid disfruten algún beneficio, aunque sea á costa de los que vivan en 1940, y además, ¿quién es capaz de juzgar la importancia que entonces tendrán los tranvías! Creemos que actualmente están llegando á su apogeo especulativo, vendrán después los metropolitanos, los ómnibus automóviles y los ferrocarriles eléctricos á quitarles importancia, si una dirección acertada no va preparando la evolución.

**De las tarifas.**—Insistimos en lo dicho en la pág. 40. Mejor que la *tarifa única* es la **tarifa unificada**, fijando el precio por viajero y kilómetro de recorrido, que es lo equitativo, y así se evitarán discusiones que ya se apuntan en la pág. 10, tercer párrafo de la Memoria que comentamos, cuando se prolonguen las líneas ó adquiera la Compañía de tranvías las líneas del Pardo, Colmenar, Vallecas y otras.

Teniendo convenido el precio viajero kilómetro en primera y segunda, no hay nada que convenir, respecto á precio, cuando se autorice una prolongación.



**De las reformas que necesitan.**—No creemos deban regatearse facilidades á la explotación, y, por tanto, no discutimos las que proponen; únicamente hemos de insistir, una vez más, en que *no se conceda ninguna reforma sin que la Compañía se comprometa á construir la vía circular de la Puerta del Sol*, doble ó sencilla, según le convenga, y, desde luego, á quitar inmediatamente el cruce Montera-Carretas, que **todos los días** interrumpe la circulación al anochecer.

Los cruzamientos de tres y cuatro vías, son tan perjudiciales para los coches y carros como peligrosos para los peatones. Imagínese un peatón teniendo que atender á tres ó cuatro tranvías á un tiempo, y podrá juzgarse el pánico que se apodera de quien, por huir de uno, se lanza sobre otro. Esto se ve todos los días y debe evitarse.

**El aumento de circulación.**—Las reformas que solicitan obedecen á la seguridad que tienen de que va á aumentarse considerablemente el tráfico; los 74 millones de viajeros subirán á más de un centenar en el primer año, y esto les hace prevenirse.

Es oportuno que recordemos aquí lo dicho al tratar de los coches en las págs. 27 y 28. Piensen en las ventajas del coche de ochenta á cien viajeros, con los cuales podría hacerse el tráfico por las líneas actuales, tal como están de doble número, suprimiendo los remolques y sin apelar á establecer cabezas de línea fuera de la Puerta del Sol que, aunque beneficioso para el tráfico, es molesto para el viajero.

**De las compensaciones.**—Deben variarse las que proponen las Compañías en la siguiente forma:

A. Se unificarán los plazos de reversión de todas las concesiones, tomando como base el término medio que, según el cuadro de la pág. 31, corresponde á 31 de Diciembre de 1943, y se prorroga por diez años, ó sea, hasta finalizar el año 1953.

B. En lo relativo á conservación del pavimento, todas las concesiones quedarán asimiladas á las del tranvía de Madrid, y, por tanto, exentas de dicha conservación; pero tendrán obligación de añadir á cada uno de los carriles actuales una plancha plana de diez centímetros de ancho, firmemente sujeta á aquél.

Cesará la obligación de conservar el pavimento tan pronto esté colocado este contracarril.

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

D. Dar estado legal á todas las deficiencias burocráticas y dispensar las de las instalaciones que tienen obligación de hacer.

E. Supresión de todos los viajeros gratuitos, vendiendo á las dependencias oficiales, civiles ó militares, tarjetas como las de los carteros para las autoridades en servicio.



F. Cualquier otra concesión de línea de tranvías que se solicite por la superficie del terreno, sea por las Compañías ó por un particular, reverterá en la misma fecha de 31 Diciembre de 1953.

Madrid, 20 de Junio de 1911:

El vocal ponente,

**Mauricio Jalvo.**

(Presidente del Centro de Hijos de Madrid).

## ACUERDO

La Junta gestora de la rebaja y unificación de las tarifas de los tranvías, en la reunión celebrada el día 27 del pasado Junio en el local de la Cámara de Comercio, prestó su conformidad al anterior dictamen, y acordó por unanimidad la impresión y reparto del mismo.

Madrid 1.º de Julio de 1911.

El Secretario,

**Francisco Huerta.**



# INDICE

Páginas

## Primera parte.

### Las concesiones.

Un poco de historia.....	1
Expedientes municipales.....	6
El Ayuntamiento no sabe lo que será suyo al terminar las concesiones.....	6
Las empresas de tranvías están sin reglamento.....	9
Incumplimiento de los contratos por las Compañías.....	11
Vicios de nulidad.....	13

## Segunda parte.

### La explotación.

Tracción eléctrica.....	14
Doble vía y apartaderos.....	14
Coches remolcados.....	14
Peligro de los cables en la Puerta del Sol.....	14
Instalación de las vías.....	15
Circulación en la vía pública.....	15
Irregularidad en el servicio.....	15
Número de viajeros.....	16
Relaciones de los empleados con el público.....	17
Relaciones del público con los empleados.....	17
Higiene de los coches.....	17
Los que viajan gratis.....	18
Los privilegiados.....	18
Los letreros.....	19
Desagües y rodadas.....	20



### Tercera parte.

#### Tarifas y parte financiera.

Ingresos y gastos.....	20
Balances.....	22
Defectos de la explotación.....	25
Cuadros de marcha.....	25
Los coches.....	27
Los ingresos son menores con estos coches.....	28
Unificación del término de las concesiones.....	29
Precio que pretenden las Compañías por la rebaja de tarifas.....	33
Lo que ya han ganado con el cambio de tracción.....	34
Los responsables.....	35

### Cuarta parte.

#### Soluciones.

Vía circular en la Puerta del Sol.....	35
Vigilantes de tranvías.....	37
Buzones para la correspondencia.....	37
Coches con primera y segunda de dos pisos.....	37
Coches para mercancías.....	37
Para la mejor conservación del pavimento.....	37
Kioscos de espera.....	38
Reglas de metal para indicar las paradas.....	38
Indicadores de dirección.....	38
Billetes de correspondencia.....	38
Tarifas.....	38
Unificación de tarifas.....	40
Beneficios de la Compañía con la tarifa regularizada.....	41
Compensaciones que pueden darse además á las Compañías.....	42
En el caso de que las Compañías no hiciesen la unificación de precio.....	42

### ANEJO

#### Contestación á la Memoria publicada por las Compañías de tranvías.

Del beneficio que obtendría el pueblo de Madrid.....	43
De los bienes que han de ser objeto de revisión.....	44
De la unificación del término de las concesiones.....	44
De las tarifas.....	44
De las reformas que necesitan.....	45
Del aumento de circulación.....	45
De las compensaciones.....	45
Acuerdo.....	46







