

SOCIEDAD MADRILEÑA
DE TRANVIAS

CONVENIO

entre el excelentísimo
Ayuntamiento y la So-
ciedad Madrileña de
Tranvías para constituir
una Empresa mixta de
transportes urbanos & &

CONSTITUCIÓN Y OBJETO
DE LA EMPRESA



IMPRENTA DE SAMARÁN

Mallorca, 4.—teléfono 70806

1933

Ayuntamiento de Madrid



FM 4349

SOCIEDAD MADRILEÑA
DE TRANVIAS

CONVENIO

entre el excelentísimo
Ayuntamiento y la So-
ciedad Madrileña de
Tranvías para constituir
una Empresa mixta de
transportes urbanos & &

CONSTITUCIÓN Y OBJETO
DE LA EMPRESA



IMPRESA DE SAMARÁN
Mallorca, 4.—teléfono 70806
1933

Ayuntamiento de Madrid

	Línea	Vías	Edificio
	(1)		
Conservacion	>10.000 -	10.000	<10.000
Renovacion Ord.	<20.000	10.000	10.000
Renovacion Ext.	>20.000	100.000	20.000
		>100.000	>20.000

(1) Per acuerdo n° 14 de 4-IV. 935



CONSTITUCIÓN Y OBJETO DE LA EMPRESA

BASE 1.^a

El Ayuntamiento de Madrid y la Sociedad Madrileña de Tranvías acuerdan concertar las presentes bases para la explotación de la red constituida por todos los servicios de tranvías y autobuses y cuantos referentes a transportes urbanos de carácter colectivo se realicen con intervención del Ayuntamiento o por concesión suya, a cuyo efecto solicitará del Estado la exclusiva en la intervención de todas las concesiones de transportes urbanos que afecten a Madrid.

Estas bases servirán al propio tiempo para la ordenación de las reversiones al Ayuntamiento de Madrid de las líneas de tranvías de esta capital y para fijar las relaciones económicas de las partes contratantes referentes a tranvías y autobuses. Para otra clase de transportes colectivos que se establezcan podrán estipularse nuevas bases económicas.

BASE 2.^a

GOBIERNO Y ADMINISTRACIÓN DE LA EXPLOTACIÓN

La dirección y administración de la explotación correrá a cargo de un Consejo, en el que estarán repre-

sentados el Ayuntamiento y la Sociedad Madrileña de Tranvías, en la proporción de un tercio el primero y dos tercios la segunda del número total de los que compongan el Consejo, sin perjuicio de que la representación del Ayuntamiento se aumente, sin llegar a constituir mayoría, a medida que aumente su aportación en la Empresa.

El funcionamiento del Consejo se regirá por un reglamento especial dictado de común acuerdo por los contratantes antes de firmarse el convenio.

BASE 3.^a

ELEMENTOS DE LA EXPLOTACIÓN

Constituirán los elementos de la explotación:

Por parte del Ayuntamiento:

- a) El derecho a explotar las líneas de tranvías que le pertenecen en propiedad y las que en lo sucesivo vaya adquiriendo por expiración legal del plazo de su respectiva concesión o por cualquier otro motivo.
- b) Las concesiones administrativas que en lo sucesivo otorgue relacionadas con los transportes en común.
- c) La explotación del servicio público de autobuses en las condiciones que se determinan en este convenio.
- d) Las cantidades que entienda conveniente apor-

tar para la instalación y explotación de esas nuevas concesiones.

Por parte de la Sociedad Madrileña de Tranvías:

a) Las líneas de tranvías cuya concesión disfruta en la actualidad directamente o por intermedio de sus filiales, Tranvía del Este de Madrid, Tranvía de Estaciones y Mercados, Sociedad General Española de Tranvías, Compañía Eléctrica Madrileña de Tracción y Tranvías del Norte.

b) Las líneas de tranvías concedidas por el Ayuntamiento con posterioridad a la fecha de aprobación del convenio de 8 de noviembre de 1926.

c) Los edificios, instalaciones y material móvil que se especifican en los anejos números 2, 3 y 4, y cuantos bienes de este género se afecten en lo sucesivo de un modo permanente a los servicios de tranvías o autobuses, aunque en algún momento pertenezcan a otras entidades y personas, incluyéndose en lo relacionado las centrales eléctricas o similares.

d) Las cantidades que aporte en lo sucesivo para la instalación y explotación de nuevas concesiones, incluso la de autobuses.

BASE 4.^a

Al terminar el plazo de cada una de las concesiones de líneas de tranvías que constituyen los elementos de la Sociedad Madrileña de Tranvías y de sus filiales, la línea y todo el material fijo, móvil y dependencias

que la integran, según el ajeno núm. 2, pasarán a ser de la propiedad plena del excelentísimo Ayuntamiento, y en su consecuencia a engrosar los elementos de la Corporación municipal referidos en la base anterior.

BASE 5.^a

NUMERARIO PARA LA EXPLOTACIÓN

La Compañía de Tranvías aportará las cantidades necesarias para el establecimiento de todas las líneas de autobuses que se establezcan, en relación con lo que determina el apartado 9.º de la base 11.

Cuando las necesidades de la explotación o su ampliación requieran aportaciones en efectivo metálico para los servicios de tranvías y en cantidad superior a la que más adelante se fija para los gastos de renovación del material y con destino a nuevas líneas, nuevos cables, variaciones de trazado, nuevos edificios, nuevos coches, etc., el numerario preciso lo podrán desembolsar el excelentísimo Ayuntamiento y la Sociedad Madrileña de Tranvías. En el caso de que el Ayuntamiento no crea conveniente hacer aportación, debe realizar todo el desembolso la Sociedad Madrileña de Tranvías; pero siempre dentro del límite de sus disponibilidades, y sin perjuicio de sus demás obligadas atenciones, todo justificado a satisfacción del Ayuntamiento.

Ha de ser base de estas entregas de numerario la apreciación de que podrá pagarse el interés y amortización del capital con los rendimientos de la explotación en común que la Empresa realice. Este pago ha de hacerse a la entidad o parte que hubiera realizado el desembolso, y por lo que se refiere al interés, será base el que el Banco de España tenga establecido en el momento de la entrega por sus préstamos de carácter personal.

También podrán obtenerse las cantidades necesarias por acuerdo de ambas partes mediante emisión de títulos a colocar en el mercado. El servicio de interés y amortización de estos títulos será pagado y garantizado por el conjunto de la explotación.

BASE 6.^a

PROHIBICIÓN DE LIMITAR EN FORMA ALGUNA LA PROPIEDAD DE LOS BIENES AFECTOS A LA EXPLOTACIÓN SIN ESPECIAL CONVENIO

Tanto los bienes afectos a la explotación de la red actual comprendidos en los anejos números 2, 3 y 4, como los que en lo sucesivo se adquieran al mismo objeto, no podrán ser gravados bajo forma alguna que limite la propiedad de los mismos para el día de su reversión al Ayuntamiento, aun cuando para ello muestre su conformidad el Consejo de Administración, sin especial convenio, solemnemente tramitado y aprobado por la Corporación municipal.

BASE 7.^a

CANCELACIÓN DE TODOS LOS DERECHOS EXTRAÑOS A LOS DEL AYUNTAMIENTO SOBRE LOS BIENES AFECTOS A LA EXPLOTACIÓN

Todos los derechos extraños a los del Ayuntamiento sobre los bienes inventariados en los anejos números 2, 3 y 4 y sobre los adicionados posteriormente, así como toda carga financiera o de naturaleza real, anotaciones marginales o preventivas en el Registro de la Propiedad y cuanto en general pueda limitar la plena propiedad y dominio del Ayuntamiento sobre tales bienes, deberán quedar liquidados, saldados y cancelados por la Sociedad Madrileña de Tranvías a costa de la misma.

A este efecto la referida Compañía se obliga a destinar la suma necesaria para amortizar cada cinco años, a partir de la fecha en que entre en vigor este convenio, el 15 por 100 del importe total de los gravámenes a que se hace referencia, hasta llegar a producir el saneamiento completo y perfecto de los bienes expresados para que no revivan bajo título alguno, ni aun por razón de preceptos estatutarios de la Sociedad a que hubieran pertenecido o de cualesquiera otras de explotación de los mismos, debiendo justificar con certificaciones del Registro, en plazo máximo de seis meses, las liberaciones parciales que se hayan efectuado en cum-

plimiento de esta obligación, y, en su día, la liberación total.

BASE 8.^a

DURACIÓN DEL CONVENIO

Este convenio entrará en vigor desde el momento en que por ambas partes quede convenida su aceptación, sin perjuicio de formalizarlo mediante escritura pública, y terminará el día 2 de diciembre de 1976, en cuya fecha revertirán al Ayuntamiento todos los elementos a que hace referencia la base 3.^a

BASE 9.^a

RESCATE POR EL AYUNTAMIENTO DE LAS CONCESIONES

El Ayuntamiento podrá municipalizar en cualquier momento los servicios de transportes que aún no lo estuvieren y que forman la explotación común concertada en este convenio, con arreglo a la legislación que rija la materia y a bases que garanticen al Ayuntamiento el procedimiento más breve para conseguir sus fines y a la Sociedad Madrileña de Tranvías la justa y rápida percepción de cuanto deba satisfacerse por valores e indemnización.

REGIMEN ECONOMICO

BASE 10

CUENTAS DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTES

Con todos los requisitos de perfección, detalle y claridad que sean necesarios, a juicio de la Administración municipal, y con arreglo al Código de Comercio, se llevarán por el Consejo de la Empresa Mixta cuentas separadas de cada uno de los servicios de transporte que se realicen y que constituirán las cuentas de explotación.

BASE 11

INGRESOS BRUTOS Y GASTOS DE LA EXPLOTACIÓN DEL SERVICIO DE AUTOBUSES

La cuenta de explotación del servicio de autobuses tendrá como ingresos los conceptos siguientes:

- 1.º Expendición de billetes.
- 2.º Enajenación del material de todas clases.
3. Indemnizaciones.
4. Anuncios.
- 5.º Cualquiera otros obtenidos por el ejercicio de la industria.

Y como gastos:

- 1.º Dirección.

- 2.º Movimiento.
- 3.º Tracción.
- 4.º Material móvil.
- 5.º Edificios.
- 6.º Tributos y gastos generales.
- 7.º Renovación.
- 8.º Varios.
- 9.º Amortización e intereses de las cantidades desembolsadas para la instalación del servicio, teniendo en cuenta que el plazo máximo de amortización será de cinco años cuando se trate del material móvil.

BASE 12

INGRESOS INTEGRANTES DEL PRODUCTO BRUTO Y GASTOS DE LA EXPLOTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANVÍAS, EXCEPTO AUTOBUSES

La cuenta de explotación de los servicios de tranvías tendrá como ingresos los conceptos siguientes:

- 1.º Expendición de billetes.
- 2.º Enajenación del material de todas clases.
- 3.º Indemnizaciones.
- 4.º Anuncios.
- 5.º Derechos de peaje.

Para determinar los derechos que por este concepto correspondan a cada una de las partes, el Consejo de Administración de la Empresa mixta determinará la fórmula matemática que haya de aplicarse tomando

como base la longitud de la línea objeto del aprovechamiento y el precio del recorrido; cuyos dos elementos habrán de relacionarse con la frecuencia o periodicidad del servicio.

6.º Alquileres de las casas de la calle de Alcalá, números 150 y 154, y de cocheras y depósitos.

7.º Cualesquiera otros que pudieran obtenerse.

Constituirán los conceptos de gastos:

- 1.º Dirección.
- 2.º Movimiento.
- 3.º Tracción.
- 4.º Conducciones eléctricas, centrales, etc.
- 5.º Material móvil.
- 6.º Vías.
- 7.º Edificios.
- 8.º Tributos y gastos generales.
- 9.º Renovación ordinaria y extraordinaria.
10. Varios.
11. Las compensaciones a que se refiere la base 16.
- 12. Intereses y amortización de las cantidades de primer establecimiento desembolsadas después de firmado este convenio.

BASE 13

REGLAS PARA LA CLASIFICACIÓN DE LOS GASTOS DE EXPLOTACIÓN

Se entenderá que no se encuentran incluidos en los

gastos de explotación señalados en los números 7.º y 9.º de la base 11 y en los números 9.º, 11 y 12 de la base 12, los que sean objeto de especificación en las bases siguientes.

La interpretación en caso de duda corresponderá al Consejo de la Empresa mixta, y si dentro de éste no se hallasen conformes los Consejeros representantes del Ayuntamiento se someterá la discrepancia al arbitraje de un Tribunal, formado por el Decano del Colegio de Abogados, el Director de la Escuela de Comercio y el Profesor de Derecho mercantil de la Universidad Central.

BASE 14

INDEMNIZACIONES Y FONDOS DE RESERVA

Como varios se incluirá en cada una de las cuentas a que nos venimos refiriendo las indemnizaciones por accidentes del trabajo y daños a personas y cosas. A ese efecto el Consejo presupondrá anualmente una cantidad, y la parte que al finar el ejercicio no hubiese tenido aplicación pasará a constituir un fondo de reserva para los mismos casos. Este fondo corresponde al Ayuntamiento de Madrid y a la Compañía Madrileña de Tranvías, y caso de rescindirse el convenio se repartirá con arreglo a las normas que para participación en cada uno de los servicios se establece en el presente contrato.

BASE 15

GASTOS OCASIONADOS EN RELACIÓN CON LOS BIENES MUEBLES E INMUEBLES DE LA EXPLOTACIÓN

Los gastos de explotación correspondientes a los bienes muebles e inmuebles afectos a la misma pueden ser de tres clases: de conservación, de renovación ordinaria y de renovación extraordinaria.

A) Se conceptúan gastos de conservación los siguientes:

1.º *En el servicio de autobuses:*

a) La reparación de edificios e instalaciones afectos a este servicio, cuando el coste de la reparación sea inferior a 10.000 pesetas.

b) Los que ocasione el entretenimiento y reparación del material del servicio y la reparación y reposición de neumáticos.

c) El ordinario entretenimiento del material de tracción para mantenerlo en buen estado de servicio, alejando la necesidad de efectuar grandes reparaciones.

2.º *En el servicio de tranvías:*

a) Los de reparación o reposición del material de vías expuesto a desgaste, tales como curvas, cambios, agujas, básculas, etc.

b) La constante reparación de las líneas eléctricas.

c) Las reparaciones de *chassis*, motores y carrocerías.

d) La reparación de edificios, cuando no exceda de 10.000 pesetas el coste de aquélla.

e) Los rebacheos del pavimento de la vía y zonas laterales de 0,50 metros de ancho.

f) El ordinario entretenimiento del resto del material para mantenerlo en buen estado de servicio, alejando la necesidad de efectuar grandes reparaciones.

B) Se conceptuarán como obras de renovación ordinaria:

1.º *En el servicio de autobuses:*

a) La reposición del material del servicio, siempre que no represente su sustitución total ni se encuentre incluido en el concepto de conservación.

b) La reposición de herramientas de los talleres y del pequeño material de los mismos.

c) Las obras en los edificios de las cocheras, almacenes, depósitos y similares, cuando el gasto sea superior a 10.000 pesetas y no exceda de 20.000.

2.º *En el servicio de tranvías:*

a) La reposición del material fijo de vías, cuando el presupuesto de cada obra sea superior a 10.000 pesetas y no exceda de 100.000.

b) La renovación de los cables de alimentación, cuando el presupuesto de cada obra no exceda de pesetas 20.000.

c) La reparación de edificios, cuando el presupuesto de cada obra exceda de 10.000 pesetas sin pasar de 20.000.

C) Como gastos de renovación extraordinaria se reputarán los siguientes:

1.º *En el servicio de autobuses:*

a) La sustitución de los coches inventariados que se retiren del servicio por inútiles.

b) La reposición de máquinas y del material grande de los talleres.

c) Las obras en los edificios cuyo coste exceda de 20.000 pesetas.

2.º *En el servicio de tranvías:*

a) La reposición del material fijo de vías y conducciones eléctricas, cuando su coste exceda del límite señalado de 100.000 y 20.000 pesetas, respectivamente.

b) La reposición de máquinas y del material grande de los talleres.

c) La sustitución de grupos electrógenos y de acumuladores y maquinaria en general de la central y subcentrales eléctricas.

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

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

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

BASE 16

OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN

Entre los gastos cargados a la explotación del servicio de tranvías figurará una cantidad, que percibirá la Sociedad Madrileña de Tranvías, en concepto de retribución del capital circulante de la explotación, intereses perdidos del importe de los aprovisionamientos de material y compensación por la anormalidad financiera que pudiera causarle la unificación de las reversiones, cuya cantidad se regulará por el porcentaje correspondiente sobre el producto bruto de la explotación, con arreglo a la siguiente escala.

PRODUCTO BRUTO ANUAL

MILLONES DE PESETAS

CIENTO
POR
TANTO

Hasta 18	4,50
Comprendido entre 18 y 19	5
— — 19 y 20	5,50
— — 20 y 20,5	6
— — 20,5 y 21	6,50
— — 21 y 21,5	7
— — 21,5 y 22	7,50
— — 22 y 22,5	8
— — 22,5 y 23	8,50
— — 23 y 23,5	9
— — 23,5 y 24	9,50
Mayor de 24	10

El importe del devengo por los conceptos mencionados no podrá exceder en ninguna anualidad del correspondiente a la recaudación obtenida en el ejercicio de 1931-32.

BASE 17

GASTOS DE INTERESES Y AMORTIZACIÓN EN EL SRVICIO DE TRANVÍAS

Al concepto de intereses y amortización que figura en el número 12 de los gastos de explotación del servicio de tranvías se cargarán los correspondientes a los desembolsos hechos para primer establecimiento de dicha explotación o de la emisión de títulos prevista en la base 5.^a, siempre que se trate en efecto de desembolsos hechos o títulos emitidos después de entrar en vigor el presente convenio.

BASE 18

TRIBUTOS

Se cargarán al número 6 de la base 11 y 8 de la base 12 los gastos por contribuciones e impuestos nacionales, provinciales o municipales satisfechos por razón de la industria o de los bienes incluidos en la explotación, el impuesto sobre el transporte de los viajeros y las exacciones municipales sobre la industria, salvo el canon municipal por ocupación de la

vía pública y su adicional por las líneas no revertidas y en la forma hoy pactada; pero se excluirá todo tributo nacional, provincial o municipal sobre las acciones y obligaciones emitidas por las Compañías concesionarias y sus dividendos o cupones.

BASE 19

ORDENACIÓN DE LOS GASTOS

Con carácter general, la ordenación de los gastos que deban ser imputados a cada una de las cuentas de explotación común, tanto de autobuses como de tranvías, se ajustará a las siguientes normas:

a) Todos los gastos de conservación los acordará el Director de la explotación conjunta, o quien haga su veces en delegación del Consejo de Administración, dando cuenta a éste.

b) Los gastos de renovación ordinaria los acordará el Consejo, y si éste, debidamente convocado, dejase transcurrir dos semanas consecutivas sin adoptar acuerdo respecto a las propuestas que sobre tales gastos le hayan sido sometidas, se tendrán como aprobados por el mismo los proyectos y presupuestos formulados.

En casos de reconocida urgencia se podrá ordenar el comienzo de la obra por la Dirección, dando cuenta al Consejo en el mismo día.

c) La autorización de los gastos de renovación

extraordinaria del material corresponderá al Consejo de la Empresa mixta, con las mismas salvedades del caso anterior, pero previa la aprobación del gasto por el Ayuntamiento. Transcurido el plazo de dos meses sin que el Ayuntamiento haya tomado resolución alguna se le tendrá por conforme, siempre que se acredite haber solicitado oportunamente su conformidad.

BASE 20

GASTOS EXTRAORDINARIOS

Los acuerdos del Consejo que lleven aparejada la habilitación de créditos para satisfacer gastos que no puedan ser atendidos con los ingresos ordinarios, deberán ser aprobados o rechazados en el plazo máximo de dos meses por el excelentísimo Ayuntamiento. Transcurrido dicho plazo sin haber manifestado oposición se le tendrá por conforme, cuando resulte acreditado haber sido recabada la aprobación del Municipio.

BASE 21

LIQUIDACIÓN Y DETERMINACIÓN DE LA PARTICIPACIÓN DE BENEFICIOS DEL SERVICIO DE AUTOBUSES

Esta cuenta de explotación se liquidará anualmente al 30 de junio de cada año. Si arrojase déficit se acumularán las pérdidas de un año para otro, destinán-

dose para amortizarlas, en caso necesario, hasta el 50 por 100 de los beneficios de años posteriores en esta explotación, haciéndose cargo en definitiva la Sociedad Madrileña de Tranvías, sin derecho a indemnización de ninguna clase por parte del Ayuntamiento, de las que resulten y no hayan podido ser enjugadas.

Si hubiera beneficios se repartirán, adjudicando un 67 por 100 a la Sociedad Madrileña de Tranvías y el 33 por 100 restante al Ayuntamiento.

BASE 22

LIQUIDACIÓN DE BENEFICIOS DE LOS SERVICIOS DE TRANVÍAS Y DEMÁS MEDIOS DE TRANSPORTE

Los beneficios de la cuenta de explotación común por los servicios de tranvías y demás medios de transporte se liquidarán anualmente, y se distribuirán en la forma que a continuación se indica:

1.º En primer término se liquidarán los beneficios correspondientes a las líneas actuales construidas con capital aportado exclusivamente por las Sociedades concesionarias y relacionadas en el anejo número 1. Percibirá de modo preferente el Ayuntamiento de Madrid la participación que le habría correspondido con aplicación estricta del convenio de 8 de noviembre de 1926.

Después percibirá y se adjudicará a la Sociedad Madrileña de Tranvías la participación que asimismo le

hubiere correspondido con arreglo a dicho convenio de 8 de noviembre de 1926, teniendo en cuenta cuanto en el mismo se consigna respecto a gastos deducibles y que no haya sido modificado por el presente convenio.

2.º Liquidadas así dichas dos participaciones, los beneficios restantes que no sean procedentes de autobuses se distribuirán por iguales partes entre el Ayuntamiento y la Sociedad Madrileña de Tranvías.

Para efectuar las dos liquidaciones indicadas se tendrá presente que la participación en los productos líquidos de la explotación de tranvías que en común realicen el Ayuntamiento y la Sociedad Madrileña de Tranvías de cada uno de los tres grupos de líneas que en lo sucesivo han de existir —líneas revertidas, propiedad del Ayuntamiento; líneas no revertidas y construídas exclusivamente con capital aportado por las Sociedades concesionarias, y líneas o servicios establecidos después de la firma del convenio—se determinará por la parte alicuota que represente la recaudación por billetes de cada grupo dentro de la recaudación total de la red.

BASE 23

TÉRMINO DEL PRESENTE CONVENIO DE EXPLOTACIÓN

Terminará el presente convenio por haber finalizado el plazo fijado en la base 8.ª

La explotación que se concierta por estas bases podrá disolverse:

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

1.º Cuando acuerde el rescate total para municipalizar el servicio según la base 9.ª

2.º Cuando por la Sociedad Madrileña de Tranvías o cualquiera de sus filiales que contribuyan a concertar este convenio, se cediesen los derechos y obligaciones derivadas de estas bases, bajo cualquier forma, sin aprobación del excelentísimo Ayuntamiento.

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

B) A instancia de las partes contratantes:

1.º Si la Corporación municipal dejase transcurrir más de un año sin prestar aquellas asistencias a que por razón de este convenio viene obligada, no obstante ser requerida para ello, y habiendo sufrido por este motivo grave quebranto, no consintiese en el abono de la indemnización correspondiente.

2.º Si la entidad municipal, sin preceder propuesta o acuerdo por escrito, según los casos, con las Sociedades concesionarias, adoptase resoluciones que, vul-

nerando el presente convenio, envolviesen perjuicio irreparable y grave a la explotación.

BASE 24

LIQUIDACIÓN DEL CONVENIO

Si se acordase la terminación del convenio de conformidad con lo que establece la base 23, la liquidación se practicará con arreglo a las siguientes condiciones.

1.^a En caso de disolución voluntaria la liquidación se practicará de común acuerdo, teniendo en cuenta para la determinación de lo que corresponda a los respectivos contratantes la masa de bienes aportados por cada una de las partes; tanto ordinaria como extraordinaria, y el valor de los bienes aumentados por mutuo acuerdo, todo ello en relación al momento de llevar a cabo la separación.

2.^a Si la disolución fuese como consecuencia del acuerdo de municipalización, se tendrá en cuenta lo dispuesto en la base 9.^a

3.^a Si se acordase la disolución por cualquiera de las causas que establece la base 23 en los apartados 2.º y 3.º del caso A), quedarán de la plena propiedad del Ayuntamiento todos los bienes aportados por él hasta el moento de la disolución, y en los ampliados o aumentados el valor equivalente a la suma representada por el desembolso y además los derechos u obliga-

ciones cedidos y los bienes cuyo indebido destino hubiera motivado la rescisión, o el valor de unos y otros, a elección del Ayuntamiento.

El resto de los bienes que constituyan en el momento de la liquidación la aportación de la Compañía de Tranvías pasará en concepto de nuda propiedad al Ayuntamiento. No obstante, y mientras que no obtenga el dominio pleno, por haberse efectuado las distintas reversiones, el Ayuntamiento podrá usar de tales bienes, sin indemnización de clase ni cuantía alguna, en la medida que estimase necesario, sin perjuicio de su usufructo, que corresponderá a la Compañía de Tranvías.

4.^a Si la disolución fuere acordada por las causas que determina la base 23 en su caso B), quedarán de la plena propiedad de cada una de las partes contratantes los bienes que haya aportado, y los ampliados o aumentados se repartirán en proporción a las sumas desembolsadas.

No obstante lo determinado en el párrafo anterior, todos los bienes quedarán afectos como de aprovechamiento común para las líneas propiedad del Ayuntamiento en el momento de la liquidación. Los edificios, instalaciones y material móvil que se especifica en los anejos números 3 y 4 quedarán de propiedad común del Ayuntamiento y la Sociedad Madrileña de Tranvías hasta la caducidad de las reversiones, valorando la participación de cada uno proporcionalmente

a los kilómetros de línea que les pertenezcan en el momento de la disolución.

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

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

Bajo las mismas reglas se liquidarán las obras de sustitución de pavimentos en renovación extraordinaria y las obras en los edificios consignados en el anejo número 4, apreciándose por los peritos el deterioro por la acción del tiempo y por el uso.

La peritación habrá de hacerse: por parte del Ayuntamiento, por el Director de Vías y Obras, asesorado por el Ingeniero Jefe de Servicios Electromecánicos y el Director de Arquitectura municipal, y por parte de

las Sociedades, por un Ingeniero de Caminos, un Arquitecto y un Ingeniero industrial. En caso de disconformidad actuará como dirimente la persona o personas que a este fin designe el Ministro de Obras Públicas.

La renovación extraordinaria de máquinas de los talleres y la de grupos electrógenos, acumuladores y aparatos en general de las centrales eléctricas a que se refieren los apartados b) y c) de la base 15, C) 2.º, no causarán pago alguno en compensación.

Los gastos de conservación de que trata la base 15 a) y los de renovación ordinaria de la base 15 b), producirán abono mutuo de cantidad alguna.

RÉGIMEN JURÍDICO

BASE 25

Las partes concurrentes a este contrato se someten expresamente, para todas las cuestiones que puedan surgir por virtud del mismo, a las decisiones de las Autoridades y Tribunales competentes con jurisdicción en el territorio de esta Villa.

BASES COMPLEMENTARIAS

BASE 26

INALTERABILIDAD DE LAS ACTUALES CONCESIONES Y CONVENIOS CON EL AYUNTAMIENTO

Este contrato no altera las condiciones de las actuales concesiones administrativas de tranvías de las Sociedades contratantes, bien aparezcan consignadas en dichas concesiones o hayan sido establecidas posteriormente por resolución de autoridad competente.

Subsistirá también en todas su partes, y en cuanto no lo contradigan o alteren las presentes bases, el convenio económico celebrado, entre el excelentísimo Ayuntamiento y las Sociedades concesionarias, en 7 de noviembre de 1902, sancionado por el señor Gobernador civil de la provincia en 6 de diciembre siguiente, respecto al establecimiento de un canon adicional al fijado en las respectivas concesiones de líneas, en equivalencia de todos los arbitrios e impuestos municipales relacionados con la construcción y explotación de sus tranvías. La Sociedad Madrileña de Tranvías se hace responsable del pago de este canon, que irá reduciéndose en la forma prevenida a medida que vayan revertiendo las concesiones.

Continuarán asimismo en vigor los convenios esta-

blecidos por diferentes acuerdos municipales para la colocación, sobre las columnas de las conducciones eléctricas de las líneas de tranvías, de 300 lámparas de alumbrado público por electricidad, siendo de cargo de las Sociedades concesionarias de tranvías el suministro del fluido y del Ayuntamiento el pago del impuesto del Tesoro sobre el consumo de electricidad y el entretenimiento y conservación de las lámparas.

BASE 27

SUBSISTENCIA DE LAS FUNCIONES DEL AYUNTA-

MIENTO SOBRE POLICÍA DE TRANVÍAS

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

BASE 28
INSPECCIÓN PERMANENTE DE LOS SERVICIOS Y DE-
PENDENCIAS DE LA EXPLOTACIÓN DE LA RED
GENERAL POR LA ENTIDAD MUNICIPAL

Sin perjuicio de las facultades que a las Autoridades municipales reconozcan las disposiciones legales de carácter general, las actuales concesiones de los tranvías, el reglamento del régimen y policía de tranvías de esta Villa y los acuerdos municipales complementarios o especiales ejecutivos, el Alcalde Presidente y los Concejales podrán girar visitas para inspeccionar y comprobar todos los servicios de la explotación en común, tanto los que se verifiquen en la vía pública como los que se realicen en talleres, oficinas y demás dependencias de la Empresa, bastando para justificar la personalidad con que actúan, la exhibición del carnet de Concejal. También, cuando lo crean conveniente, podrán levantar las actas que estimen necesarias para acreditar los particulares que juzguen oportunos a presencia del funcionario Jefe de la dependencia en que se efectúe.

BASE 29

TRANSMISIÓN AL AYUNTAMIENTO DE LAS PROPIEDADES PRIVATIVAS DE LAS SOCIEDADES CONTRATANTES QUE EN LA ACTUALIDAD SE EXPLOTAN EN COMÚN POR TODAS LAS CONCESIONES

Al efectuarse la reversión al Ayuntamiento de la última línea del anejo número 1 quedarán en pleno dominio del mismo los bienes comprendidos en los anejos números 2, 3 y 4 y todo el material, terrenos, edificios y demás bienes que se hayan adquirido durante este convenio y dentro del mismo, tanto para el servicio de tranvías como para el de autobuses.

BASE 30

BASES Y TARIFAS DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTES

Sin perjuicio de las facultades que correspondan al Ayuntamiento sobre aprobación de tarifas, los servicios de transporte que en la actualidad y en lo sucesivo realice la Empresa habrán de regirse y establecerse sobre bases y tarifas que permitan la seguridad de que pueden atenderse con la explotación todos los gastos, incluso el interés normal y la amortización correspondiente al capital invertido.

Las tarifas seguirán el ritmo que marquen los gastos ineludibles de la explotación, y por tanto serán



afectadas paralelamente por el aumento o disminución de las retribuciones al personal.

BASE 31

CESIÓN DE LAS CONCESIONES NO REVERTIDAS

En el caso de que alguna de las Sociedades contratantes tratase de ceder a otra persona o entidad, alguna o todas las concesiones no revertidas, dicha cesión deberá efectuarse inexcusablemente con la subrogación de los derechos y obligaciones de la Empresa cedente emanados de este convenio, sometiéndose previamente al conocimiento y aprobación del excelentísimo Ayuntamiento el proyecto de contrato de cesión para que lo autorice si lo estima oportuno.

R E S E R V A S

BASE 32

UTILIZACIÓN POR EL AYUNTAMIENTO DE LOS POSTES

Podrá también utilizar el Ayuntamiento de manera permanente los postes de las conducciones eléctricas para establecer carteleras indicadoras en beneficio exclusivo del vecindario en general, y alumbrado público eléctrico sobre el que actualmente existe en diferentes líneas, en virtud de los convenios de que habla el párrafo tercero de la base 26 de este convenio.

BASE 33

UTILIZACIÓN POR EL AYUNTAMIENTO DE LAS VÍAS, TRACTORES Y VAGONETAS PARA EL SERVICIO MUNICIPAL

En los casos de huelga, alteración del orden público u otros sucesos extraordinarios, el Ayuntamiento podrá utilizar gratuitamente para transporte de mercancías las vías, conducciones eléctricas, tractores y vagonetas de la red general, realizándose dichas utilizaciones sin alterar los servicios ordinarios de la explotación. Los desperfectos causados en el material cargarán a los “Gastos de explotación”.

BASE 34

FACULTAD MUNICIPAL PARA ESTABLECER LÍNEAS ESPECIALES O TARIFAS ECONÓMICAS

El Ayuntamiento, de acuerdo con la Empresa contratante, podrá establecer líneas especiales o tarifas económicas, tanto de tranvías como de autobuses, atendiendo a razones de superior conveniencia general, facilidad para extender el área edificada, fomento de la vivienda barata, etc., cargándose en todos estos casos en las cuentas de las respectivas explotaciones las pérdidas que los referidos servicios o tarifas ocasionen.

Cuando el establecimiento de dichas líneas o ser-

vicios se lleve a cabo por decisión o conveniencia única del Municipio, éste se obligará a subvenir a las pérdidas que su implantación ocasione.

ACUERDOS TRANSITORIOS

BASE 35

OTORGAMIENTO DE LA ESCRITURA DE ESTE CONVENIO Y SU INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO DE LA PROPIEDAD MERCANTIL

Este convenio deberá elevarse a escritura pública en el plazo de un mes, contado desde que adquiera validez legal, y habrá de inscribirse inmediatamente en el Registro de la Propiedad en cuanto se relacione con las concesiones de líneas y con los bienes inmuebles comprendidos en los anejos números 2, 3 y 4, y en el Registro Mercantil por lo que respecta a la explotación, debiendo entregarse al Ayuntamiento la primera copia para la debida constancia en el expediente.

El Ayuntamiento podrá inscribir también, si lo estima oportuno, cualquiera de los derechos inscribibles que se establecen a su favor en este contrato.

BASE 36

GASTOS QUE OCASIONE LA ESCRITURA DE ESTE CONVENIO

La Sociedad Madrileña de Tranvías queda obligada a satisfacer todos los gastos notariales y el timbre de la escritura de este convenio, sus copias e inscripciones en los Registros de la Propiedad, y a subsanar a su costa los defectos que puedan impedirlo. El impuesto de derechos reales, si le devengare, se satisfará con cargo a los gastos de explotación, y su importe se amortizará durante el curso de este convenio.

A este efecto la Sociedad Madrileña de Tranvías queda obligada a presentar la escritura en las oficinas liquidadoras dentro de los plazos legales.

BASE ADICIONAL

En el plazo de seis meses el Consejo de Administración de la Empresa mixta presentará un estudio relativo a la regularización o transformación de los medios de transporte en el centro de la ciudad.

Anejo núm. 1.—Relación circunstanciada de las con cesio

NÚMERO.	DESIGNACIÓN Y RECORRIDO	CONCESIONARIO ACTUAL
1	Estaciones y mercados (Atocha-Carretas-Sol-Quevedo-San Francisco-Progreso.)	Ayuntamt.º
2	Norte (Sol-Cuatro Caminos, por Fuencarral y Hortaleza.)	Ayuntamt.º
3	Madrid a Leganés (Plaza Mayor-Leganés.)	Leganés
4	Castellana-Hipódromo (Castellana.)	Este
5	Este-Ventas-Embajadores (Alcalá-Prado-Embajadores.)	Este
6	Guindalera-Prosperidad (Serrano-Prosperidad)	Norte
7	Claudio Coello-Ferraz (Claudio-Coello-Génova-Marcos de Urquijo.)	Este
8	Unión Norte Guindalera-Prosperidad (atraviesa Castellana-Oráa)	Norte
9	Tranvía de Madrid (Pozas-Argüelles-Sol-Salamanca)	Este
10	Rosales (Ferraz-Moret-Rosales-Benito Gutiérrez.)	Este
11	Circunvalación Metropolitano (Rondas Alcalá Zamora.)	Tracción.
12	Sociedad Continental	Tracción.
13	Claudio Coello a Plaza de Toros, por Goya (calle de Goya y otras.)	Este
14	Pozas-Moncloa (Moncloa.)	Este
15	Trafalgar-Olavide-Francisco de Rojas (Trafalgar-Hortaleza.)	Norte
16	Barquillo-Olavide (plaza de Olavide-Fernando VI.)	Tracción.
17	Ronda de Valencia-Glorieta del Puente de Toledo (paseo de las Acacias.)	Este
18	Atocha-Delicias (Atocha-Estación de las Delicias.)	Este
19	Caridad Ramona de la Presilla (Pacífico-Puente de Vallecas.)	Mercados
20	Leganitos-Duque de Osuna (Leganitos.)	Este
21	Hipódromo-Chamartín (carretera de Chamartín.)	Este
22	Velázquez (calle de Velázquez.)	Este
23	Latoneros-Puerta del Angel (Latoneros-Segovia-Carretera de Extremadura.)	Este

con cesiones de líneas de tranvías objeto del Convenio.

NÚMERO AL	LONGITUD DE EJE DE CALLE			PLAZO DE LA CONCESIÓN	
	VÍAS Estado	VÍAS Ayuntamiento	TOTAL Metros	EMPIEZA	TERMINA
mt.º..	»	9.242	9.242.-	»	»
mt.º..	»	8.937,32	8.937,32	»	»
9.534,87	»	2.513,92	12.048,70	10-6-1877	10-6-1937
»	»	4.195,98	4.195,98	8-5-1881	8-5-1940
514	»	4.712,68	5.226,68	15-3-1882	15-3-1942
»	»	3.344,23	3.344,23	28-7-1893	28-7-1948
»	»	3.772,27	3.772,27	10-5-1891	10-5-1951
»	»	545,38	545,38	21-1-1906	21-1-1956
»	»	8.080,01	8.080,01	31-7-1897	31-7-1957
»	»	1.125,88	1.125,88	4-7-1907	4-7-1957
n.º..	»	10.645,97	10.645,97	22-6-1901	22-6-1961
n.º..	»	6.145,43	6.145,43	22-6-1901	22-6-1961
»	»	1.702,67	1.702,67	11-4-1903	11-4-1963
846,63	»	»	846,63	9-7-1905	9-7-1965
»	»	957,66	957,66	19-10-1905	19-10-1965
»	»	1.053,18	1.053,18	1-1-1906	1-1-1966
»	»	1.030,20	1.030,20	14-5-1906	14-5-1966
»	»	908,36	908,36	24-5-1906	24-5-1966
709,36	»	»	709,39	21-10-1906	21-10-1966
»	»	436,73	436,73	4-7-1907	4-7-1967
2.858,09	»	604,78	3.462,87	5-6-1910	5-6-1970
»	»	1.601,82	1.601,82	1-12-1911	1-12-1971
445,25	»	1.475,74	1.920,99	4-10-1913	4-10-1973

NÚMERO.	DESIGNACIÓN Y RECORRIDO	CONCESIONARIO ACTUAL	CONCESIONARIO PETICIONARIO
24	Delicias-Puente de la Princesa (paseo de las Delicias.)	Este.. . . .	
25	Mayor-Atocha (Ciudad Rodrigo-Plaza Mayor-Santa Cruz.)	Este.....	
26	Moncloa-Country Club (Moncloa.)	Este.....	3.1
27	Recoletos-Salasas-Florida (Bárbara de Braganza.)	Este.....	
28	Torrijos	Este.....	
29	Cuatro-Caminos-Pozas (avenida de Pablo Iglesias.)	Madrileña...	
30	Carretera de Fuenlabrada Hospital Militar	Madrileña....	6
31	Castellana-Cuatro Caminos (calle de Ríos Rosas.)	Este.....	
32	Puerta del Angel-Cuatro Vientos (carretera de Extremadura.)	Madrileña....	6.4
32	Trafalgar-Princesa (Álvarez de Castro-Fernández de los Ríos-Fernando el Católico-Rodríguez San Pedro-Old.)	Madrileña....	
34	Diego de León a Joaquín Costa (calle de Serrano.)	Este.....	
LÍNEAS EN			
			CONCESIONARIO
35	Prosperidad-Ciudad Jardín (López de Hoyos-Avenida de Carlos Marx.)	Madrileña....	
36	Velázquez-Prosperidad (López de Hoyos.)	Madrileña....	
37	O'Donnell-López de Hoyos (Doctor Esquerdo-Manuel Becerra-Francisco Silvela.)	Madrileña....	
38	Delicias-Puente de Toledo (Legazpi-Antonio López)	Madrileña....	2.2
39	Barrio de Usera (Francisco Puig y Marcelo Usera.)	Madrileña....	
PENDIENTE DE REPLANTEO:			
40	Puente de Vallecas-Portazgo	Madrileña....	1.6

NOTA.—Las líneas señaladas con los números 29 y 30 no tienen ultimado blico con permisos provisionales.

	LONGITUD DE EJE DE CALLE			PLAZO DE LA CONCESIÓN	
	VÍAS Estado	VÍAS Ayuntamiento	TOTAL Metros	EMPIEZA	TERMINA
.....	»	949,53	949,53	1-1-1915	1-1-1975
.....	»	342,27	342,27	1-3-1916	1-3-1976
3.107,39	»	3.107,39	3.107,39	1-12-1916	1-12-1976
.....	»	361,14	361,14	26-3-1923	26-3-1983
.....	»	1.147,65	1.147,65	3-1-1924	3-1-1984
ña....	»	935,80	935,80	13-5-1923	2-12-1976
ña....	605,64	»	605,64	1-4-1926	2-12-1976
.....	»	929,05	929,05	6-6-1927	2-12-1976
ña....	6.410	»	6.410	20-2-1928	2-12-1976
ña....	»	3.350,56	3.350,56	7-9-1932	2-12-1976
.....	»	1.112	1.112	12-11-1932	2-12-1976
EN CONSTRUCCIÓN					
ña....	»	1.367	1.367	»	2-12-1976
ña....	»	1.218	1.218	»	2-12-1976
ña....	»	3.761	3.761	»	2-12-1976
ña....	2.265	»	2.265	»	2-12-1976
ña....	»	908	908	»	2-12-1976
ña....	1.665	»	1.665	»	2-12-1976

hen ulti mado su expediente de concesión y fueron construidas y abiertas al pú

Anejo núm. 2

Contiene una descripción detallada de todos los edificios, vías, líneas eléctricas, cables de alimentación, instalaciones de la Puerta del Sol y coches motores y remolques propiedad de las Empresas contratantes que a los efectos del Convenio se clasifican de revertibles.

La descripción está ordenada por Empresas y dentro de cada empresa por concesiones.

Los edificios incluidos en este anejo son: el de la calle de Blasco Ibáñez número 81; el de la calle de Alcalá, 152; el Kiosko del Hipódromo; el de la calle del Pacífico, 42; el llamado de Buenavista, en Carabanchel Alto; el de la calle de Bravo Murillo, nº 87; el de la calle de Alcántara, nº 24, y la Subestación eléctrica de Carabanchel.

INVENTARIO

VALORADO DEL MATERIAL MÓVIL PROPIEDAD DE LAS EMPRESAS CONTRATANTES, NO REVERTIBLE, POR VIRTUD DE LAS CONCESIONES Y ACUERDOS POSTERIORES, Y QUE, SIN EMBARGO, PASARÁN AL EXCELENTÍSIMO AYUNTAMIENTO POR VIRTUD DEL PRESENTE CONVENIO.

NÚM. DE COCHES	DESIGNACIÓN	VALOR DE LA UNIDAD	IMPORTE
		<i>Pesetas</i>	<i>Pesetas</i>
37	Motores, 288 a 308 y 310 a 325.	25.000	925.000
80	Motores, 326 a 405.....	30.000	2.400.000
80	Motores, 406 a 485.....	53.000	4.240.000
50	Motores, 486 a 535.....	55.000	2.750.000
30	Remolques cerrados, 53 a 82...	10.000	300.000
45	Remolques abiertos, 1 a 12 y 20 a 52.....	4.000	180.000
TOTAL.....			10.795.000

INVENTARIO

VALORADO DE LOS BIENES PERTENECIENTES A LAS
EMPRESAS CONTRATANTES, NO REVERTIBLES, Y
QUE SIN EMBARGO PASARÁN AL AYUNTAMIENTO
POR VIRTUD DEL PRESENTE CONVENIO.

Número
de
orden

DESCRIPCIÓN DE LOS BIENES

INMUEBLES:

- 1 Finca urbana situada en la calle de Magallanes, 3 y 5.

Linderos: Por la derecha, con la calle de Fernando el Católico; por la izquierda, con la de Rodríguez San Pedro, y por la espalda, con la de Vallehermoso.

Su cerramiento está constituido en parte por los edificios, como se indica en el adjunto plano; frente a la Dirección sigue una verja de hierro de 48 metros de largo, además varios trozos de muro de fábrica de ladrillo, sumando 413 metros, y el resto con valla de madera.

Tiene una superficie total de 68.182,85 metros cuadrados.

Número
de
orden

DESCRIPCIÓN DE LOS BIENES

Valoración: El valor de la superficie total de la finca se estima en 4.090.971 pesetas, y el de las edificaciones, incluyendo la fábrica de electricidad, se estima en 7.126.836,46 pesetas, que hacen un total de valor de la finca de 11.217.807,46 pesetas.

- 2 Casa situada en esta Villa, calle de Alcalá, 150, con una extensión superficial de 580,57 metros cuadrados, compuesta de planta de sótanos en crujía, planta baja, principal, segundo y sotabancos.

Linda por su derecha entrando, o sea por el Oeste, con terreno de D. José López Sánchez y jardín de doña Concepción Mauri; por la izquierda, o sea al Este, con una calle de servicio particular para entrada a la estación del tranvía, y por la espalda, o Sur, con dicha estación y con el citado jardín.

Propietario: Pertenece a la Sociedad anónima Compañía Madrileña de Contratación y Transportes, que la adquirió por aportación de la Sociedad Tranvía del Este de Madrid, según escritura de constitución de la Sociedad anónima Madrileña de Contratación y Transportes, otorgada en 5 de julio

Número
do
orde

DESCRIPCIÓN DE LOS BIENES

de 1921 ante el Notario D. Anastasio Herrero.

Valoración: El valor de la finca, dado el objeto a que se destina, clase de fábricas, estado de las mismas y el valor del terreno, se estima en 232.061 pesetas.

3 Casa situada en esta Villa, calle de Alcalá, 154, con una extensión superficial de 3.061 pies cuadrados, compuesta de planta de sótanos en primera crujía, planta baja, principal, segundo y sotabancos.

Linda por su derecha entrando, o sea al Este, con calle de servicio particular para paso a la estación del tranvía; por la izquierda, Oeste, por calle particular sin nombre, y por la espalda con dicha estación.

Propietario: Pertenece a la Sociedad anónima Compañía de Contratación y Transportes, que la adquirió por aportación de la Sociedad Tranvía de Este de Madrid, según escritura de constitución de la sociedad anónima Madrileña de Contratación y Transportes, otorgada en 5 de julio de 1921 ante el Notario D. Anastasio Herrero.

Valoración: El valor de la finca, dado el ob-

Número
de
orden

DESCRIPCIÓN DE LOS BIENES

jeto a que se destina, clase de fábricas, estado de las mismas y el valor del terreno, se estima en 156.800 pesetas.

BIENES MUEBLES:

- 4 Maquinaria, herramientas y utensilios existentes en la fábrica y en los talleres de la finca, inventariada bajo el número 1, y en las centrales eléctricas y depósitos, cuyo detalle se expresa a continuación, y cuyo valor total es de 3.039.614 pesetas.
 - 5 Moblaje de las oficinas y dependencias existentes en la finca, inventariada bajo el núm. 1, y en los depósitos de Ventas, Cuatro Caminos, Bombilla y Buenavista, cuyo detalle se expresa a continuación, y cuyo valor total es de 244.335,77 pesetas.
-

PROPUESTA DE CONDICIONES PARA LA INSTALACIÓN DEL SERVICIO DE AUTOBUSES, APROBADA POR LA COMISIÓN DE TRANSPORTES.

Encargados por la Comisión de Transportes de formular nuestras observaciones a los términos en que debía llevarse a cabo la instalación del servicio de autobuses, si éste, prosperando las bases del convenio últimamente proyectado, fuese municipalizado y reservada su explotación a la Empresa que se pretende constituir entre el Ayuntamiento y la Compañía de Tranvías, hemos realizado cuantos estudios entendimos precisos, manteniendo al efecto las conversaciones indispensables con aquélla para poder informar sobre seguros fundamentos.

En resultado de tal labor hoy presentamos a la consideración de la Comisión de Transportes nuestro informe, sujeto, claro es, a su ulterior apreciación y resolución consiguiente, ya que nuestro ánimo, según dejamos manifestado, no ha sido otro que el de aportar aquellos datos y observaciones que entendíamos de mayor conveniencia para tratar de la implantación del antedicho servicio.

Itinerarios.—Para el estudio de los que procedía establecer hemos tenido en cuenta los diferentes proyectos formulados, y por tanto también el presentado

en su día por la Sociedad Madrileña de Tranvías, así como el que nos fué facilitado por el Delegado del Tráfico Sr. Talanquer, a cuyo ilustrado asesoramiento entendimos preciso recurrir.

Los itinerarios presentados por la Compañía de Tranvías tenían fundamentalmente el inconveniente de haber sido confeccionados cuando el propósito de la Sociedad se limitaba a establecer un servicio de autobuses complementario o auxiliar del de la red tranviaria; de aquí que la mayor parte de las líneas de autobuses entonces proyectadas lo fuesen sobre trayectos ya servidos por la Compañía, y aun en partes en que, a más de este servicio, se contaba también con el del Metropolitano. Los itinerarios formulados como consecuencia de los estudios llevados a cabo por la Delegación del Tráfico eran desde luego completos y acertados, pero de términos tan amplios que no permitían su adopción general.

Limitamos, por tanto, nuestra actuación a tratar de establecer itinerarios que, atendiendo de principal modo a satisfacer las necesidades actuales de los transportes urbanos, se orientasen en trayectos y recorridos privados hasta el presente de dichos medios de comunicación, recogiendo en principal parte los asesoramiento de la Delegación del Tráfico y compatibilizándolos con las líneas propuestas también por la Sociedad Madrileña de Tranvías, en cuanto no se oponían a esta nueva concepción del proyecto.

Como resultado de esta labor se ha venido a la concepción de los itinerarios que figuran en el gráfico adjunto, constituido por las líneas o servicios siguientes:

- Número 1.—Atocha-Norte.
- 2.—Sevilla-Donoso Cortés.
- 3.—Plaza Mayor-Santa María de la Cabeza.
- 4.—Narváez-Necrópolis.
- 5.—Plaza de las Cortes-Narváez.
- 6.—Moncloa-Cibeles.
- 7.—Cibeles-Lista.
- 8.—Cuatro Caminos-Casa de Campo.
- 9.—Glorieta de Atocha-Alcalá.
- 10.—Núñez de Balboa-General Oráa.

El orden en que aparecen formulados los precedentes itinerarios es también el que estimamos de prelación para el establecimiento de los diferentes servicios o líneas, que pudieran instituirse en dos períodos o etapas: primer período, el de las seis primeras líneas; segundo período, el de las restantes, sin que con ello se quiera significar aplazamiento o espera entre la implantación de las del primero y las del segundo grupo, sino simplemente un orden digno de ser tenido en cuenta, de mayor a menor urgencia.

En los referidos servicios o líneas quizás pueda obtenerse alguna modificación en orden al mejoramiento

de su funcionamiento, tal como, por ejemplo, la de establecer una solución de continuidad entre las números 4 y 5 y las números 6 y 7; pero esto, que no es fundamental, aunque haya de contribuir al mejor rendimiento de dichos servicios, queda, como todo lo demás, pero en plano relevante, supeditado a la resolución que la Comisión adopte.

Tarifas.—En primer término hubo de plantearse la cuestión, sugerida por el Vocal de la Comisión señor Saborit, respecto a la conveniencia de adoptar o no un billete de precio medio único.

Pero hay que tener en cuenta que la mayor parte de los itinerarios o servicios propuestos determinan un largo recorrido, lo cual implica la necesidad de que sea elevado el coste total del billete si han de resultar por lo menos remuneratorios los rendimientos de los servicios que se trata de implantar. Y como, dada su índole, estos recorridos totales, en modo general, casi no han de ser realizados por la mayor parte de los viajeros, sino que simplemente ha de predominar el recorrido fraccionario, hemos llegado a la conclusión de que traduciría un mayor beneficio para el público el establecimiento de billetes por recorridos parciales, sin perjuicio de hacer las oportunas y máximas reducciones en el precio de las distintas secciones de una línea hasta computar el de la totalidad de la misma.

Aun estableciendo las necesarias compensaciones y

llegando a la mínima reducción en el promedio de recorridos, no cabía establecer un precio único por billete y línea inferior al de 0,25 pesetas; y si bien él, con relación a las tarifas implantadas en la mayor parte de los países, resultaba notoriamente aceptable, dado, en cambio, el valor actual de los transportes en nuestra capital, estimábamos su coste un poco elevado para que pudiéramos inclinarnos a la adopción de esta clase de billetes de precio único.

Por ello, abandonando tal propósito, se han proyectado tarifas tomando por base el establecimiento de distintos precios para los recorridos fraccionarios, pero limitando el importe de cada uno al de 0,15 pesetas billete, que habrá de ser acogido como de indiscutible beneficio para el público, dada la índole de los servicios que se trata de establecer.

Se acompaña un esquema de tarifas para las distintas líneas que en general entendemos aceptable, si bien puede ser, a nuestro juicio, objeto de modificación por lo que atañe al coste conjunto de algunos de los recorridos totales, por exceder quizás de lo calculado para los restantes.

Material.—No hemos de ocultar que habían llegado a nosotros los comentarios circulados acerca de la posibilidad de que fuese utilizada para la instalación de los servicios determinada marca de coches procedente de las manufacturas realizadas por una fábrica encla-

vada en Madrid, marca que, no obstante acreditar en general buenas condiciones de material y construcción, no estimábamos por nuestra parte aconsejable, en atención a no reunir otras condiciones más modernas en conjunto que la hicieran plenamente apta para el fin a que podía pretenderse destinarla. Pero expuesto este reparo, no sólo hemos obtenido la seguridad de que dichos vehículos no habrían de ser en momento alguno utilizados, sino que se nos indicó el propósito decidido y firme de la adquisición del más moderno material hoy empleado en esta clase de transportes, comenzando por dos reputadísimas marcas inglesas, acreditadas en una larga práctica en servicios como el de que se trata, y poder deducir de la comparación experimental de ambas marcas cuál pudiera ser en definitiva la adoptable.

Los vehículos a adquirir serían desde luego de más moderno tipo y con imperial o doble piso, logrando así no sólo la ventaja de su mayor capacidad, sino las que son inherentes a estos modelos, y de gran beneficio para la contextura viaria de Madrid, como su menor ancho y su menor largo respecto a los corrientes, lo cual contribuye extraordinariamente a su facilidad de maniobra.

Ambas referidas marcas tienen, según se nos informa, adoptadas también en su fabricación las innovaciones de mayor alcance para la realización del servicio que se intenta establecer, figurando como muy relevante la de contar los vehículos con un máximo arco

de viraje; condición que esta Comisión hubo de señalar como de obligada apreciación entre otras, dada la configuración de las calles de Madrid, para la determinación del tipo aconsejable.

Entra, desde luego, asimismo en los planes del proyecto el establecer la construcción de los automóviles en Madrid, utilizando al efecto las modernísimas instalaciones de determinada fábrica no ha mucho montada en esta capital, y que actualmente tiene suspendidos sus trabajos. Parece ser que las gestiones encaminadas a conseguirlo se hallan muy adelantadas, de tal suerte que quizás pudiera obtenerse que una vez establecidas las primeras y más urgentes líneas se contase ya para la implantación de las sucesivas *con coches contruidos en Madrid*, en la fábrica de que se trata.

El número de coches a utilizar por cada línea no ha de ser menor que aquel a que se refiere la base 6.^a de las que sirvieron para el concurso que se celebró en su día para la implantación del servicio de autobuses, pero contando con la disponibilidad de un número de vehículos que conduzca al establecimiento de un promedio de intermitencia o frecuencia de servicio de diez minutos para cada una de las diferentes líneas.

Instalaciones auxiliares.—Tampoco hemos dejado de hacer especial aprecio de cuanto se refiere a la adecuada instalación de los servicios de *garage y talleres*, en la amplitud necesaria para la más ordenada conser-

vación del material y prestación del servicio. Ahora bien, teniendo en cuenta que cuantos gastos se realicen en este sentido creando nuevas instalaciones, imputables al primer establecimiento, han de ser cargo que pese sobre la entidad a constituir, y por tanto en su parte respectiva sobre el Ayuntamiento de Madrid, estimamos de todo punto beneficioso el pensamiento que nos ha sido expuesto por la Sociedad Madrileña de Tranvías de llevar las instalaciones de reparación a sus propios actuales talleres generales y de utilizar como garage de los nuevos coches el que en el barrio de Pozas tiene actualmente dispuesto, con lo cual se logra no sólo la ventaja apuntada del más reducido desembolso para la implantación del negocio, sino también otra no menos digna de ser estimada, cual es la de contar ya desde el primer momento con las instalaciones precisas para los fines mencionados.

Implantación del servicio.—Deben ser adoptadas las prevenciones necesarias para que, dado el caso de llegar a un acuerdo respecto a la constitución de la proyectada nueva entidad, se realice dentro del más breve plazo posible la implantación de las diferentes líneas de autobuses.

Las bases a que antes hicimos referencia, que hubieron de servir para la convocatoria del último concurso, no procede estimarlas desprovistas de valor en el presente caso, salvo en aquellos particulares en que el

convenio que la Comisión estudia las derogue, sustituya o modifique. Por tanto, y con arreglo a las mismas, el establecimiento de las cinco primeras líneas se llevará a cabo indefectiblemente dentro de los tres meses inmediatos a la fecha en que la escritura de constitución de la nueva Sociedad haya sido firmada.

Compartimos el criterio que nos ha sido expuesto de que en su desarrollo e implantación ulterior, las demás líneas lleven el ritmo de moderación preciso para ir obteniendo experimentalmente un personal conductor de máxima idoneidad para la prestación del servicio. Sin embargo, ello no ha de alterar en medida alguna lo establecido a este respecto en las bases mencionadas, según las que la implantación total de las diversas líneas proyectadas no ha de demorarse más allá del término de un año a contar de la propia indicada fecha, siendo, por el contrario, de desear y de esperar también que antes de vencer este plazo hayan sido establecidas en su totalidad aquéllas.

Otros extremos.—Hemos asimismo recogido en el curso de los debates suscitados en la Comisión el deseo de varios de sus Vocales de conocer diversos particulares relacionados con el trascendente tema planteado. A su respecto llevamos a cabo las averiguaciones procedentes, estimando, si no de nuestro cometido, por lo menos de nuestro deber, poder darle satisfacción adecuada. En este sentido, y con cuanta minuciosidad co-

rrespondía, obtuvimos las informaciones que acompañan a nuestro escrito, y que servirán sin duda para mayor ilustración de los múltiples extremos que a la Comisión interesa conocer.

* * *

Y ahora, poniendo punto a nuestro informe, cumplo reiterar lo que ya manifestamos en su comienzo: que sólo pretendemos que sirva como una aportación más para contribuir al pleno conocimiento y resolución del asunto que nos ocupa dejando a la competencia de la Comisión la decisión íntegra de las normas y acuerdos que puedan conducir a la conclusión del proyectado convenio.

Casas Consistoriales, 10 de diciembre de 1932.—
I. Buceta.—A. Galarza.

* * *

Aprobado por la Comisión de Transportes, acordándose que constituya un anejo del dictamen y que se lleve a ejecución en cuanto sea posible, adoptándose las necesarias resoluciones por el Consejo de Administración de la nueva Empresa.

Madrid, 15 de febrero de 1933.—El Presidente,
P. RICO.

REPÚBLICA ESPAÑOLA
AYUNTAMIENTO DE MADRID

SECRETARÍA

Sección 2.ª

El Excmo. Ayuntamiento, en sesión celebrada el día 9 del corriente mes y de conformidad con lo propuesto por la Comisión especial de Transportes, ha adoptado los siguientes acuerdos:

“Primero.—La aprobación del proyecto que se acompaña para concertar con la Compañía Madrileña de Tranvías la constitución de una Empresa mixta para la explotación del transporte urbano de carácter colectivo dentro de los límites del término municipal, con arreglo a las condiciones que constan en el articulado del mismo”.

“Segundo.—Que teniendo en cuenta que, aun cuando las concesiones y limitaciones otorgadas e impuestas por el referido convenio se desenvuelven dentro de las facultades que la legalidad vigente otorga a los Municipios, no existen en nuestra legislación disposiciones que autoricen el sistema de Empresa mixta que se propugna como más conveniente para concertar la explotación del servicio de transportes urbanos por medio de tranvías y autobuses, se solicite del Gobierno de la República, por conducto del Excmo. Sr. Ministro de la Gobernación, la autorización necesaria para formalizar dicho concierto con la Compañía Madrileña de Tranvías”.

“Tercero.—Que por el Consejo de Administración que se instituye por el nuevo convenio con la Compañía Madrileña de Tranvías se estudie con toda rapidez y someta al Ayuntamiento, para la tramitación legal correspondiente, un plan general de trazados de líneas para el transporte urbano de viajeros en común por medio de autobuses, teniendo presente el plan general para la reforma y extensión de Madrid y su relación con los pueblos limítrofes y ciudades satélites”.

“Cuarto.—Que sin perjuicio de lo que se determina en la conclusión anterior se proceda, una vez obtenida la aprobación de la Superioridad, a la instalación de líneas de autobuses en la forma, condiciones y tarifas que figuran en el anejo núm. 5, realizándose los gastos a que de lugar la implantación de este servicio por la Compañía Madrileña de Tranvías, sin perjuicio de la aprobación que de los mismos corresponde al Consejo de Administración de la Empresa mixta”.

“Quinto.—Que por el Consejo instituido por el artículo 2º del convenio se estudien preferentemente las siguientes cuestiones:

- a) Posibilidad de construir en Madrid el material de tranvías y de autobuses.
- b) Establecimiento del servicio de transporte a los pueblos limítrofes.
- c) Estudio general de la red de transportes servida por tranvías y autobuses.
- d) Construcción de estaciones para el público en en determinados lugares.
- e) Billetes económicos a determinadas horas.
- f) Billetes de precio único dentro del término de Madrid.

- g) Billetes de correspondencia.
- h) Abonos.
- i) Tarifas especiales para los pueblos comarcanos.
- j) Problema obrero en todos sus aspectos.
- k) Implantación del servicio de transporte de mercancías por medio de plataformas.
- l) Enlace de estaciones con mercados.
- m) Organización de servicios nocturnos permanentes.
- n) Aumento de coches en el servicio de tranvías”.

“Sexto.—Que por la Comisión de Policía Urbana se redacte con toda urgencia un reglamento general para el servicio de transportes”.

“Séptimo.—Que se exprese al Excmo. Sr. Ministro de la Gobernación que habiendo desaparecido, por virtud del acuerdo de novación del convenio, los motivos que dieron lugar a la declaración de lesividad del mismo, procede desistir del recurso entablado para obtener su nulidad”.

“Octavo.—Que se solicite del Gobierno otorgue al Ayuntamiento facultades para la concesión de líneas de autobuses que tengan su origen en esta población y realicen el servicio de viajeros a los poblados inmediatos en un radio de 15 kilómetros”.

“Noveno.—Que se convoque a los Ayuntamientos de los Municipios limítrofes, a fin de llegar al establecimiento de una Mancomunidad encaminada a facilitar el servicio de comunicaciones”.

Dispuesto por decreto de la Alcaldía Presidencia, de fecha 11 del mismo mes, el cumplimiento de lo acordado y que se requiera a la Compañía Madrileña de Tranvías para que preste su conformidad con el con-

venio, por el presente oficio se da traslado de los acuerdos adoptados a esa entidad para su conocimiento y al efecto de que, por medio de representación autorizada, manifieste a este Excmo. Ayuntamiento la conformidad interesada con el convenio, cuya copia íntegra se acompaña.

Madrid, 23 de marzo de 1933.

(f.) M. BERDEJO.

Excmo. Señor:

Recibida la comunicación de ese Excmo. Ayuntamiento fecha 23 de marzo corriente por la que se notifica a esta Sociedad Madrileña de Tranvías los acuerdos adoptados por la Corporación Municipal en sesión extraordinaria de 9 del mismo mes, para la aprobación del proyecto de constitución de una Empresa mixta para la explotación del transporte urbano dentro de los límites del término municipal, he de manifestar a V. E. como contestación al requerimiento que se hace a esta Entidad y con plena autorización de la misma, que la Sociedad Madrileña de Tranvías acepta en todas sus partes el proyecto de referencia, con arreglo a las condiciones que constan en el articulado del mismo y que han sido igualmente comunicadas a esta Empresa.

Viva V. E. muchos años.

Madrid, 27 de marzo de 1933.

SOCIEDAD MADRILEÑA DE TRANVÍAS
EL PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN
(f.) *Ruiz Senén.*

Excmo. Sr. Alcalde Presidente del Ayuntamiento de Madrid.

BOLETIN DEL AYUNTAMIENTO
DE MADRID

26 de abril de 1933

Sesión del día 21 de abril de 1933

ASUNTOS AL DESPACHO DE OFICIO

ACUERDOS: 1.º—Quedar enterado de una comunicación del Ministerio de la Gobernación, que decía así:

“Excmo. Sr.: Como resolución a la instancia del excelentísimo Ayuntamiento de esta capital, fecha 28 de marzo del año actual, a la que se acompaña proyecto impreso de convenio entre la Corporación municipal y la Sociedad Madrileña de Tranvías para constituir una Empresa mixta de transportes urbanos, la Presidencia del Consejo de Ministros, a la que este Ministerio elevó con aquellos documentos la orden de 31 de dicho mes manifestando estimaba ser el asunto de la exclusiva competencia de la Corporación, se ha servido dictar la siguiente orden: “Vista la orden de V. E., de 31 de marzo del corriente año enviando para los fines de una posible autorización el contrato, entre el Ayuntamiento de Madrid y la Compañía Madrileña

de Tranvías para la formación de una Empresa para la explotación del transporte colectivo dentro del término municipal, por medio de tranvías y autobuses, esta Presidencia se ha servido disponer la devolución del expediente a ese Ministerio, ya que ni por razón de la materia ni por tener actualmente intervención dos Ministerios, incumbe a este Departamento presidencial conocer el asunto a que se refiere la solicitud del Ayuntamiento de Madrid”.

REGLAMENTO

DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA EMPRESA
MIXTA CONSTITUÍDA POR EL AYUNTAMIENTO DE
MADRID Y LA COMPAÑÍA MADRILEÑA DE TRANVÍAS
PARA LA EXPLOTACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO
DE VIAJEROS EN COMÚN

Artículo 1.º El Consejo de Administración que se instituye por la base 2.ª del convenio celebrado entre el Ayuntamiento de Madrid y la Compañía Madrileña de Tranvías para la explotación del transporte urbano de viajeros en común, se ajustará en su funcionamiento a las disposiciones de este Reglamento.

Art. 2.º El Consejo se compondrá de nueve miembros, de los cuales tres serán designados por el Ayuntamiento y los seis restantes por la Compañía Madrileña de Tranvías.

Art. 3.º Cuando las líneas revertidas al Ayuntamiento representen más del 50 por 100 de la red tranviaria, se aumentará la representación del Ayuntamiento con un Consejero que se disminuirá de la de Tranvías.

Art. 4.º Por cada Consejero propietario, y para sustituirle en casos de enfermedad y ausencia, se designará su suplente.

Los Consejeros suplentes podrán asistir a todas las reuniones del Consejo, pero no tendrán voto más que cuando actúen como sustitutos de alguno de los propietarios.

Art. 5.º La duración del mandato de los miembros del Consejo será de dos años y su renovación se adaptará a las fechas de constitución periódica del Ayuntamiento, pudiendo ser reelegidos los miembros de una y otra parte. Esto, no obstante, tendrán el carácter de amovibles por la libre iniciativa de la entidad a quien representen.

En caso de fallecimiento de algún Consejero desempeñará la vacante producida el suplente a quien corresponda, en tanto por la entidad respectiva se designa al que haya de actuar como propietario.

Art. 6.º El Consejo elegirá de su seno el miembro que ha de desempeñar las funciones de Presidente.

Art. 7.º Actuará de Secretario, sin voz ni voto, el que desempeñe esta función en el Consejo de Administración de la Compañía Madrileña de Tranvías.

Art. 8.º Podrán asistir al Consejo, solamente en concepto de asesores, los funcionarios de una y otra entidad que a juicio de los Consejeros representantes de las mismas deban informar respecto de cualquier asunto sometido a resolución del Consejo.

Art. 9.º El Consejo se reunirá, en sesión ordinaria, una vez al mes, sin perjuicio de las extraordinarias que las necesidades del servicio hagan indispensables.

Si a la primera reunión no concurriese la mayoría de los Vocales que componen el Consejo, se citará de nuevo para el día siguiente o para dos días después, pudiendo tomarse acuerdo por los que concurran, cualquiera que sea su número.

Art. 10. Los acuerdos del Consejo se adoptarán por la mayoría de los asistentes, y si hubiere empate se someterán a nueva votación en la sesión siguiente que, en caso de urgencia, podrá tener carácter de extraordinaria.

Art. 11. Las reuniones del Consejo se convocarán por el Presidente, bien por propia iniciativa o a petición de la tercera parte de los Consejeros.

Art. 12. La convocatoria para celebrar sesión deberá ser entregada en el domicilio de los Consejeros con veinticuatro horas de anticipación, comunicándose con la misma anticipación al Excmo. señor Alcalde Presidente del Ayuntamiento y al señor Presidente del Consejo de Administración de la Compañía Madrileña de Tranvías.

Con la citación se remitirá nota de los asuntos que hayan de ser tratados en el Consejo, no pudiendo ser aprobado ninguno que no figure en el orden del día.

Art. 13. El Secretario del Consejo llevará un li-

bro de actas en el que consignará quiénes asistieron a cada sesión y los acuerdos tomados en las mismas, expresando si se han adoptado por unanimidad o por mayoría y haciendo constar quiénes votaron en contra.

Estas actas, una vez aprobadas por el Consejo, serán autorizadas con la firma de todos los vocales asistentes y la del Secretario actuante.

Art. 14. Las relaciones del Consejo con el Excmo. Ayuntamiento y con la Sociedad Madrileña de Tranvías se mantendrán por conducto de su Secretario.

Art. 15. Sin perjuicio de los acuerdos que sea preciso adoptar encaminados al mejor desenvolvimiento de la Empresa, las funciones del Consejo serán las siguientes:

1.º Interpretar las dudas que surjan acerca de los conceptos que deben ser incluídos como gastos corrientes de explotación conforme a los términos establecidos en la base 13 del convenio.

2.º Autorizar los gastos de renovación ordinaria que han de ser imputados a la cuenta de explotación común, con las modalidades prevenidas en la letra b) de la base 19.

3.º Autorizar asimismo los gastos de renovación extraordinaria del material con las facultades prevenidas en el apartado c) de la base 19.

4.º Autorizar los gastos extraordinarios y la co-

responsiente habilitación de créditos, con las limitaciones establecidas en la base 20.

5.º Formar el presupuesto anual de indemnizaciones para accidente del trabajo y daños a personas y cosas y constituir el fondo de reserva correspondiente en los términos prevenidos por la base 14.

6.º Intervenir la contabilidad especial de la explotación común preceptuada en la base 23 y cursar con su informe los estados periódicos o documentos de dicha clase de que a su juicio deba tener conocimiento especial el Excmo. Ayuntamiento de Madrid.

7.º Intervenir, asimismo, las liquidaciones y participaciones de beneficio a que se refieren las bases 21 y 22 cursándolas con su informe a las dos partes contratantes.

8.º Informar acerca de las variaciones de tarifas de transporte que se propongan conforme a los términos de la base 31.

9.º Recibir e informar las actas de las visitas extraordinarias que de los servicios y dependencias efectúen los Señores Alcalde y Concejales en uso de las facultades que les reserva la base 29.

10. Estudiar y proponer cuantas ampliaciones y modificaciones sugiera la explotación de los servicios que tenga a su cargo la Empresa mixta.

11. Estudiar y proponer soluciones con referencia a las diversas cuestiones planteadas en el dictamen de la Comisión municipal de Transportes (conclusión 5ª).

Art. 16. Los miembros del Consejo no percibirán ningún emolumento por el desempeño de esta función.

Art. 17. Si el convenio aprobado por cualquier causa perdiera su fuerza de obligar, *ipso facto* quedaría disuelto el Consejo.

ÍNDICE

	Páginas
Convenio aprobado por el Excmo. Ayuntamiento de Madrid en 9 de marzo de 1933.....	1
Constitución y objeto de la Empresa..... Base 1ª	3
Gobierno y administración de la explotación..... 2ª	3
Elementos de la explotación..... 3ª	4
Reversión de las líneas..... 4ª	5
Numerario para la explotación..... 5ª	6
Prohibición de limitar la propiedad de los bienes afectos a la explotación..... 6ª	7
Cancelación de todos los derechos extraños a los del Ayuntamiento..... 7ª	8
Duración del Convenio..... 8ª	9
Rescate de las concesiones..... 9ª	9
Cuentas de los servicios de transportes..... 10ª	10
Ingresos brutos y gastos de la explotación del servicio de Autobuses..... 11ª	10
Ingresos y gastos de la explotación de los servicios de Tranvías..... 12ª	11
Reglas para la clasificación de los gastos de explotación..... 13ª	12
Indemnizaciones y fondos de reserva..... 14ª	13
Gastos de conservación, de renovación ordinaria y de renovación extraordinaria..... 15ª	14
Retribución del capital circulante de la explotación..... 16ª	17
Gastos de intereses y amortización en el servicio de Tranvías..... 17ª	18
Tributos..... 18ª	18

	Páginas
Ordenación de los gastos	19 ^a 19
Gastos extraordinarios	20 ^a 20
Liquidación y determinación de la participa- ción de beneficios del servicio de Autobuses	21 ^a 20
Liquidación de beneficios de los servicios de Tranvías	22 ^a 21
Término del Convenio de explotación	23 ^a 22
Liquidación del Convenio	24 ^a 24
Competencia de Tribunales	25 ^a 27
Inalterabilidad de las actuales concesiones y convenios sobre canon de vías y sobre alum- brado público	26 ^a 28
Subsistencia de las funciones del Ayuntamiento sobre policía de tranvías	27 ^a 29
Inspección permanente de los servicios por la Entidad municipal	28 ^a 30
Transmisión de propiedades al Ayuntamiento	29 ^a 31
Bases y tarifas de los servicios de transportes	30 ^a 31
Cesión de las concesiones no revertidas	31 ^a 32
Utilización por el Ayuntamiento de los postes	32 ^a 32
Utilización por el Ayuntamiento de las vías, tractores y vagonetas	33 ^a 33
Facultad municipal para establecer líneas espe- ciales o tarifas económicas	34 ^a 33
Otorgamiento de escritura pública	35 ^a 34
Gastos que ocasione la escritura	36 ^a 35
Transformación de los medios de transporte en el centro de la Ciudad	Base adicional. 35
Anejo núm. 1.—Relación de las concesiones de líneas de tranvías	36 37 38 39

	<u>Páginas</u>
<i>Anejo núm. 2.</i> —Inventario de material fijo y móvil y edificios que se clasifican de revertibles.....	40
<i>Anejo núm. 3.</i> —Inventario valorado del material móvil que se entregará al Excmo. Ayuntamiento por virtud del Convenio	41
<i>Anejo núm. 4.</i> —Inventario valorado de los edificios, maquinaria, herramental y mobiliario que se entregarán al Excmo. Ayuntamiento por virtud del Convenio	42
<i>Anejo núm. 5.</i> —Propuesta de condiciones para la instalación del servicio de autobuses, aprobada por la Comisión de Transportes	46
Acuerdos adoptados por el Excmo. Ayuntamiento de Madrid en sesión del día 9 de marzo de 1933...	56
Comunicación de la Sociedad Madrileña de Tranvías fecha 27 de marzo de 1933, aceptando el proyecto de Convenio	60
Comunicación del Ministerio de la Gobernación sobre el expediente del Convenio leída en la sesión del Excmo. Ayuntamiento del día 21 de abril de 1933.	61
Reglamento del Consejo de Administración de la Empresa Mixta constituida por el Ayuntamiento de Madrid y la Sociedad Madrileña de Tranvías para la explotación del transporte urbano de viajeros en común, aprobado por el Excmo. Ayuntamiento de Madrid en sesión del 21 de abril de 1933.....	63

Avulnamentos de Madrid