

Concurso para la prestación del servicio de autobuses en la capital

Informes emitidos por los Jefes de los servicios municipales
y ponencia de señores Concejales designada por el exce-
lentísimo señor Alcalde, a propuesta de la Comisión 4.^a
(Beneficencia, Sanidad y Policía urbana), en sesión
de 9 de noviembre de 1931



Artes Gráficas Municipales

Madrid, 1932

Índice

Concurso para la prestación del servicio de autobuses en la capital

Informes emitidos por los Jefes de los servicios municipales
y ponencia de señores Concejales designada por el exce-
lentísimo señor Alcalde, a propuesta de la Comisión 4.^a
(Beneficencia, Sanidad y Policía urbana), en sesión
de 9 de noviembre de 1931



Artes Gráficas Municipales

Madrid, 1932

Concurso para la prestación del servicio de autobuses en la capital

Informes emitidos por los Jales de los servicios municipales
y ponencia de señores Concejales designada por el exco-
lentísimo señor Alcalde, a propuesta de la Comisión A.
(Beneficencia, Sanidad y Policía urbana), en sesión
de 9 de noviembre de 1931



Artes Gráficas Municipales

Madrid, 1932



R/139.673

Índice

	Páginas
<i>Dictamen del Ingeniero Jefe de Alumbrado</i>	5
<i>Idem del Ingeniero Director de Vías y Obras</i>	7
<i>Informe de la Sección de Estadística</i>	11
<i>Dictamen de la Intervención</i>	13
Examen comparativo de las dos proposiciones presentadas en el concurso celebrado	19
Condiciones facultativas.....	20
Condiciones técnicas.....	24
Bases adicionales.....	26
Condiciones económico-administrativas.....	28
Comparación de los riesgos y de los beneficios.....	31
Resumen de datos de las proposiciones de la Sociedad Fiat-Hispania (número 1) y Sociedad Anónima de Transportes Automóviles (número 2).....	35
Resumen del examen comparativo, con respecto al pliego de condiciones del concurso, de las dos proposiciones presentadas.....	39
Resumen de la proposición Fiat Hispania.....	42
Idem de la proposición S. A. T. A.....	44
Recapitulación de los resultados numéricos de los cálculos desarrollados en el dictamen	46
Los ómnibus automóviles en España.—Su desarrollo y procedimientos de explotación.....	47
Madrid: Tranvías, ómnibus por fuerza animal y ferrocarril Metropolitano	51
Red metropolitana Madrileña: Antecedentes.....	60
<i>Anejo número 1</i>	65
Tarifa general del ferrocarril Metropolitano.....	66
Ingresos de tráfico por líneas y recaudación por kilómetro-coche, en el primer semestre de implantación del servicio, o sea desde octubre de 1922 a marzo de 1923, ambos inclusive, por la Sociedad general de Autobuses de Madrid ...	68
Idem id. por el período de octubre de 1924 a enero de 1925	69
Relación circunstanciada de las concesiones de líneas de tranvías objeto del convenio	70
Real orden del Ministerio de la Gobernación de 14 de noviembre de 1928 aprobatoria del convenio tranviario.....	73
Cotizaciones en la Bolsa de Madrid de las acciones de la Sociedad Madrileña de Tranvías, a partir del año 1925	76
Fórmula determinante de la tasa de equivalencia de la participación del Ayuntamiento en el producto de la red tranviaria por el ejercicio industrial de 1 de julio de 1930 a 30 de julio de 1931	77
Estado demostrativo del producto bruto, neto y líquido de la red tranviaria de Madrid en el último decenio.....	78
Proceso de la recaudación por billetes de la red tranviaria de Madrid en los últimos treinta años	79
Cálculo del producto de la tasa municipal en la explotación de la red tranviaria, por virtud del convenio de 1927.....	80
Estado comprensivo de los itinerarios, distancias, trayectos, tarifa, número de coches, recaudación y viajeros transportados en todas las líneas en explotación durante el ejercicio de 1930-31.....	82

	Páginas
<i>Anejo número 2.—Ómnibus y autómibus de París.....</i>	90
<i>Anejo número 3.—Idem íd. de Berlín.....</i>	94
<i>Anejo número 4.—Idem íd. de Londres.....</i>	96
<i>Anejo número 5.—Idem íd. de Roma.....</i>	98
<i>Anejo número 6.—Idem íd. de Viena.....</i>	99
<i>Anejo número 7.—Idem íd. de Milán.....</i>	99
<i>Anejo número 8.—Idem íd. de otras poblaciones europeas.....</i>	100
<i>Anejo número 9.—Idem íd. en Norteamérica.....</i>	100
<i>Anejo número 10.—Explicación de los gráficos.....</i>	101
Desarrollo de los servicios de autómibus en los Estados Unidos.....	104
Cuadro demostrativo del tráfico en París por autómibus y tranvías en el período de 1920-27.....	104
Cuadro demostrativo de transporte de viajeros por autómibus y tranvías en París, Londres y Berlín.....	105
<i>Bibliografía.....</i>	106
<i>Planos.....</i>	107
<i>Ponencia.....</i>	109

Excelentísimo señor:

La Comisión ponente de señores Concejales, en reunión del 29 de noviembre, acordó pasara a informe del que suscribe para que dictamine respecto a las condiciones de los coches que se propone utilizar para el servicio, mucho más habiendo tenido ocasión de comprobarlos personalmente al hacer el recorrido de las líneas que se propone establecer; y en cumplimiento de dicho acuerdo, tengo el honor de informar a V. E. que los coches que personalmente he comprobado son dos de los que figuran en la proposición número 2, suscrita por D. Manuel Lorente, en representación de la Sociedad Anónima de Transportes Automóviles, de construcción nacional, marca «Naval-Somua», y otro construido en Inglaterra, de marca «Aclo»; ambos de excelente construcción, y por tanto de gran comodidad y seguridad para los viajeros, cualidades muy necesarias en un servicio de esta naturaleza.

En cuanto al coche de la proposición número 1, suscrita por D. Livio Dassetto, en representación de la Fiat Hispania, debo manifestar que no he tenido ocasión de probarlo por no haberlo presentado a las pruebas; pero por la descripción que acompaña, así como por las referencias que de dicho coche se tienen, también podría ser aceptado para prestar dicho servicio público, si por las demás condiciones económico-administrativas fuera preferido en el concurso, siempre que los coches ofrecidos cumplieran con las características que figuran en la oferta.

Madrid, 30 de diciembre de 1931. — El Ingeniero Jefe de Alumbrado, *Juan Pradillo*.

Excelentísimo señor:

El informe que se solicita de esta Dirección de Vías y Obras en el apartado c) de las conclusiones formuladas en la ponencia de la Comisión, ha de versar sobre las condiciones de las calles que definen los itinerarios señalados por las dos Empresas concurrentes, indicando si puede o no establecerse por ellas el servicio de autobús.

Como consecuencia, se expone a continuación el análisis de las dos proposiciones en relación con el aspecto que motiva la consulta.

PROPOSICIÓN FIAT HISPANIA

Línea A.—Comprende calles amplias de gran capacidad de tráfico.

Línea B.—Atraviesa vías anchas en casi la totalidad de su recorrido, y con circulaciones de sentido único las de Preciados y Carmen.

Es inconveniente la marcha a contramano de los coches en la Puerta del Sol entre ambas calles.

Nótese que en la calle del Carmen hay pensamiento de establecer una línea de tranvías.

Línea C.—De amplias vías en la zona del Ensanche; más estrechas y tortuosas en el Interior; congestionadas en los barrios populares madrileños por los peatones y puestos de comercio.

Es acertado separar la marcha de ida y vuelta por las calles de la Concepción Jerónima e Imperial.

Si se establece circulación de sentido único en parte de la calle de Embajadores, como proyecta la Dirección del Tráfico, habría de modificarse en detalle este itinerario.

Línea D.—Es muy angosta la calle de Jesús y María para el tránsito cómodo de autobuses, y además, tiene fuerte pendiente.

Es acertada la bifurcación del itinerario en la *gaza* o raqueta Lavapiés-Progreso-Jesús y María.

La facilidad del tránsito de coches de gran galibo por la calle de Jesús y María debe comprobarse experimentalmente.

Línea E.—Aprécianse varios inconvenientes en este itinerario; a saber: dificultad de entrada a la calle del Marqués de Santa Ana; inconvenientes o peligrosas las salidas a la calle del Pez y a la de la Corredera; difícil también la entrada a Tudescos, y casi imposible de establecer en ella la doble circulación.

Se aconseja por todo esto la supresión de este itinerario.

Línea F.—De calles capaces y no gran congestión del tráfico en todo su recorrido.

Es de señalar el mismo inconveniente que se apuntó en la línea B respecto de la marcha a contramano en la Puerta del Sol, entre Preciados y Carmen.

Línea G.—Se estima dificultosa para autobuses la entrada Fernando VI-Regue-ros y la vuelta de Barbieri a Infantas.

Como en este tramo y en la calle del Marqués de Valdeiglesias hay establecidas circulaciones de dirección única, la doble exigida por este itinerario implicaría marchar a contramano, lo que debe prohibirse.

Precisa, pues, rectificar en detalle este itinerario.

Línea H.—Atraviesa las calles del Barquillo, con circulación doble en toda su longitud y con únicas las de Príncipe y Cruz.

Dados la congestión de tráfico en la calle del Barquillo, que hoy sólo tiene circulación única entre Fernando VI y Prim, y los inconvenientes que ofrecería el servicio de autobuses por la plaza de Canalejas y calles de la Cruz y Príncipe, se estima que debe ser rechazado este itinerario.

R E S U M E N

Los itinerarios propuestos por la Sociedad Fiat Hispania puede decirse que están elegidos en zonas densas de vivienda, y podrían calificarse como líneas interiores de la urbe.

No coinciden, en general, con líneas de tranvías. Atraviesan, a veces, calles estrechas.

No sirven las necesidades y expansión del Extrarradio. En cambio, evitan el tránsito por la Puerta del Sol, lo que constituye una ventaja apreciable.

Es de advertir que, como indica la Empresa, los itinerarios pueden ser modificados por los técnicos municipales, conservándose el origen y final de las líneas y las principales calles de su recorrido.

SOCIEDAD ANÓNIMA DE TRANSPORTES AUTOMÓVILES

Línea número 1.—Calles amplias en casi todo su recorrido.

Transitoriamente se hará difícil el paso por la angostura que tiene la calle de Fernández de los Ríos al desembocar en la de Bravo Murillo, vías ambas que tienen o tendrán servicio de tranvías.

La regularización del ancho de aquella calle con arreglo al plano oficial atenuará ese inconveniente.

El paso de los coches entre las calles de José Cañizares y Martín de los Heros exigirá alguna instalación de señales o atención por parte de los conductores.

Línea número 2.—En general, utiliza vías capaces. Hace zigzag en el barrio de Salamanca para atravesarlo diagonalmente, lo que resultará molesto, a pesar de la suficiente anchura de las vías.

Penetra en la Guindalera por la calle de Ferrer del Río, muy angosta para una sola circulación e inaceptable para dos.

Se propone por ello separar las circulaciones de ida y vuelta por las calles de Ferrer del Río y Martínez Izquierdo, formando la *gasa* Cartagena-Martínez Izquierdo-Juan Bravo-Alcántara y Ferrer del Río.

Línea número 3.—Sigue calles anchas en casi todo su recorrido, pero no puede admitirse que el itinerario de regreso se haga por las calles de Correos y Pontejos para subir a contramano, entre la de Pontejos y la plaza de Santa Cruz, por la calle de Esparteros, que tiene dirección única.

Para evitar los riesgos de colisión que tal marcha tendría, se propone que los autobuses, vuelvan por Puerta del Sol-Correos-Paz-Bolsa-Santa Cruz.

Línea número 4.—Las calles por que atraviesa son ampliamente capaces, o por lo menos suficientes en las elegidas por la dirección única de autobuses, siempre que se haga la rectificación que, desde la plaza del Angel, la ida o descenso de los coches se haga por la calle de las Huertas, y el regreso o subida por la del Prado, de acuerdo con las normas actuales de circulación.

Línea número 5.—Excelente para el servicio, tal como se propone.

Línea número 6.—Buena en casi todo su recorrido.

Si la Dirección del Tráfico impusiera en parte de la calle de Embajadores la circulación única, el itinerario de retorno habría de ser: Glorieta de Embajadores-Ronda de Valencia-Mesón de Paredes-Duque de Alba-Estudios, o algún otro parecido a éste.

Líneas números 7, 8, 9 y 10.—Líneas, las cuatro, aceptables, que no suscitan observación en contra.

RESUMEN

Los diez itinerarios propuestos por la Sociedad Anónima de Transportes Automóviles son, en general, de amplio recorrido. Siguen en su casi totalidad calles muy capaces. Evitan en lo posible la superposición de servicios de tranvías y metropolitano, completando acertadamente las redes que sirven estos medios de locomoción. Tienen direcciones radiales, cuyos ramales extremos penetran profundamente en las zonas del Extrarradio, con evidente beneficio para los moradores de los suburbios.

Pueden señalarse como inconvenientes los que acarrearía el cruce de varias líneas por la Puerta del Sol y la Cibeles. Estos inconvenientes, singularmente en lo que afecta a la primera plaza, deben ser obviados por los cuadros de marcha, evitando que estén simultáneamente en esas plazas los coches de diferentes líneas.

* * *

Finalmente, y recogiendo la Dirección de Vías y Obras el ruego que hace el señor Interventor, se ha de manifestar que los datos relativos a densidad de población que por él se solicitan, tanto respecto a las zonas del Extrarradio, como tocante a las agrupaciones urbanas de los pueblos limítrofes en contacto con la capital, no los posee esta Dirección.

Se presume que podrán ser facilitados, en parte, por el Negociado de Estadística, y quizá todos, por la Sección de Urbanismo de la Dirección de Arquitectura, que los habrá reunido para redactar el Proyecto de extensión general de Madrid y urbanización de su Extrarradio.

Madrid, 18 de enero de 1932.—El Ingeniero Director de Vías y Obras, *José Casuso*.

El Ayuntamiento de Madrid, en su sesión de 18 de Mayo de 1902, acordó que se le concediese a la Compañía de Tranvías de Madrid, S. A., el privilegio de explotación de una línea de tranvías que se prolongase desde la estación de Atocha hasta el barrio de San Lorenzo, pasando por el barrio de San Francisco y el barrio de San Juan. Este acuerdo fue ratificado en la sesión de 25 de Mayo de 1902.

En consecuencia, el Ayuntamiento de Madrid, en su sesión de 18 de Mayo de 1902, acordó que se le concediese a la Compañía de Tranvías de Madrid, S. A., el privilegio de explotación de una línea de tranvías que se prolongase desde la estación de Atocha hasta el barrio de San Lorenzo, pasando por el barrio de San Francisco y el barrio de San Juan. Este acuerdo fue ratificado en la sesión de 25 de Mayo de 1902.

En consecuencia, el Ayuntamiento de Madrid, en su sesión de 18 de Mayo de 1902, acordó que se le concediese a la Compañía de Tranvías de Madrid, S. A., el privilegio de explotación de una línea de tranvías que se prolongase desde la estación de Atocha hasta el barrio de San Lorenzo, pasando por el barrio de San Francisco y el barrio de San Juan. Este acuerdo fue ratificado en la sesión de 25 de Mayo de 1902.

Informe de la Sección de Estadística

Interesado por la Intervención, al objeto de evacuar el informe que le fué ordenado por la Ponencia designada con motivo de las proposiciones presentadas al concurso de autobuses para el transporte de viajeros a distintas zonas de la capital, se consigne por la Sección de Estadística el número de habitantes correspondientes a los sectores que se propone servir cada una de las entidades concursantes, en la parte correspondiente a las zonas del Extrarradio de nuestra capital, el que suscribe, cumpliendo la orden que verbalmente le fué transmitida por el Concejal ponente D. Francisco García Moro, ha examinado el recorrido de las líneas por servicios propuestos por las entidades «Fiat Hispania» y «Sociedad Anónima de Transportes Automóviles», del que se deduce que la primera de aquéllas realizará sus servicios dentro de las zonas del Interior y del Ensanche únicamente y la segunda incluye además la correspondiente a la del Extrradio.

Considerando que el estudio que pretende realizarse había de alcanzar no solamente el número de habitantes que forman la población correspondiente a las vías públicas por las que el recorrido tiene lugar, si que también a la de los distintos sectores a los que racionalmente puede estimarse han de resultar beneficiados los vecinos de aquellos con esta clase de transportes, se ha procedido a la formación de los mismos agrupándolos en forma que al realizar el estudio del recorrido de cada línea veamos la zona servida y los habitantes que la forman.

Sector de plaza del Catorce de Abril.—Bravo Murillo, Francos Rodríguez, Avenida de Pablo Iglesias y Dehesa de la Villa.

Barrio de Cuatro Caminos, 27.356 habitantes.—Comprende las calles incluídas del perímetro siguiente:

Calle de Bravo Murillo, desde el límite hasta la glorieta del Catorce de Abril; calle de Raimundo Fernández Villaverde, desde la glorieta del Catorce de Abril al paseo del Hipódromo, y calle de Alfredo Calderón, desde el paseo del Hipódromo al límite.

Barrio de Bellas Vistas, 34.167 habitantes.—Comprende las calles incluídas dentro del perímetro siguiente:

Tapias de la Moncloa, desde el límite a la Avenida de Pablo Iglesias; Avenida de Pablo Iglesias, desde la glorieta de Gaztambide a la del Catorce de Abril, y calle de Bravo Murillo, desde la glorieta del Catorce de Abril al límite.

Sector del barrio de la Guindalera.—17.106 habitantes. Comprende las calles incluídas dentro del perímetro siguiente:

Calle de Alcalá, desde el límite a la de Francisco Silvela; Francisco Silvela, desde la calle de Alcalá al camino de Canillas, y camino de Canillas, desde la calle de Francisco Silvela al límite.

Sector del barrio de la Prosperidad.—18.882 habitantes. Comprende las calles incluídas dentro del perímetro siguiente:

Camino de Canillas, desde el límite a la calle de Francisco Silvela; Francisco Silvela, desde el camino de Canillas a la glorieta de López de Hoyos y calle de

Joaquín Costa; Joaquín Costa, desde la glorieta de López de Hoyos al paseo derecha del Hipódromo, y calle de Alfredo Calderón hasta el límite.

Sector Alcalá-Plaza de Toros.—12.145 habitantes. Comprende las calles del perímetro siguiente:

Camino bajo de Vicálvaro, desde el límite a la Avenida de Menéndez Pelayo; Avenida de Menéndez Pelayo, desde el camino viejo de Vicálvaro a la calle de O'Donnell; O'Donnell, desde la Avenida de Menéndez Pelayo a la calle de Alcalá, y Alcalá, desde la de O'Donnell hasta el límite.

Sector Antonio López-Colonia Usera-Puente de la Princesa.—Barrio del Marqués de Comillas, 16.109 habitantes. Comprende las calles incluidas dentro del perímetro siguiente:

Calle del General Ricardos, desde el límite al Puente de Toledo; margen derecha del río Manzanares, hasta el límite, y límite municipal, desde el río Manzanares a la calle del General Ricardos.

Sector paseo de Extremadura-Caminos alto y bajo de San Isidro.—Barrio de San Isidro, 27.789 habitantes. Comprende las calles incluidas dentro del siguiente perímetro:

Paseo de Extremadura, desde el límite al Puente de Segovia; margen derecha del río Manzanares, desde el Puente de Segovia al de Toledo; calle del General Ricardos, desde el Puente de Toledo al límite, y límite municipal, desde la calle del General Ricardos al paseo de Extremadura.

Sector Virger del Puerto-Paseo de la Florida y Moncloa.—Barrio de la Casa de Campo, 6.380 habitantes. Comprende las calles incluidas dentro del siguiente perímetro:

Paseo de Extremadura, desde el límite; Puente de Segovia, paseo alto de la Virgen del Puerto, paseo de la Florida y camino del Pardo, hasta el límite, y línea de éste, desde el camino del Pardo al paseo de Extremadura.

Barrio de la Moncloa, 2.526 habitantes. Partiendo de la plaza de la Moncloa, Escuela de Agricultura al camino del Pardo, y glorieta de San Antonio de la Florida.

Madrid, 28 de enero de 1932.—*Antonio Saborido.*

Excelentísimo señor:

El acuerdo adoptado por la Comisión de Policía urbana en 14 de diciembre último, por virtud del cual se sirvió V. E. decretar que emitiera informe la Intervención con urgencia, reclama de estas oficinas asesoramientos tan extensos que justificaban nuestra súplica, como preliminar obligado, de determinados antecedentes de orden administrativo y técnico, imprescindibles para cumplir su cometido la Intervención.

Vuelto el expediente a esta dependencia con el dato aportado por la Sección de Estadística, relativo a la población que contienen los grandes núcleos habitados en la zona extrarradial y con los informes de los Ingenieros Sres. Casuso y Pradillo, acerca de los extremos interesados de los mismos por la ponencia de la Comisión, nos ha sido necesario, imprescindible, adquirir los variados elementos de información primordiales para poder asentar el dictamen que se nos pide, no tan sólo «sobre las condiciones económicas que proponen los concursantes, sino que, en caso de inaceptación en toda su integridad, las modificaciones que pueden proponerse y a su vez ilustre a la Comisión sobre el aspecto económico de la concesión y cuál de las dos proposiciones considera más ventajosa». Es ocioso consignar que las cuestiones a tratar exigen una preparación sobre varios aspectos de una técnica poco difundida, y en grado sumo, para que quede suplida en parte la falta de juicios extraídos por una práctica en el servicio que trata de establecerse.

Para suplir la falta de aquellos antecedentes y juicios administrativos y de la técnica de ingeniería aplicable a esta clase de instalaciones y de su material y explotación, forzoso nos ha sido invertir más tiempo del que empleamos ordinariamente en la emisión de dictámenes, por haber tenido que reclamar, de modo extraoficial como más rápido, de organismos del extranjero y hasta de particulares y Empresas, los deseados y precisos antecedentes de información que nos proporcionasen las enseñanzas que suplieran la falta de experiencia, pues, no podíamos tener por tal el ensayo o breve ejercicio de industria de ómnibus automóviles que desde octubre de 1922 a mayo de 1926 tuvo lugar en Madrid, la mayor parte del tiempo bajo un estado anormal de explotación, mantenida en competencia aguda con las Empresas tranviarias y con la del ferrocarril Metropolitano, y no bajo un verdadero plan o red de líneas regulares, y que por la forma simplista de la concesión no dejó en los archivos municipales estudios estadísticos e informaciones administrativas o técnicas que habrían facilitado hoy instrucción útil para poder juzgar con antecedentes serios el caso que tenemos a la vista.

No ha bastado, excelentísimo señor, el interés extraordinario que hemos puesto en reunir los precisos antecedentes para llegar a resoluciones tan acertadas que dejen conciliados, por la más perfecta armonía, el interés del vecindario, primeramente; el del erario municipal, después; el de las Empresas que explotan servicio de transporte en común, seguidamente, y los de la que establezca y explote la red de líneas regulares de ómnibus automóviles, en virtud de la adjudicación que haga, usando de sus facultades discrecionales, el excelentísimo Ayuntamiento. No todos aquellos organismos y personas a quienes hemos dirigido nuestras solicitudes

han correspondido hasta la fecha. Y siendo incesantes los requerimientos que se nos hacen para evacuar el dictamen con urgencia, nos vemos obligados a formularle, lamentando que por la falta de mayor número de antecedentes para formar juicio exacto sobre materia tan compleja, y a pesar de la asistencia técnica extraoficial que se nos ha prestado, no pueda conseguirse aquella fundamental coordinación de intereses a que hemos aludido, en relación con la cual ha de sernos permitido, excelentísimo señor, hacer especial advertencia preliminar acerca de hechos económicos que se han producido en relación con el erario municipal y las empresas explotadoras de servicios de transportes de viajeros en común, que constituyen útiles enseñanzas.

En octubre de 1922, el excelentísimo Ayuntamiento adjudicó a una Empresa la instalación y explotación, durante veinte años, de varias líneas regulares de ómnibus automóviles, sin haber precedido al acuerdo aprobatorio de las bases del concurso ni al de adjudicación estudio de los antecedentes que podían proporcionar las explotaciones similares en grandes municipios del extranjero, y, mejor aún, en los de ciudades análogas en población, topografía y área urbana y extrarradial. La Empresa quebró en 1926.

Tenemos por indudable que el sistema de *concesión administrativa* adoptado para el nuevo servicio salvó al erario municipal de la deficiente preparación con que fué al contrato con la Empresa, y aunque causó quebrantos a las otras Empresas explotadoras del transporte de viajeros en común, no produjo todo el grave daño que pudo traerle. De otra parte, reducida la función del Ayuntamiento, en lo económico, a percibir un porcentaje sobre los billetes de viajeros y a cuidar por el cumplimiento de las reglas de policía urbana y del articulado de la adjudicación, y no ligado, en fin, en lo financiero a la Empresa explotadora de los ómnibus, la Caja del Municipio no fué afectada por la ruina del negocio, siquiera la quiebra privase a las clases menos pudientes de la población de un medio de transporte, que recibió y sostuvo con aplauso, como lo acreditan las recaudaciones obtenidas por la Empresa, hasta los últimos momentos de su vida industrial, y aun dentro de una fuerte y prolongada competencia.

Pues bien: actualmente, con perseguirse una idea idéntica a la de 1922, tiene que ser estudiada muy profundamente, porque los elementos o factores del problema son muy distintos.

En 1922, la explotación de la red de tranvías tenía lugar por un sistema exactamente igual al que se establecía para los ómnibus automóviles, y, por tanto, a la Corporación municipal, en relación con su erario, no le afectaba que el nuevo servicio produjese pérdida a la red tranviaria, aunque lo lamentase si se producía. Hoy, la situación del Ayuntamiento con la Sociedad Madrileña de Tranvías será muy otra, si, como término de la demanda promovida por acuerdo municipal de 7 de noviembre de 1930, para que se declare lesivo al Municipio el convenio aprobado por Real orden del Ministerio de la Gobernación de 14 de noviembre de 1928, confirmando el acuerdo del excelentísimo Ayuntamiento de 7 de septiembre de 1926, no se acordase dicha lesividad, puesto que dicho convenio establece, como régimen de las reversiones periódicas al Municipio de las líneas tranviarias, el mantenimiento de las que vencieron dentro de la explotación general que efectúa la Sociedad Madrileña, conservándose por este medio la red en su forma integral en beneficio predominante del vecindario, recibiendo la entidad municipal anualmente, en razón del aprovechamiento de sus bienes por la Madrileña, una tasa o contribución proporcional a las pertenencias de líneas que fuese adquiriendo aquélla en el curso de los 49'42 años, señalado para dejar comprendidas todas las líneas de la red —incluso dos que tenían vencimiento posterior al 1 de diciembre de 1976, fijado como límite de la

explotación por la Madrileña—, pasando al siguiente día todas las pertenencias y bienes de la explotación, incluso las adquiridas por ambas partes convenidas como pertenecientes a terceras personas y no revertibles al Municipio, puestas de antiguo al servicio de la explotación por la Madrileña bajo arriendo concertado con sus propietarios.

El Ayuntamiento no se ha obligado, ciertamente, por el convenio tranviario a limitar, en modo alguno ni en ninguna época, sus atribuciones para conceder el establecimiento de tranvías de todas clases, ómnibus, autómibus u otros medios de transporte de viajeros en común. Sus vínculos contractuales con la Sociedad Madrileña están circunscritos a las concesiones de líneas comprendidas en el convenio y cualesquiera otras que la Sociedad Madrileña, dentro también de la libertad que se reservó de solicitar y obtener concesiones de nuevas líneas. Habría faltado, a nuestro juicio, la Corporación al elemental deber de procurar el bienestar de los vecinos al privar con el convenio tranviario a las clases sociales interesadas del establecimiento de un medio de locomoción rápido y económico que ya estimaron conveniente en los cuatro años, de 1922 a 1926; mas, razones de igual índole, y en favor de las mismas clases, de conservar los beneficios presentes y de asegurar otros mayores en lo porvenir, le obligan a proceder con mucho tacto para no lanzar a las Empresas a una competencia inconveniente que hiciese decaer los servicios y hasta que cesase alguno, parcial o totalmente, minorando, a la vez, la tasa o tributo que extrae hoy de sus pertenencias en tranvías.

Si la conciliación de todos los intereses es de necesidad con relación a la red tranviaria y a la proyectada de ómnibus automóviles, lo es más al considerar el otro sistema de transporte de viajeros en común que existe —el ferrocarril Metropolitano—, de indudable beneficio para el vecindario, y por tanto, muy interesado en que, lejos de arruinarse su Empresa, se sostenga, y que, como las demás, prospere.

La coordinación perfecta de todos los intereses y la armonía económica apetecida debiera estar ya trazada bajo una ordenación consecuente con una verdadera *política de tráfico rodado y circulación viaria*, por la que todos los elementos integrantes de los servicios desenvolviesen sus funciones sin la marcada confusión con que se efectúan, produciendo daños los unos a los otros y perturbando, en suma, la vida urbana.

La base tercera de las adicionales del pliego de condiciones, aprobado en 10 de junio del año último, para el concurso de que trata este expediente, evidencia con claridad la resolución del excelentísimo Ayuntamiento de llegar al establecimiento en Madrid de una red de líneas regulares de ómnibus automóviles por el sistema de *concesión administrativa* a favor de Empresa o particular, y con independencia financiera y de servicios con las Empresas que exploten servicios de transporte de viajeros en el interior de Madrid, en tanto así lo estime conveniente.

El criterio del excelentísimo Ayuntamiento, en cuanto al sistema de ejecución del servicio, le hallamos muy justificado, puesto que los resultados financieros para la Corporación municipal del mismo sistema seguido hasta ahora, invariablemente, en punto a la instalación y explotación de tranvías, ómnibus y ferrocarriles para transporte de viajeros en común, no pueden ser más evidentes ni más satisfactorios para las Cajas municipales, como se advertirá por la reseña del proceso de este servicio en Madrid y la que hacemos para poder comparar, de lo sucedido en grandes ciudades extranjeras, en los varios anejos a este dictamen, resultando que mientras nuestro Ayuntamiento ha podido mantenerse sesenta y cinco años sin complicar su Caja en las Empresas explotadoras de estos servicios, sin que por esta conducta retrasase, probadamente, la necesaria expansión de la urbe, perjudicando al vecindario en grado apreciable, las Cajas de otras grandes Municipalidades, en menos espacio de tiempo, han tenido que servir de apoyo de la mayor parte de las Empresas,

y en muchos casos tuvieron que llegar los Ayuntamientos hasta el rescate de las concesiones administrativas, que en principio habían otorgado como mejor sistema conocido hasta entonces. También revelará el anejo número 1 que el convenio tranviario con la Sociedad Madrileña, aprobado por Real orden de 14 de noviembre de 1928, en nuestra opinión, se sobrepone en bondad para el interés público y el del erario del pueblo a todas las fórmulas o sistemas que se han adoptado en el extranjero, como lo vamos a demostrar seguidamente, y que con todo pormenor hemos llevado a la segunda parte del anejo número 1 al presente dictamen. Para ello antepondremos los resultados obtenidos de la práctica industrial y que recogieron y analizaron expertos tratadistas.

El Abogado de París Andrée Bussy, en su obra *La municipalización de tranvías*, París, 1908, analiza la capacidad jurídica y técnica y el interés financiero de los Ayuntamientos para construir o explotar directamente líneas de tranvías, y llega a la conclusión de que, así como están capacitados legalmente los Ayuntamientos de casi todo el mundo para industrializar el servicio de tranvías urbanos, la experiencia adquirida de los resultados tocados en la práctica le obligaba a declarar que únicamente los de Inglaterra, por su forma de organización comunal, están capacitados técnica y económicamente para estas explotaciones directas, sin que de ellas hayan obtenido más que una módica remuneración del capital empleado. Analizando los resultados financieros en 118 Municipios que explotan líneas de tranvías, obtiene como promedios:

Rendimiento bruto de explotación = 22,77 por 100 del capital desembolsado.

Rendimiento neto = 8,74 por 100 del capital.

Dedicado a intereses del capital = 2,81 por 100.

Reposición del material = 2,21 por 100.

Frente a dichos resultados, ofrecen las explotaciones privadas en Municipios ingleses los siguientes promedios:

Rendimiento bruto de explotación = 12,10 por 100.

Rendimiento neto = 4,24 por 100.

Destinado del producto neto a pago de intereses del capital = 3,18 por 100.

Renovación del material = 0,40 por 100.

Estudiando Bussy las explotaciones por Municipios alemanes, examinó trece líneas, llegando a la conclusión de que en seis casos la explotación produce déficit; en dos, no dedican nada a amortización del capital y fondo de reserva; en dos, producen a la Caja municipal el 4,50 por 100 del capital, y de los tres restantes le resultó materialmente imposible, dada la redacción de sus cuentas, obtener los datos.

De dichos resultados deduce Bussy que, mientras en Francia el producto neto de explotación resulta de 2,31 por 100, se eleva en Alemania a 7,40 por 100 en las explotaciones de ciudades de más de 200.000 habitantes.

Refiriéndose a Suiza, sienta la conclusión del poco agrado de la municipalización para los Ayuntamientos, pues sus resultados producen déficit a sus Cajas.

Nuestro compatriota el eminente Catedrático y publicista Gascón y Marín, analizando los sistemas que puedan adoptarse para realizar el servicio de transporte de viajeros en común dentro de las ciudades, en su obra *Municipalización de servicios*, Madrid, 1904, señala los que Montemartini denomina norteamericano, germánico o inglés, el de municipalización y el *intermedio*, por cuyo último sistema el Municipio es propietario de las líneas y encarga la realización del servicio a una Empresa privada, sistema adoptado en algunas ciudades alemanas y en algunos Municipios ingleses, decidiéndose Gascón y Marín, de acuerdo con las teorías de Bachi y del Ingeniero Stidgoe, por la municipalización, y a tal efecto, relata los rescates de las concesiones privadas por los Ayuntamientos de Manchester, Birmingham y otra

grandes ciudades del Reino Unido. Declara que en los Estados Unidos, puede decirse que no existe la municipalización de los tranvías, y que tampoco Alemania ha extendido la municipalización, hecho que se atribuye al mal éxito de algunos ensayos, y que el sistema adoptado por Francia, es el de *empresa concesionaria*, con excepción del tranvía Metropolitano de París, en el que tiene intervención la Villa, calculando que de municipalizar París sus tranvías, obtendría un ingreso líquido anual de 5.000.000 de francos. Agrega que en Bélgica se habían desechado proyectos de municipalización.

Datos muy interesantes son también, para juzgar con acierto en la materia de que tratamos, los que hemos encontrado en una revista financiera de Madrid, en su número de 21 de junio de 1929, bajo el epígrafe «Los tranvías y autobuses de París». Se dice lo siguiente:

«Por ser muy frecuente entre nosotros poner el ejemplo de lo que ocurre en las capitales extranjeras, principalmente en París, cuando se trata de circulación callejera y de transportes urbanos de viajeros, creemos oportuno dar a conocer algunos datos contenidos en la última Memoria de la Sociedad de Transportes en común de la región parisiense, que, como es sabido, explota los servicios de tranvías, de autobuses y de barcos por el Sena.

Según esa Memoria, leída hace pocos días en la Junta de accionistas, durante el año 1928, los ingresos del negocio fueron 661.574.950 francos y los gastos 760.692.712 francos, es decir, que hubo un déficit de 99.121,762 francos.

Si la Empresa tuviera que soportar esta pérdida anual, el servicio de autobuses y tranvías estaría, como es natural, suspendido hace muchos años en París; pero resulta que la Compañía ha ganado 7.835.619 francos, porque explota por cuenta del Departamento del Sena, y de los ingresos brutos retira el precio de su trabajo directo y de administración, según contrato.

De ahí se deduce que la administración debe ser buena cuando así se paga en un negocio en pérdida y por lo malo debe ser la organización fundamental de líneas, sistemas de tracción, etc., etc., que la Provincia impone, sin duda por razones de utilidad pública.

El sistema es evidentemente caro para el contribuyente que no monta en tranvía y de un espejismo inocente para el que monta, pues paga por cada trayecto el precio de la tarifa y otro sobreprecio más crecido en forma de impuesto.»

Se presentan, ciertamente, cuando se estudian cuestiones relacionadas con el transporte de viajeros en común, muchos y variados casos de *espejismo*. De ahí nuestro interés en descubrirlos y evidenciarlos para que los llamados a juzgar y resolver sobre tales cuestiones no sufran los efectos que hace notar la revista financiera de que hemos copiado.

Los rendimientos actuales de la red tranviaria y del ferrocarril Metropolitano, evidenciados aparecen en los estados anejos al presente dictamen. De poder someter a las reglas del cálculo matemático la determinación de los *rendimientos futuros*, siquiera este futuro fuese no más de veinte años, podríamos brindar tan valioso elemento a la excelentísima Corporación para llegar a exactitud en los juicios preparadores de una resolución acertada del concurso celebrado. Pero donde no pueden llegar los números pueden llegar las ideas, y éstas no las omitimos, como no ocultaremos, porque no debemos hacerlo por sinceridad en el relato, que están inspiradas en lo que aprendimos, al formar parte, en 1927, de la Comisión mixta de técnicos del Ministerio de Fomento y del Ayuntamiento para fijar el valor de las pertenencias en la red tranviaria, del Presidente de la misma, el Inspector del Cuerpo nacional de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, y reconocido como especializado en los servicios de ferrocarriles y tranvías, Sr. Gaytán de Ayala.

En una red como la de Madrid, conjunto de líneas urbanas y de líneas extendidas por zonas no urbanizadas de escasa o nula edificación, puede afirmarse que el porvenir reserva notorios y grandes mejoramientos a las últimas, no a las otras. En las urbanas que llevan algunos años de explotación es lógico pensar que se haya alcanzado el límite útil de su capacidad de tráfico. Esta hipótesis es lógica y está avalada por el interés del concesionario, que con experiencia y conocimiento pleno del negocio industrial, habrá puesto en práctica normas y elementos de explotación conducentes a obtener el máximo rendimiento.

Es, pues, difícil, como decimos, que en ellas se produzcan sensibles mejoras en el curso de los años; mas bien podría temerse que se produjeran quebrantos, porque pueden surgir competencias, si no por el suelo (lo cual también es posible), por bajo de él.

De líneas urbanas, relativamente recientes, cabe esperar algún incremento de actividad; pero las verdaderamente susceptibles de mejora son, sin duda, las líneas extremas, las del extrarradio y similares, comprendiendo las de circunvalación que se establezcan.

Conforme el tiempo pase la población se irá extendiendo, y no es aventurado suponer que una buena parte de las líneas que hoy realizan casi exclusivamente tráfico de extremo a extremo, sean en la fecha de reversión líneas urbanas que desarrollen tráfico de características semejantes y de intensidad de tráfico poco menos que el promedio de las de la red total.

Sobre la importancia de estos hechos tenemos que llamar la atención del excelentísimo Ayuntamiento, porque apreciará con más competencia la síntesis económica que hemos sentado de toda una política de los Ayuntamientos de Madrid durante sesenta y cinco años en materia de tanto interés y tan compleja como la de que tratamos.

Por la información contenida en los anejos se llega a la conclusión de que los servicios de transportes de viajeros en común en el interior de las grandes ciudades, por ómnibus automóviles y tranvías, se han desarrollado bajo competencia industrial de unos servicios con otros. Estos servicios han sido sólo objeto de preocupación para los Ayuntamientos cuando las Empresas en pleno desarrollo han hecho temer, por continuar la competencia, que pudiera desaparecer alguno de los servicios, tan necesario como el otro para la comodidad y economía del vecindario y para el desarrollo de la ciudad. El acuerdo ha venido entonces, bien provocado por las mismas Empresas o por los Ayuntamientos; pero en ningún caso, tratándose de grandes poblaciones, se han puesto desde un principio en una sola mano medios de transporte de tan diversa explotación como los tranvías y los auto ómnibus, a menos que los segundos hayan surgido, generalmente, muchos años después por la desaparición de los primeros del centro de la población. Esto evidencia, repetimos, el acierto del excelentísimo Ayuntamiento de Madrid al consignar en el pliego de condiciones del concurso para establecer el servicio sobre que informamos, que el adjudicatario de este servicio no podrá concertarse en orden financiero o de servicio con ninguna de las Empresas de transporte de viajeros en el interior de Madrid, sin la previa autorización del Municipio.

Se ha visto, al tratar de los servicios de transportes en París, que los ómnibus automóviles llegaron a ser una preocupación para el Metropolitano, y de ello puede deducirse la enseñanza para nuestro Ayuntamiento de que si, a su debido tiempo, se hubiera establecido el servicio de autómibus como único para el transporte de viajeros en común por calles de tráfico intenso como las de Carretas, Montera y Fuenarral, por la condición de aquéllos de mucho más rápidos y flexibles a la circulación que el de tranvías, se habría retrasado algunos años el establecimiento del

ferrocarril Metropolitano por el subsuelo de estas vías, que si bien ha beneficiado a una parte del pueblo de Madrid, también ha restado importantes ingresos a las líneas de tranvías de Estaciones y Mercados y del Norte, que han revertido al excelentísimo Ayuntamiento.

El pliego de condiciones del concurso celebrado no fija cláusulas que, como las que tiene establecidas el Ayuntamiento de Barcelona, tiendan a delimitar las zonas de actuación y de coincidencia de los distintos medios de transporte de viajeros en común, existentes en la capital. Esto ha permitido a los proponentes una mayor iniciativa en los proyectos del recorrido de las líneas, y permitirá a la Corporación el poder apreciar la interpretación dada por cada concursante a este importante servicio de la capital. Respecto a este mismo punto, debemos hacer notar, de momento, el hecho de que, en ninguna de las dos proposiciones presentadas, el trazado de las líneas está establecido con vista a la prolongación de las de tranvías ni al complemento de este servicio, sino con la posible mayor independencia, o, en todo caso, como sustitutivo para satisfacer las mayores exigencias del tráfico, que demandan la mayor flexibilidad y rapidez del ómnibus.

Después de lo expuesto como oportuna introducción a los puntos concretos sobre que ha de girar nuestro dictamen, efectuaremos seguidamente el

Examen comparativo de las dos proposiciones presentadas en el concurso celebrado

Al tener que analizar, como se nos reclama, las dos proposiciones presentadas, las examinaremos, ante todo, comparativamente, y determinaremos, a la vez, si ambas contienen proposición ajustada a las condiciones de antemano establecidas como obligatorias y las propuestas pedidas con el mismo carácter, y examinaremos, por último, como se nos demanda, si cualesquiera otras ofertas o modalidades fijadas por los proponentes a título de mayor beneficio para el vecindario o para el erario municipal, o para ambos conjuntamente, en sustitución de condiciones aprobadas para el concurso, lo son en realidad, o, por el contrario, contradicen, en sentido de perjuicio, las contenidas en el anuncio, impidiendo la que supondremos pretendida coordinación de los intereses del vecindario, del erario municipal y de las Empresas explotadoras de los servicios actuales afectados por el que se trata de establecer.

EXAMEN DE LAS PROPOSICIONES PRESENTADAS AL CONCURSO

Las proposiciones, numeradas por el orden de presentación, son:

La número 1: de la Sociedad Fiat-Hispania.

La número 2: de la Sociedad Anónima de Transportes Automóviles.

Para juzgar de las proposiciones, en relación con los puntos esenciales del pliego de condiciones del concurso, nada más claro que colocarlas paralelamente. Los estados número 1 y 2 adjuntos lo muestran, y los números 3 y 4, aisladamente y comparativamente en cuanto a tarifas y coches.

Cuatro son los grupos en que se clasificaron las condiciones del concurso, a saber: facultativas, técnicas, las adicionales y económico-administrativas. En cada uno de dichos grupos pueden, asimismo, agruparse las condiciones que conceden al concursante determinadas ventajas o derechos y las que, de otra parte obligan a éste a cumplir los compromisos que han de ser garantía de la marcha satisfactoria del servicio. Por lo tanto, en el examen de cada uno de dichos grupos, el estudio se ceñirá preferentemente a aquellas condiciones que suponen obligación por parte del concesionario, sin que por eso deje de tratarse de las que dan a éste determinados derechos, si por cualquier circunstancia las condiciones de las propuestas se refirieran a ellos directa o indirectamente.

Condiciones facultativas

Cláusula 1.^a—Establece esta cláusula que el servicio se ha de prestar bajo la inspección municipal y ajustándose al futuro reglamento que oportunamente se habrá de dictar.

Las dos proposiciones cumplen esta condición:

La primera, propone, además, indirectamente, la intervención municipal en la comprobación de gastos de explotación correspondientes a las líneas que se establezcan por indicación del Municipio, en la forma que examinaremos al tratar de la cláusula del pliego de condiciones correspondiente a estas líneas.

La segunda, acepta también la inspección municipal y propone la participación del Ayuntamiento, a través de representantes designados por éste, en el Consejo directivo de la Empresa, a fin de que en cualquier momento la Corporación pueda utilizar este medio de comunicación en el sentido que estime más conveniente, pero subordina todo esto a la aceptación por parte del Ayuntamiento de la prestación del servicio en la forma que propone y que ya examinaremos en su debido lugar.

Cláusula 2.^a—Trata de la exclusiva que el Ayuntamiento concede al adjudicatario y del plazo de reversión del material e instalaciones aportados por el mismo.

A nada de ello se oponen ninguno de los concursantes.

Cláusula 3.^a—Se refiere esta cláusula al canon con que el concesionario habrá de contribuir cada año a los fondos municipales.

Ninguno de los proponentes fija el importe del canon que estaría dispuesto a satisfacer al Municipio.

Cláusula 4.^a—No es necesaria la explicación de las propuestas en relación con esta cláusula, ya que sobre ser aceptada por ambas, es una confirmación del derecho de exclusiva a que antes se aludía.

Cláusula 5.^a—Tampoco interesa la consideración de esta cláusula, puesto que, sobre no hacerse observaciones respecto a ella por los concursantes, les concede un derecho que quizá el día de mañana les puede interesar, como es la no oposición del Ayuntamiento de Madrid al establecimiento de líneas con los pueblos limítrofes.

La primera de las propuestas no parece haya tenido interés en esta ampliación del asunto, siendo únicamente la segunda la que establece determinadas líneas que van a morir en los límites del término municipal, tal vez con la idea de su prolongación ulterior.

Cláusula 6.^a—La cláusula 6.^a de las bases facultativas del concurso es quizá la

que ofrece mayor interés de todas, puesto que, por una coincidencia, ambos proponentes toman como base dicha cláusula para discrepar del pliego de condiciones del concurso. Por ello se copia a continuación el texto de la mencionada cláusula, que dice:

«El concesionario se obliga a establecer nuevas líneas a medida que el tráfico así lo exija de manera imperiosa y a propuesta del Ayuntamiento. En el caso de establecerse nuevas líneas, por convenir así al Municipio, y se comprendiera que no iban a dar rendimiento al principio, el Ayuntamiento subvencionará dichas líneas por la diferencia entre lo que recauden y la cantidad de 1,30 pesetas por kilómetro de recorrido y coche.»

Veamos, ahora, las condiciones en que cada uno de los proponentes proceden en relación con esta cláusula:

La *proposición número 1* consigna que, basándose en los derechos que el Ayuntamiento se reserva para el control de la Empresa, ya que por tratarse de un servicio público debe excluirse del mismo toda finalidad especulativa, y en la necesidad de que el servicio se desenvuelva durante el largo plazo de la concesión con la continuidad y normalidad que requiere una gran ciudad, estima que el Municipio debería asegurar al capital invertido una modesta retribución, y propone la *exclusión* de la cláusula y que se sustituya por la siguiente:

«Se garantiza al adjudicatario el reembolso mensual del coste de ejercicio por kilómetro efectivo recorrido, que se determinará conforme a reglas concordadas al establecer el reglamento, el cual, además, fijará las modalidades para las revisiones en más o en menos del coste citado, que sucesivamente se registren en relación con las variaciones que sufran los precios iniciales.»

La *proposición número 2* dice que acepta íntegramente la base sexta tal como está redactada en el pliego de condiciones del concurso, pero solicita la aplicación de la misma no sólo a las nuevas líneas a que alude la cláusula, sino a las que son objeto de la proposición, fundándose «en la densa red de tranvías que en Madrid existe y en la situación, fuera del término municipal de la capital, de los principales suburbios que pudieran servir de base al satisfactorio desarrollo de la explotación del servicio». Consigna, al solicitar la extensión de la referida cláusula, las «ventajas que pueden representar para el Municipio, en su día, el tener en su mano una solución tan importante y elástica como los autobuses, para llegar a la coordinación de los transportes en Madrid.»

No debemos, ahora, comparando las proposiciones, tener en cuenta la extensión de la base 6.^a que por la proposición número 2 se solicita, de lo que más adelante trataremos, sino limitarnos a analizar el reflejo que las manifestaciones de los proponentes producirán en las nuevas líneas, que el excelentísimo Ayuntamiento pueda solicitar, ya que tales líneas son término común de comparación de ambas proposiciones con respecto a la cláusula que estamos analizando.

En este sentido, no cabe duda que la proposición número 2 ofrece ventajas sobre la número 1, puesto que acepta la garantía que el Ayuntamiento ofrece, mientras que la proposición número 1, al exigir el abono de los gastos de explotación de las mencionadas líneas, dejaría la cuestión, al adjudicársele el servicio, bajo tal indeterminación, que resulta imposible justipreciar los compromisos que con la aceptación de la reforma propuesta habría contraído el Municipio.

Cláusula 7.^a—Nada hay que alegar respecto a esta cláusula, puesto que, al establecer que los itinerarios serán propuestos por los concursantes y el haberlo hecho éstos así, no hay razón que oponer.

Cláusula 8.^a—*Establece que la adjudicación se hará dentro de las condiciones técnicas y de solvencia de los concursantes, teniendo en cuenta el mayor beneficio*

que ofrezcan las propuestas al interés del público en itinerarios, horarios y tarifas, y atendiendo también al canon prometido al Municipio.

Esta condición exige el estudio de las propuestas en una de sus partes más importantes, y sobre todo en la de mayor extensión, ya que de hecho supone la consideración completa del plan de explotación que los concursantes propongan.

Examinada la parte correspondiente al canon al tratar de la cláusula 3.^a, debe supeditarse la negación que contienen las propuestas respecto a esta cláusula a los itinerarios, horarios, tarifas y servicios especiales. De acuerdo con esta idea, en los estados números 3 y 4 adjuntos, estudiamos comparativamente cada uno de estos extremos:

ITINERARIOS

Para poder apreciar con facilidad y exactitud los itinerarios propuestos por cada concursante, hemos preparado el plano que sigue a este dictamen, en el que están indicados los itinerarios, así como las líneas de tranvía y del ferrocarril Metropolitano, tanto en servicio como en proyecto. Del examen de este plano se deduce que ambas proposiciones tienen una orientación común en lo que se refiere a evitar en todo lo posible la coincidencia y paralelismo con las líneas del tranvía y con las del Metropolitano. Difiere, sin embargo, la proposición número 2, de manera esencial, del criterio en que se ha basado el establecimiento de las líneas propuestas por la proposición número 1, pues mientras ésta reduce sus itinerarios al casco de la población, hasta el punto de que las terminales más alejadas están en la Moncloa, calle de Guzmán el Bueno, Estación del Norte y plaza de la Beata Mariana de Jesús, las de la proposición número 2 han tendido, principalmente, y sin descuidar las comunicaciones interiores de Madrid, a facilitar el acceso al centro de la capital de las barriadas extremas, en tal forma que, de las diez líneas propuestas, y sin contar en ellas la del Puente de Vallecas, siete sirven las barriadas que se indican a continuación: calle de Antonio López, con más de 16.000 habitantes; Campamento, con cerca de 28.000; Casa de Campo y de la Moncloa, con 9.000, en total; Bellas Vistas y Cuatro Caminos, con más de 61.000; Ciudad Jardín de Madrid y Chamartín, Guindalera y Prosperidad, con más de 36.000; la de la Fuente del Berro y Cementerios municipales, con más de 12.000 habitantes. Por dicho plano se aprecia también que todas las líneas citadas pasan por el centro de la población y sirven, a la vez, a necesidades de este servicio de ómnibus automóviles del casco de Madrid y de los grandes núcleos habitados en otros términos municipales en zona de contacto; proponiéndose algunas otras líneas, como la de *circunvalación*, que ha de ser de suma utilidad para el vecindario madrileño y de los pueblos limítrofes, y que puede considerarse como línea *alimentadora* o *transmisora* a las *receptoras* y *distribuidoras* de la red general de Madrid de transporte de viajeros en común por vehículos automotrices.

La importancia y extensión de los servicios pueden apreciarse en los estados 1, 3 y 4, de los que se deducen los resultados totales siguientes:

Longitud total de los itinerarios propuestos:

Proposición número 1 = 19,5 kilómetros.

Proposición número 2 = 69,5 kilómetros.

La proposición número 2 propone más del triple de vía pública servida por los ómnibus que la proposición número 1.

En cuanto a las condiciones posibles de explotación por lo que hace a los itine-

rarios, conviene tener presente las indicaciones que por el señor Director de Vías y Obras se hacen en su informe acerca de que los itinerarios de la proposición número 1 se proyectan generalmente por calles estrechas, y teniendo mucho tránsito es muy difícil mantener una explotación sin retrasos e interrupciones, mientras que los de la proposición número 2 se han llevado siempre por calles amplias, en las cuales las interrupciones del servicio se reducirán al minimum. La exactitud de estas alegaciones de dicho técnico puede apreciarse fácilmente en el mencionado plano que adjuntamos.

Ambas entidades han cuidado, como se pedía, de no establecer las cabezas de línea en la Puerta del Sol, y cuando las hacen pasar por dicha vía lo efectúan en forma que garantiza que, por no haber parada de final de trayecto, no han de ser los ómnibus automóviles un obstáculo más para la excesiva circulación rodada del sector central de la urbe.

HORARIOS

La proposición número 2 establece exactamente el régimen de horario de cada línea, con indicación de las horas de salida, frecuencia, turnos a establecer, personal necesario y kilómetros recorridos diariamente por cada coche. La proposición número 1 omite este estudio y propuesta obligada, y por ello, al tener que fijar el número de coches en servicio de cada línea, no lo puede hacer exactamente, creándose la imposibilidad de consignar el estudio de un horario, a lo que quizás ha contribuido también el hecho de no disponer de coches del tipo propuesto con que comprobar prácticamente el tiempo invertido en los recorridos proyectados.

TARIFAS

Del examen de las tarifas propuestas por ambas Sociedades, cuyos detalles pueden apreciarse en los estados 3 y 4 adjuntos, y de la aplicación al kilometraje de las líneas que las tarifas fijan para las terminales, se deduce que el precio medio por kilómetro es el siguiente:

Proposición número 1: 0,10 pesetas por kilómetro.

Proposición número 2: 0,066 pesetas por kilómetro.

El precio por kilómetro recorrido de la proposición número 1 es un 50 por 100 más caro que el de la proposición número 2.

Los precios por trayectos, lo mismo en una que en otra proposición, están divididos, en la mayoría de los casos, en fracciones de 15 o 20 céntimos de peseta en proporción a sus recorridos.

SERVICIOS ESPECIALES

La proposición número 1 hace presente el propósito de establecer servicios especiales en aquellos casos que sean necesarios, a los precios normales en plaza y previa la autorización del Ayuntamiento.

La proposición número 2 especifica detalladamente los servicios de esta clase que ha de establecer y los puntos de partida de los mismos, situados en los centros

de las principales barriadas madrileñas. Asimismo, consigna las condiciones en que estaría dispuesta la Sociedad a crear billetes de ida y vuelta para obreros a precios reducidos, billetes combinados entre las distintas líneas y la venta de tacos de billetes para más comodidad del público. Manifiesta su propósito de establecer servicios especiales para las Escuelas al aire libre, durante el tiempo que el excelentísimo Ayuntamiento los desee, y sin que en este caso perciba por tales servicios más que el coste de *explotación*. Consigna, finalmente, con relación a todos los servicios, ordinarios y especiales, que en los coches podrá viajar gratuitamente un individuo de los Cuerpos de Vigilancia, Seguridad, Guardia Civil, Carabineros, Guardia Municipal y Bomberos.

Indudablemente en este importantísimo aspecto del servicio existen grandes ventajas en la proposición número 2 sobre la número 1, siendo muy singulares las siguientes: los servicios para las Escuelas al aire libre, sin beneficio para la Sociedad y los billetes a precios reducidos para los obreros que habiten en las barriadas del extrarradio.

Cláusula 9.^a—Quioscos y tickes, del despacho de billetes y de las condiciones en que ambos han de establecerse.

Ninguna de las proposiciones hace objeción a este punto. La número 2, con referencia a los quioscos, presenta una composición fotográfica en la plaza de Castellar, mostrando uno de éstos en la acera correspondiente al paseo del Prado.

Cláusula 10.^a—Ninguno de los proponentes ha hecho observación a las condiciones que establece esta cláusula, de ser de cuenta del adjudicatario el pago de los anuncios del concurso y los gastos que ocasione.

Condiciones técnicas

Están agrupadas en el pliego de condiciones, de una parte, las correspondientes a los vehículos; de otra, la de los servicios, y finalmente, las relativas a itinerarios. Es indudable que por su carácter técnico industrial no corresponde a esta Intervención informar sobre gran parte de este capítulo. Por esto, haremos la comparación de las dos proposiciones, tratando separadamente cada uno de dichos puntos.

VEHÍCULOS

En el informe del señor Ingeniero industrial se expresa que el concursante número 1 no ha presentado a pruebas coche alguno por imposibilidad de hacerlo, manifestada a requerimientos de los representantes del excelentísimo Ayuntamiento que han intervenido en el expediente. Aparece, sin embargo, en esta proposición una ligera descripción y plano, en líneas generales, del vehículo que propone.

El concursante número 2 ha presentado dos tipos de vehículos, uno de cada una de las marcas «Aclo», de fabricación inglesa, y «Naval-Somua», de fabricación nacional, que en su propuesta ofrece, y con su oferta somete, a la consideración del Ayuntamiento una gran variedad de tipos de carrocerías y de distribución de las mismas, en número de 25 proyectos.

No cabe duda que desde este punto de vista la proposición número 2 es la única que cumple el pliego de condiciones, ya que el párrafo de las condiciones técnicas impone que la presentación de tipos, ha de ser anterior a la adjudicación y *simultánea con el estudio de las propuestas*.

Pero hay de otra parte un punto de mayor interés, que es aquel a que se refiere el último párrafo de las condiciones técnicas correspondientes a los vehículos, en la que se establece que: «en igualdad de circunstancias, o siempre que las ofertas no excedan de un 10 por 100, se favorecerá a la industria nacional».

Respecto a este extremo nada consigna la proposición número 1 en relación con los chasis y motores, limitándose a manifestar que las carrocerías serían construídas en los talleres de la Hispano de Guadalajara. La proposición número 2 se compromete a que, como minimum, dos terceras partes de los vehículos propuestos sean de producción nacional, y en relación con esto, existe en el expediente un escrito dirigido al señor Alcalde por dicho concursante, en 21 de noviembre último, interesando una inspección de los técnicos y señores Concejales para que vean demostrado el carácter nacional de la fabricación de los coches «Naval-Somua», ruego que en igual fecha fué hecho por la Sociedad Española de Construcción Naval al Ministerio de Economía nacional, en comunicación de la que también existe copia en el expediente. Todo ello hace que desde este punto de vista, y más interesante en los actuales momentos de crisis industrial y obrera, la proposición número 2 sea más ventajosa que la número 1; pudiendo decidir el excelentísimo Ayuntamiento sobre la posibilidad de llegar, desde el primer momento, a la total fabricación de los coches en España.

SERVICIOS

La indeterminación de que adolece la proposición número 1 por lo que se refiere a horarios, no permite juzgar si cumple o no el servicio de madrugada a que hace referencia el primer párrafo de las condiciones técnicas del pliego del concurso. Esta condición queda cumplida por la proposición número 2 en forma bien definida en los horarios que, tanto para el servicio diurno como para el nocturno, ha presentado.

Por lo que se refiere a los servicios especiales, ha quedado confirmado el criterio que antes exponemos, favorable al concursante número 2, al examinar las proposiciones desde el punto de vista del contenido de la base 8.^a de las facultativas.

ITINERARIOS

Fijados por los concursantes con completa libertad los itinerarios que han creído más convenientes, corresponde a la Sección de Vías y Obras la determinación de si éstos cumplen o no con los apartados a) b) y e) de la parte del pliego de condiciones que es ahora objeto de nuestro examen.

Según se ha manifestado al analizar las proposiciones en relación con la cláusula 8.^a de las facultativas, no parece que dicha dependencia municipal haga observaciones de importancia a los itinerarios propuestos en lo que se refiere a sus recorridos, aun cuando examinados desde el punto de vista de su utilidad para el vecindario, y teniendo en cuenta los datos que respecto a población del extrarradio se han

establecido al examinar dicha cláusula, es más beneficiosa la proposición número 2, según queda demostrado al comparar las dos proposiciones con arreglo a la mencionada cláusula 8.^a

Restan por examinar los puntos de este capítulo del pliego y en especial el punto c) que expresa: «No podrá ser aceptado ningún itinerario sin que el interesado exponga las razones de su adopción y las condiciones en que piensa establecerle, toda vez que los itinerarios deberán ser previamente estudiados por los técnicos municipales, los que podrán proponer, oyendo al interesado, las modificaciones que crean convenientes.»

Pues bien; en la proposición número 1 aparecen tratadas muy ligeramente las ideas que han presidido el establecimiento del plan de líneas, más principalmente en lo que afecta a su relación con las de tranvía y ferrocarril Metropolitano, pero sin indicar en el caso particular de cada línea las circunstancias que se han tenido presentes para establecer el itinerario, las ventajas que éste pueda ofrecer y las condiciones en que, por lo que a frecuencia del servicio se refiere, va a funcionar la línea.

En la proposición número 2 todos estos detalles están especificados para cada línea.

Esta parte, relacionada con las condiciones del servicio, y especialmente con los horarios, contesta también al apartado e) de las condiciones técnicas de los itinerarios.

Los apartados d), f) y g) son de carácter preceptivo y ritual, y en relación con ellos no se ha hecho por los proponentes observación alguna.

Bases adicionales

Base 1.^a Ninguna observación han hecho los concursantes respecto al derecho que el excelentísimo Ayuntamiento se reserva por esta base para resolver este concurso en la forma que estime más conveniente a los intereses generales de la población, sin derecho a indemnización por parte de los proponentes.

Base 2.^a Tampoco han hecho observación alguna a la obligación que contraen, de acuerdo con esta base, de aumentar el número de líneas cuando el excelentísimo Ayuntamiento urbanice sectores de la población, y a base de la subvención que establece la base 6.^a en los casos que señala.

Base 3.^a El contenido de esta base tiene indudable importancia, tanto en relación con el estudio de las proposiciones presentadas, como con el examen de las ideas sobre que se han formulado.

Esta base prohíbe al concesionario toda asociación, combinación financiera o de servicio con la Compañía de Tranvías, la del Metropolitano u otra que explote servicios de transporte de viajeros, en el interior de Madrid, sin autorización previa del Ayuntamiento.

Para cumplir esta base descubrimos que ambos concursantes han estudiado las líneas que proponen, rehuyendo la coincidencia con el ferrocarril Metropolitano y con las líneas de tranvías, ya que la asociación de unas Empresas con otras es de libre aceptación por el excelentísimo Ayuntamiento, y siempre después de adjudicado el concurso objeto de este dictamen.

Tenemos por seguro que sin las reservas que hizo la Corporación por esta base los concursantes habrían estudiado sus proyectos y proposiciones de acuerdo con las Empresas existentes, buscando una mutua colaboración en el servicio general que realmente complementara el de cada una sin temor a luchas en competencia, de las que el vecindario, a cambio de un beneficio transitorio, sufriría el perjuicio de verse privado después de los servicios de una de las Empresas, si el excelentísimo Ayuntamiento no acudía a sostenerlo con su Caja, creándose mayores atenciones, que, al fin, cubriría con mayores gravámenes a los vecinos, haciéndose ilusorios los beneficios o rebajas que le reportó una competencia industrial.

De otra parte, en el expediente figura una comunicación, dirigida al señor Alcalde por el proponente número 2, solicitando se aclarase en qué límites debería establecerse el servicio por lo que afectaba a la competencia y coincidencia con los medios de transporte existentes. Este punto, de indudable importancia para el planteamiento del servicio, por las razones expuestas, no fué aclarado, sino que se desestimó el escrito por haberse recibido cuando ya había transcurrido el plazo legal para reclamaciones contra el pliego de bases del concurso.

Base 4.^a—Ambas Sociedades han expresado claramente en sus proposiciones los elementos industriales, garantías técnicas, etc., con que cuentan para la implantación del servicio. Desde este punto de vista las dos proposiciones son muy estimables y respetables; debiendo agregar que la casa matriz de la Empresa que firma la proposición número 2 es la fabricante en España de los automóviles industriales «Naval Somua», cuyo capital, elemento de trabajo y actuación en la industria española han venido respondiendo a obras para el Estado, de volumen muy superior al del servicio que se trata de implantar, y la razón social proponente es la concesionaria en ejercicio del servicio de ómnibus automóviles en Córdoba.

Base 5.^a—Por lo que se refiere a esta base, relacionada con el rescate de las líneas por el excelentísimo Ayuntamiento, la proposición número 1 nada expresa. La número 2, dentro de la nueva modalidad que da para la base 6.^a de las facultativas, establece las fechas de reversión al excelentísimo Ayuntamiento de los distintos elementos que habrán de constituir sus aportaciones para el establecimiento del servicio (coches, garaje y herramental), pero no especifica en su proposición una cláusula exclusivamente dedicada a establecer las condiciones del rescate, sobre la base del sistema de concesión administrativa, a riesgo y ventura del adjudicatario, que fué el adoptado para el pliego de condiciones del concurso.

Base 6.^a—Al fijar los concursantes el número mínimo de coches que emplearán para el servicio de cada itinerario, aparece en la proposición número 1 cierta indeterminación, debida, repetimos, a no haber estudiado horarios. Sin embargo, como la diferencia entre el máximo y el mínimo de coches que empleará para cada servicio es pequeña, pues sólo consiste en una unidad por itinerario, puede darse por cumplida esta condición. El número de coches, dice, que oscilará entre 42 y 58.

La proposición número 2 establece, no sólo el número de coches que empleará en cada itinerario, sino cuántos se destinarán a *reserva*, que necesariamente debe existir para efectuar sustituciones por avería e incluso para aumentos imprevistos de servicios. El número de coches se cifra exactamente en 118.

Ninguna observación hacen los concursantes respecto a esta base.

Bases 7.^a, 8.^a, 9.^a y 10.—Ninguna observación hacen tampoco en relación con estas bases: 7.^a, referente al plazo en que deberán comenzar los servicios y aquel en que terminará la concesión; 8.^a, relacionada con las sanciones por infracciones de la concesión; 9.^a, en relación con el reglamento del servicio, y 10.^a, respecto a la prórroga de la concesión.

Base 11.—Por lo que afecta a esta base, ambos proponentes aceptan las condi-

ciones que en relación con jornada legal y beneficios que rigen en favor de la clase obrera se consignan en dicha base. Conviene hacer nota, como beneficio especial para los obreros, la participación que la proposición número 2 ofrece, y que es del 12 por 100 del exceso de recaudación que en la explotación se obtenga sobre el de 1,30 pesetas por coche-kilómetro. Esta propuesta, con independencia de lo que para la clase obrera supone, representa, en cierto modo, la puesta en práctica del control obrero, en armonía con el proyecto de ley que el Gobierno tiene en estudio.

Base 12.—Sobre esta base, relativa al cumplimiento por el concesionario de las disposiciones sobre protección de la industria nacional, de que trata también el último párrafo de las condiciones técnicas, referente a los vehículos, ninguna observación se hace por los concursantes.

Base 13.—Terminando el examen de las proposiciones por lo que a las bases adicionales se refiere, debemos expresar que ninguno de los proponentes hacen observación sobre esta cláusula, en que se aclaran los términos que con referencia a la terminación del contrato fija la base 10.^a

Condiciones económico-administrativas

Las bases 1.^a, 2.^a y 3.^a, relacionadas con el plazo de admisión de proposiciones, forma en que habrían de presentarse, fianzas y exposición de los pliegos de condiciones, no requieren razonamientos, tanto más cuanto que los dos proponentes han cumplido las que les correspondían.

Sobre la base 4.^a, que deja el canon anual a la libre proposición de los concursantes, ya hemos tratado, con ocasión de la base 8.^a, de las facultativas. Aquí nos limitaremos a confirmar que ninguno de los dos concursantes ofrece canon alguno al excelentísimo Ayuntamiento por la prestación del servicio en las condiciones especificadas por el pliego de condiciones del concurso, y que la proposición número 2, dentro de la modalidad de empresa mixta que propone para la realización del servicio, ofrece una participación al Municipio del 65 por 100 sobre el exceso de recaudación de 1,30 pesetas por coche-kilómetro.

La cláusula 5.^a, referente a la fianza definitiva, no tiene interés para el estudio comparativo, puesto que se trata de un trámite a cumplir después de la adjudicación.

Tampoco interesa a nuestro estudio la cláusula 6.^a, sobre cumplimiento del contrato, ni la 7.^a, 8.^a, 9.^a, 10, 11 y 12, que están relacionadas con los trámites y con obligaciones de los concursantes, a las que éstos no han hecho reparo.

La cláusula 13, referente a remuneración de obreros y jornadas está cumplida, en su primera parte, por ambas Sociedades, que establecen los jornales, desde luego, iguales o superiores, según los casos, a los establecidos oficialmente para esta clase de servicios, estando además comprobado lo que se refiere a la jornada de trabajo en el caso de la proposición número 2, pues de los horarios se desprende que la jornada será de ocho horas, para lo cual en su presupuesto de gastos de explotación llega incluso a indicar el número de obreros destinados a cada servicio. Este concursante indica también que tomará a su cargo el vestuario del personal sin descuento para el mismo por este concepto.

El resto de la cláusula 13 se refiere a disposiciones posteriores a la adjudicación que no son del caso, como tampoco lo es el contenido de la cláusula 14.

Es la cláusula 15 una nueva ratificación de la aplicación a este servicio de la ley de Protección a la industria nacional, y, en este sentido, la ventaja de la proposición número 2 sobre la número 1 ha quedado ya consignada.

Resulta, en conclusión, de los estudios comparativos de las dos proposiciones y en relación con las bases del concurso: primero, una evidente superioridad de la proposición número 2 en la composición técnica de las ideas y proyecto, en la organización del servicio y, en general, en el beneficio para el interés público, por cuanto, sobre aceptar, mejorando, las bases que la número 1 acepta, establece claramente los compromisos en que se constituye en relación con otras que, como las 3.^a y 8.^a de las facultativas, las tres técnicas, la 6.^a de las adicionales y la 4.^a de las económico-administrativas, o no han sido cumplidas en la proposición número 1 o se han hecho en forma indeterminada; segundo, que ambas proposiciones están coincidentes en no abonar canon alguno al excelentísimo Ayuntamiento, y no señalan las bases de la indemnización abonable por el excelentísimo Ayuntamiento, cuando hiciese uso del derecho de rescate de la concesión, antes de su término natural, si bien la número 2 las especifica para el caso de aceptar la excelentísima Corporación la modalidad que somete para la explotación por el sistema de *empresa mixta* y en relación con la base 6.^a de las facultativas, después de consignar que acepta esta base conforme a su contenido; tercero, que la proposición número 2, aparte de su bondad y ventajas sobre la número 1, satisfará a todas las condiciones del concurso, en su sentido literal, si la Empresa que la suscribe señala las bases para al rescate de la concesión dentro del régimen de explotación establecido para el concurso, mereciendo a nuestro juicio ser tomada en consideración para tramitarla, ya que el compromiso de abonar un canon al excelentísimo Ayuntamiento se estableció como facultativo de los proponentes en las bases aprobadas para el concurso.

Ahora bien: para que pueda apreciarse el alcance económico de la generalización de la base 6.^a que solicita el concursante número 2, vamos a analizar esta cuestión desde los puntos de vista siguientes:

- a) Riesgos que puede producir al Municipio el caso de una recaudación menor a aquella cuya garantía se solicita.
- b) Beneficios que al Municipio produciría el caso en que la recaudación excediera del mínimo garantizado en una proporción razonable.
- c) Comparación entre los riesgos y los beneficios.
- d) Garantías que el excelentísimo Ayuntamiento podría ofrecer al concursante, en sustitución de la garantía de un *mínimum* de la recaudación general, según el mismo indica.

a) *Riesgos que puede producir al Municipio el caso de una recaudación menor a aquella cuya garantía se solicita.*

De los datos obtenidos de la explotación por la extinguida Sociedad general de Autobuses de Madrid, resulta que, en sus postrimerías, con un servicio de siete líneas, con coches mal entretenidos y una deficiente organización de personal, garajes y administración, el coeficiente medio de ingresos, según se detalla en la parte correspondiente del anejo número 1, fué superior a 1,24 pesetas por coche-kilómetro. Existía entonces una reducción de tarifas por virtud de la competencia que se entabló con la Compañía de Tranvías, alguno de cuyos trayectos fueron rebajados a la mitad de su precio, y sin embargo, continuó en aumento la recaudación hasta el final.

Es, pues, evidente que en condiciones normales esta recaudación habría excedido de 1,35 y 1,40 pesetas por coche-kilómetro, como lo demuestra el hecho de que en algunas líneas, como las de Sol-Tetuán, Sol-Pozas y Campamento, en las que las condiciones de lucha no eran tan desfavorables, la recaudación media, por kilómetro recorrido, fué durante este periodo de 1,37, 1,49 y 1,51 pesetas, respectivamente.

Sin embargo, con objeto de que la estimación que vamos a efectuar tenga todas las garantías de exactitud posibles, no partiremos de la recaudación indicada de 1,24 pesetas por coche kilómetro, sino de la de 1,22, que resulta de hallar la media de las recaudaciones por coche-kilómetro en el período de implantación de las líneas (octubre de 1922 a marzo de 1923) y en el de reanudación del servicio (octubre de 1924 a enero de 1925), por ser ambos los más desfavorables para los cálculos. Sobre tales bases, se llega a un coeficiente medio de recaudación superior a 1,22 pesetas por kilómetro recorrido, según se indica a continuación:

PERÍODOS	INGRESOS — Pesetas	KILÓMETROS	POR COCHE-KILÓMETRO — Pesetas
Primero.....	696.853,17	576.718,52	1,21
Segundo.....	630.192,78	505.329	1,247
	1.327.054,95	1.082.047,52	1,2264

A base de dicho coeficiente, queda el problema planteado en las condiciones más desfavorables posibles para el logro de la garantía que se pide.

La cantidad que al excelentísimo Ayuntamiento le correspondería pagar en este caso sería de 0,08 pesetas por kilómetro recorrido, y por tanto, teniendo en cuenta el número de kilómetros recorridos prácticamente, 7.750.000 por año, la cantidad a abonar por la Corporación sería de 620.000 pesetas anuales.

b) Beneficios que al Municipio produciría el caso en que la recaudación excediera del mínimo garantizado en una proporción razonable.

No es de esperar técnica y racionalmente que en las condiciones de esta clase de tráfico actuales en Madrid, y dada la utilidad que muestran las líneas propuestas, la recaudación por coche-kilómetro no exceda de la que como base de un cálculo pesimista se ha tomado en el punto anterior. Y si se tienen en cuenta los datos ya expuestos de la antigua Empresa, que acusan recaudaciones hasta de 1,51 pesetas por coche-kilómetro, y si completamos esta información con la recogida de explotaciones análogas en Barcelona y Córdoba, que varían de 1,65 a 1,90 pesetas por coche-kilómetro, no es aventurado el afirmar que un servicio de esta índole en Madrid puede alcanzar una recaudación media de 1,50 por coche-kilómetro, si, como es de suponer, el servicio, debidamente controlado por el excelentísimo Ayuntamiento, se establece en buenas condiciones de comodidad, rapidez, puntualidad y deferencia para el público. Así, pues, el exceso a repartir sería de 0,20 por kilómetro, y siendo el número de estos recorridos, por año, de 7.750.000 kilómetros, la suma prorrateable de beneficios como exceso de recaudación sería, en números redondos, de pesetas 1.550.000, a base de la cual el 65 por 100 que de este exceso correspondería anualmente al Ayuntamiento, según la propuesta del concursante, ascendería a pesetas 1.007.500.

Esta cantidad se repetiría durante los cuatro primeros años de la vigencia que el concursante da a su fórmula, puesto que al finalizar éstos, y amortizado el valor de los coches, se reduciría en la proporción correspondiente al mínimo de percepción a garantizar por el Municipio, siendo esta reducción mayor o menor, según que éste tomara o no a su cargo la sustitución de los coches.

En el caso de que los vehículos pasasen a ser propiedad del Municipio, como indica el concursante, la reducción en el mínimo de percepción a garantizar sería prácticamente de 0,30 pesetas por coche-kilómetro, o sea el cociente de dividir la cantidad anual destinada a amortización (2.348.584,30 pesetas) por el número de

kilómetros recorridos en el año (7.748.950). En estas condiciones el exceso de pesetas 0,50 por coche-kilómetro representaría la cantidad de 3.874.475 pesetas, y el 65 por 100 correspondiente al Ayuntamiento, 2.518.408,75 pesetas.

Ahora bien: si consideramos como caso más probable el de que la Empresa se encargue de la reposición de los coches, y que se estime en ocho años el promedio de la vida de éstos, siendo necesario renovar la mitad del material cada cuatro años, la rebaja a introducir en el canon debería ser solamente de la mitad de la destinada a este objeto (0,30 pesetas por coche-kilómetro), y en estas condiciones el *mínimum* de percepción garantizado sería de 1,15 pesetas y el exceso sobre dicho *mínimum*, de 0,35 pesetas. En este caso el exceso total por año representaría 2.712.132,50 pesetas, y el 65 por 100 de dicho exceso correspondiente al Ayuntamiento, 1.762.886,10 pesetas.

Tomando este caso último como menos favorable, las cantidades que el excelentísimo Ayuntamiento percibiría durante los veinte años de la concesión serían las siguientes:

	Pesetas
Cuatro años, a razón de 1.007.363,50	4.029.454
Diez y seis años, a razón de 1.762.886,10	28.206.177,60
<i>Ingreso del Municipio en los veinte años..</i>	<u>32.235.631,60</u>

Comparación de los riesgos y de los beneficios

Hemos visto que en el caso de los riesgos originados por no rebasar la recaudación la cantidad de 1,22 pesetas por coche-kilómetro, el riesgo anual es de pesetas 620.000, lo que eleva aquél durante los cuatro primeros años de la concesión a 2.480.000 pesetas, único riesgo que puede correr el Municipio, puesto que a partir del cuarto año, lo mismo en el caso de que los coches los reponga el Ayuntamiento, como cuando lo haga la Empresa, el *mínimo* a garantizar, 1 ó 1,15 pesetas, respectivamente, es inferior a la recaudación prevista. Contra este riesgo, que estaría garantizado con el valor de los coches, como más adelante se detalla, existe casi una seguridad de beneficio en el total período del convenio de 32.235.631,60 pesetas.

La cantidad que el concursante destina anualmente en el presupuesto de explotación, adjunto a su proposición, para reparaciones de los coches, es de 774.895 pesetas—lo que representa, al término de los cuatro años, un costo total de 3.099.580 pesetas—, o sea, aproximadamente, el 40 por 100 del coste adquisitivo de los vehículos. Puede admitirse que en dichas condiciones de entretenimiento los coches se encontraran en aquel momento a la mitad de su vida, lo que viene confirmado por el hecho de que, en iguales condiciones de entretenimiento, pero en servicio mucho más duro, vehículos semejantes—los que tiene París—vienen teniendo una vida media no inferior a ocho años. Esto supone para el material en cuestión un valor (no de venta, sino de explotación) de 4.130.000 pesetas, o sea, un exceso de pesetas 1.650.000 sobre la cantidad adelantada en concepto de garantía por el excelentísimo Ayuntamiento durante el referido período de cuatro años. Todos estos datos y cálculos permitirán ya apreciar la verdadera importancia numeral de la solicitud

del concursante número 2 de que el excelentísimo Ayuntamiento extienda a toda la red la garantía del mínimo de percepción o recaudación bruta que señalaba para de terminadas líneas, y, en ciertos casos, la base 6.^a de las facultativas del concurso, solicitud que, de ser aceptada por la excelentísima Corporación, quedando municipalizado el servicio desde su instalación, el sistema de *empresa mixta* empleado excluiría la necesidad de fijar canon municipal en la verdadera acepción gramatical y fiscal de la palabra, y las bases del rescate de la concesión administrativa, cuyo enunciado se pedía a los concursantes.

Completando las garantías del Municipio, y cuando se decidiese por el sistema de empresa mixta, y teniendo en cuenta lo que en la proposición número 2 se dice sobre amortización del material y paso del mismo a propiedad del Municipio, su facultad de incautarse de las líneas y de sus pertenencias en todo momento, sería a partir de los cuatro años, bien realizando por sí la explotación del servicio, o encargando de ella a la Empresa mediante el pago a la misma de un tanto por kilómetro en concepto de gastos de explotación, que en ningún caso deberá ser superior a la cifra de 1,15 pesetas por coche-kilómetro, en que, según hemos visto, calcula dichos gastos la Empresa en el caso de que ella se encargase de la renovación, por mitad, de los coches y cada cuatro años.

Esta solución vendría a ser muy semejante al convenio establecido entre el Ayuntamiento de Milán y la Compañía de Autobuses, allí establecida con su auxilio, a la cual satisface, en concepto de gastos de explotación, la cantidad de 4 liras por kilómetro recorrido, que, al cambio actual de 0,67 pesetas por lira, son 2,68 pesetas, cantidad muy superior a aquella cuya garantía se solicita.

En escrito fecha 11 de enero último, el concursante número 2 expone que está dispuesto a considerar la supresión total o parcial de la garantía del excelentísimo Ayuntamiento, de un mínimo de percepción, a cambio de otras garantías que pudiera ofrecerle para asegurar un razonable desenvolvimiento de un negocio cuya implantación ha de exigir cuantiosos desembolsos.

En cumplimiento de lo que se nos ha ordenado, vamos ahora a estudiar las garantías que podrían sustituir a la que el concursante solicita.

d) Garantías que el excelentísimo Ayuntamiento podría ofrecer al concursante número 2 en sustitución de la garantía solicitada de un mínimo de la recaudación general.

La forma abstracta de la solicitud de garantías sustitutivas de la de un mínimo de la recaudación bruta general nos crea grandes dificultades para indicar las que podrían satisfacer, a la vez, al excelentísimo Ayuntamiento y al proponente. Sobreentendemos, en principio, que tales garantías podrán no tener el carácter de pecuniarias, aunque mediante ellas la Empresa extraiga esencias económicas. Es decir, que pueden ser compenetraciones con la Empresa a una política municipal de policía sobre un servicio público, dirigida constantemente al perfeccionamiento y progreso del negocio y servicio en todos sus aspectos.

Sobre tal supuesto, entendemos que dichas garantías podrían consistir en obligarse el excelentísimo Ayuntamiento a mantener en buenas condiciones de tránsito las calzadas de las calles de los itinerarios, compensando a la Empresa con una indemnización justa en aquellos casos que para poder efectuar obras en las calles, debidas a causas no imputables a la misma, tuviera que variar temporalmente el itinerario y por ello sufriera perjuicio evaluable, bien por mayor gasto de explotación o por baja en la recaudación; la oposición del excelentísimo Ayuntamiento de acordar rebajas circunstanciales de las tarifas tranviarias o de los otros medios de transporte de viajeros en común, si para tales rebajas no se obligaba la Empresa que las promueva a sostenerlas por el plazo mínimo de años que, previa audiencia de las otras

Empresas, se fije en última instancia; la obligación del excelentísimo Ayuntamiento a no autorizar ni dar conformidad a la instalación de nuevas líneas de transporte de viajeros en común, ni a ampliación de las actuales sin un acuerdo con las Empresas explotadoras de estos servicios, en evitación de perjuicios de sus intereses, sin beneficio para el vecindario.

Finalmente, puede ocurrir que líneas de ómnibus automóviles propuestas por la Empresa como muy beneficiosas para el vecindario del Extrarradio, no dieran un rendimiento remunerador a la Empresa, porque utilizadas por clases humildes que, al acudir y salir de su trabajo, dan origen a un tráfico desigual y poco conveniente, esta dificultad viniera aumentada desde el punto de vista económico por la utilización en gran escala de los billetes a precios económicos que la Empresa ofrece al tratar de los servicios especiales. Ello podría conducir a la clasificación de las líneas en dos grupos: uno, de las libres no subvencionadas, y otro, el de las de interés público, protegidas con las garantías del mínimo de percepción. Pero, en este caso, se impondría la reciprocidad, y, por tanto, la Empresa, correspondiendo a la garantía o subvención, en su caso, del excelentísimo Ayuntamiento, tendría que interesar a éste bajo la forma de abono de un canon proporcional a la recaudación bruta.

Unicamente para que sirva, en su caso, de base de discusión, indicamos una de las fórmulas que podrían establecerse:

a) Para las líneas que disfrutaran de la garantía del mínimo de percepción, el canon a abonar al Ayuntamiento sería del 65 por 100 sobre el exceso de recaudación de 1,30 pesetas por coche-kilómetro, según establece la Empresa en su proposición.

b) Para las líneas libres, el coeficiente de participación se reduciría al 50 por 100, y se establecería sobre el exceso de recaudación a partir de la cantidad de 1,45 pesetas por coche-kilómetro, que, como coste de explotación, deduce la Empresa en el presupuesto incluido en su propuesta.

Estas mismas fórmulas podrían aplicarse a las líneas que en lo sucesivo se establecieran, según que esto tuviera lugar a propuesta del excelentísimo Ayuntamiento o por libre iniciativa de la Empresa.

Con todo lo expuesto en el curso de este dictamen, creemos haber evacuado el informe exigido de la Intervención por la ponencia de la Comisión respectiva, y estimamos también que los juicios expresados son deducción de los antecedentes que hemos aportado a nuestro trabajo, que evidencian los resultados en Madrid y en grandes ciudades de Europa y América de la explotación del servicio de transporte de viajeros por ómnibus automóviles, con una mayor información respecto al servicio de tranvías, al eléctrico subterráneo o ferrocarril Metropolitano y al de líneas regulares de dichos ómnibus de los años 1922 a 1925, mayor trabajo que hemos creído oportuno efectuar con el fin de que la excelentísima Corporación pueda tomar acuerdo sobre el concurso objeto de este expediente con el conocimiento del mayor número de datos y juicios informativos sobre materia de tanto interés para el vecindario y para el excelentísimo Ayuntamiento, habida consideración de las concesiones existentes de líneas tranviarias y subterráneas.—Madrid, 5 de marzo de 1932.—El Interventor municipal, *M. C. y Mañas*.

El presente informe tiene por objeto exponer los resultados de la investigación realizada en el año 1952, en el marco del plan de trabajo establecido en el año 1951, en el que se contemplaba la realización de una investigación sobre el problema de la vivienda en la ciudad de Madrid.

La investigación se ha desarrollado en dos fases: una de carácter general, que ha consistido en la recopilación de datos sobre la situación de la vivienda en la ciudad, y otra de carácter específico, que ha consistido en la realización de una encuesta a los propietarios de viviendas en la ciudad.

Los resultados de la investigación se han resumido en el presente informe, que se divide en tres partes: una de carácter general, que trata de la situación de la vivienda en la ciudad, y dos de carácter específico, que tratan de la encuesta a los propietarios de viviendas.

En la primera parte se expone la situación de la vivienda en la ciudad, en el año 1952, en el marco del plan de trabajo establecido en el año 1951. Se trata de una situación de crisis, en la que la vivienda es un problema de primer orden para la ciudad.

En la segunda parte se expone la encuesta a los propietarios de viviendas, en el año 1952. Se trata de una encuesta que ha permitido conocer la situación de la vivienda en la ciudad, desde el punto de vista de los propietarios.

En la tercera parte se exponen los resultados de la encuesta, que se han resumido en el presente informe. Se trata de una encuesta que ha permitido conocer la situación de la vivienda en la ciudad, desde el punto de vista de los propietarios.

Los resultados de la encuesta se han resumido en el presente informe, que se divide en tres partes: una de carácter general, que trata de la situación de la vivienda en la ciudad, y dos de carácter específico, que tratan de la encuesta a los propietarios de viviendas.

En la primera parte se expone la situación de la vivienda en la ciudad, en el año 1952, en el marco del plan de trabajo establecido en el año 1951. Se trata de una situación de crisis, en la que la vivienda es un problema de primer orden para la ciudad.

En la segunda parte se expone la encuesta a los propietarios de viviendas, en el año 1952. Se trata de una encuesta que ha permitido conocer la situación de la vivienda en la ciudad, desde el punto de vista de los propietarios.

En la tercera parte se exponen los resultados de la encuesta, que se han resumido en el presente informe. Se trata de una encuesta que ha permitido conocer la situación de la vivienda en la ciudad, desde el punto de vista de los propietarios.

Resumen de datos de las proposiciones de la Sociedad Fiat-Hispania (número 1) y Sociedad Anónima de Transportes Automóviles (número 2)

	PROPOSICIÓN NÚMERO 1	PROPOSICIÓN NÚMERO 2
LÍNEAS		
Número de líneas.....	Ocho.....	Diez.
Longitud total de la red..	19,5 kilómetros.....	69,55 kilómetros.
Recorrido diario.....	No indica.....	21.230 —
Idem medio diario por coche.....	Idem.....	180 —
Idem total anual.....	Idem.....	7.748.950 —
Frecuencia de los viajeros durante el día.....	Idem.....	Siete minutos.
Precio medio del billete por kilómetro.	0,10 pesetas.....	0,066 pesetas.
COCHES		
Número de coches.....	44 a 52.....	118
Precio medio de los coches.....	No indica.....	70.000 pesetas.
Importe total de los coches..	Idem.....	8.260.000 —
Anualidad al 7 por 100 para amortizar en cuatro años.....	Idem.....	2.438.584,30 —
Reparación anual.....	Idem.....	774.895 —
Importe de las cantidades destinadas a reparación durante el período de ocho años en que se estima la vida mínima de los coches.....	Idem.....	6.199.160 —
Proporción entre la cantidad asignada a reparaciones y el valor de los coches.	Idem.....	75 por 100
Reposición anual de neumáticos, a razón de 0,25 pesetas por kilómetro....	Idem.....	1.937.237,50 pesetas.
Seguro de los coches (prima anual)...	Idem.....	177.000 —
PERSONAL		
Conductores, cobradores e inspectores.	No indica.....	429
Importe diario de sus jornales.....	Idem.....	4.818 pesetas.
Idem anual de sus ídem.....	Idem.....	1.758.570 —
Vestuario (importe anual).....	Idem.....	85.800 —
Seguros obreros (ídem íd).....	Idem.....	10.000 —

	PROPOSICIÓN NÚMERO 1	PROPOSICIÓN NÚMERO 2
PERSONAL DE GARAJE		
Empleados y obreros.....	No indica.....	29 (sin contar el de taller).
Importe anual de sueldos y jornales...	Idem.....	123.513 pesetas.
Jornales de talleres.....	Idem.....	Incluido en la partida «Reparaciones»
GARAJE		
Garaje.....	Ofrece construirlo.....	Ofrece construirlo.
Importe total del garaje.....	No indica.....	1.000.000 pesetas.
Herramental e instalaciones.....	Idem.....	500.000
Anualidad de amortización del garaje al 7 por 100 en veinte años.....	Idem.....	94.393 —
Anualidad de amortización de las instalaciones al 7 por 100 en diez años..	Idem.....	71.189 —
Seguros, teléfonos, agua, luz, etc.....	Idem.....	98.939 —
Coste total anual del servicio del garaje	Idem.....	316.845 —
Cantidad diaria que corresponde por coche.....	Idem.....	7,35 —
EFECTOS DE CONSUMO		
<i>Gasolina</i>		
Consumo a un promedio de 40 litros por 100 kilómetros.....	No puede deducirse por faltar datos de los kilómetros recorridos..	3.099.580 litros.
Importe al precio de 0,67 pesetas, incluido impuesto municipal.....	No indica.....	2.076.718,60 pesetas.
<i>Aceite</i>		
Consumo a un promedio de 0,7 litros por 100 kilómetros.....	No puede deducirse por faltar datos de los kilómetros recorridos..	54.243 litros.
Importe al precio de 3,50 pesetas.....	No indica.....	189.849,30 pesetas.
<i>Neumáticos</i>		
(Véase capítulo de coches).....		
EXPLOTACIÓN		
Gastos anuales de explotación.....	No indica.....	11.275.377,60 pesetas.
Coste de explotación por coche kilómetro.....	Idem.....	1,45 —
Gastos de servicio, incluyendo kilómetros muertos, remolque de coches inutilizados, etc.....	Idem.....	111.522,90 —
GASTOS GENERALES, IMPUESTOS Y PENALIDADES		
Gastos generales sociales.....	No indica.....	774.895 pesetas.
Idem íd de explotación.....	Idem.....	232.466,50 —

	PROPOSICIÓN NÚMERO 1	PROPOSICIÓN NÚMERO 2
PATENTE NACIONAL		
Patente nacional.....	No indica.....	129.800 pesetas.
Impuesto a la Hacienda, 2 por 100 sobre la recaudación estimada en 1,30 pesetas por kilómetro recorrido.....	Idem.. . . .	201.472 —
Fondo de previsión para multas.....	Idem.....	60.000 —
PLAZO DE REVERSIÓN		
Coches.....	Se supone acepta el de veinte años	Cuatro años,
Garaje	Idem íd.....	Veinte —
Herramental e instalaciones del garaje.	Idem íd.....	Diez —
CANON AL MUNICIPIO, BONIFICACIONES AL PERSONAL, SALARIOS Y JORNADAS REGLAMENTARIAS		
Canon al Municipio	No ofrece.....	65 por 100 del exceso de recaudación sobre 1,30 pesetas por coche kilómetro.
Bonificaciones al personal.....	Idem.....	12 por 100 del mismo exceso.
Jornada de trabajo.....	Ocho horas.....	Ocho horas.
Jornales.....	Los actualmente reglamentarios con algunas mejoras.....	Los actualmente reglamentarios con algunas mejoras.
Capital necesario sin incluir gastos de constitución de la Empresa ni capital de trabajo, o sea el representado por coches, garaje e instalaciones.....	No puede deducirse....	9.760.000 pesetas.

El Interventor municipal,
M. C. y Mañas.

Resumen del examen comparativo, con respecto al pliego de condiciones del concurso, de las dos proposiciones presentadas

CONDICIONES FACULTATIVAS

Cláusula 1.^a—Inspección municipal y reglamentación del servicio.

Aceptada por ambas proposiciones.

Cláusula 2.^a—Duración de la exclusiva y plazos de reversión.

Aceptada por ambas.

Cláusula 3.^a—Canon al Municipio.

No se ofrece ninguno por ninguno de los dos concursantes.

Cláusula 4.^a y 5.^a—No son de interés para la comparación.

Cláusula 6.^a—Subvención municipal para las nuevas líneas.

La proposición número 1 la excluye de su oferta y propone su sustitución por otra completamente diferente; la proposición número 2 generaliza esta cláusula del pliego a todas las líneas propuestas.

Cláusula 7.^a—No es de interés para la comparación.

Cláusula 8.^a—Condiciones para la adjudicación.

Se cumplen parcialmente por la proposición número 1 y totalmente por la proposición número 2 en los aspectos que comprenden itinerarios, horarios y tarifas.

Cláusula 9.^a—Quioscos de espera.

Parece que la cumplen ambas proposiciones

Cláusula 10.—Gastos del concurso.

Ninguno de los proponentes hace objeciones.

CONDICIONES TÉCNICAS

Vehículos.—Modelos.

La proposición número 1 ha presentado plano y descripción; la proposición número 2 ha presentado dos coches a pruebas y 25 proyectos de variantes de carrocerías.

Producción nacional.—La producción número 1 ofrece las carrocerías de construcción nacional; la proposición número 2, por lo menos, dos terceras partes de los coches completos de construcción nacional.

Servicios.—La proposición número 1 no ofrece horarios ni detalle de servicios especiales; la proposición número 2 adjunta horarios y detalla servicios especiales y billetes a precios reducidos.

Itinerario.—La proposición número 1 establece ocho de servicio interior de la población; la proposición número 2 propone 10, que al mismo tiempo que efectúan el servicio interior, ponen en comunicación el centro con el extrarradio.

Los de la primera están justificados en líneas generales; los de la segunda, en su detalle.

BASES ADICIONALES

Base 1.^a—Resolución del concurso.

Ninguna de las Casas hace observaciones a los derechos que el Municipio se reserva.

Base 2.^a—Ampliación de líneas a petición del Ayuntamiento.

Ninguno de los concursantes se opone a ello.

Base 3.^a—Limitación del derecho de convenio.

Ninguna Casa tiene establecido convenio con el Metro o con el Tranvía, habiendo establecido los itinerarios huyendo de la coincidencia con éstos.

Base 4.^a—Colaboraciones.

Parecen más fuertes y numerosas las de la proposición número 2.

Base 5.^a—Rescate.

No ha sido considerado por ninguno de los dos concursantes.

Base 6.^a—Número de coches a emplear.

No está exactamente determinado en la proposición número 1; la proposición número 2 lo fija con todo detalle.

Base 7.^a—Plazo de comienzo del servicio.

Ambas Casas lo aceptan tácitamente.

Base 8.^a—Penalidades.

Ninguna de las Casas se opone a ellas.

Base 9.^a—Reglamentación del servicio.

Sin observaciones por ninguna de las Casas.

Base 10.—Prórroga de la concesión.

No ha sido objeto de reclamación por ninguno de los proponentes.

Base 11.—Jornada legal de trabajo y remuneración de ésta.

Ambas Casas aceptan lo que la legislación vigente prescribe, con algunas mejoras en determinados jornales.

Base 12.—Ley de protección a la industria nacional.

El cumplimiento de esta obligación es más completo en la proposición número 2 que en la número 1.

Base 13.—Aclaraciones al plazo de terminación del contrato.

No ha sido objeto de observación alguna por parte de los proponentes.

CONDICIONES ECONÓMICO-ADMINISTRATIVAS

Las condiciones 1.^a, 2.^a y 3.^a, que prescriben la forma de presentación de las proposiciones, han sido cumplidas por ambas Casas.

La condición 4.^a, referente al canon, está incumplida por ambos concursantes en las condiciones fijadas por el pliego de condiciones del concurso. La proposición número 2 establece una modalidad especial de participación del Municipio en la explotación del servicio, que no se ajusta al pliego de condiciones del concurso.

Las condiciones 5.^a, 6.^a, 7.^a, 8.^a, 9.^a, 10, 11 y 12, relacionadas con los trámites y obligaciones del concurso, no han sido objeto de reparo por los concursantes.

La condición 13, referente a jornadas de trabajo y remuneración de las mismas, está, como ya se ha dicho, cumplidas por ambas partes, y mejorada por la

proposición número 2 con la participación en la recaudación, en su propuesta de participación del Municipio en la explotación del servicio.

La condición 14 no debe ser objeto de consideración, pues se refiere a condiciones a cumplir después de la adjudicación.

La condición 15, ratificando la aplicación a estos servicios de la ley de Protección a la industria nacional, no exige otra observación sino la de la ventaja que en este sentido ofrece la proposición número 2.

El Interventor municipal, *M. C. y Mañas*.

Resumen de la proposición Fiat Hispania

Estado número 3

LÍNEAS	LONGITUDES Kilómetros	TRAYECTOS	Tarifa integral Pesetas	Tarifa por trayectos Pesetas	Tarifa por kilómetros Pesetas	Número de coches
A) Plaza de España-Glorieta de Atocha.....	3,100	Plaza de España-Red de San Luis..... — Cibeles..... — Atocha..... Red de San Luis-Cibeles..... — Atocha..... Cibeles-Atocha.....	0,30	0,15 0,20 0,30 0,15 0,20 0,15	0,0967	8 - 9
B) Sol-Plaza de la Moncloa..	2,300	Sol-Preciados-Plaza del Callao-Avenida de Eduardo Dato Princesa-Moncloa.....	0,20	0,20	0,0869	7 - 8
C) Santa Cruz-Embajadores..	2,600	Santa Cruz-Glorieta de Embajadores..... — Glorieta de Santa María de la Cabeza..... Plaza de Nicolás Salmerón-Glorieta de Santa María de la Cabeza..... Santa Cruz-Glorieta de la Beata Mariana de Jesús.....	0,30	0,15 0,20 0,10 0,30	0,1153	3 - 4
D) Santa Cruz-Delicias.....	2	Santa Cruz-Plaza de Lavapiés..... — Ronda de Valencia..... — Delicias..... Plaza del Progreso-Delicias..... Plaza de Lavapiés-Delicias.....	0,20	0,10 0,15 0,20 0,15 0,10	0,1000	4 - 5
E) Glorieta de Bilbao-Puerta de Moros.....	2,350	Glorieta de Bilbao-Mayor..... — Puerta de Moros..... Plaza del Callao-Mayor..... — Puerta de Moros..... Mayor-Puerta de Moros.....	0,25	0,15 0,25 0,10 0,20 0,10	0,1063	5 - 6
F) Sol Galileo - Guzmán el Bueno.....	2,550	Sol-Plaza del Conde de Toreno..... — Alberto Aguilera..... — Guzmán el Bueno..... Plaza del Conde de Toreno-Guzmán el Bueno.....	0,25	0,15 0,20 0,25 0,15	0,0984	6 - 7
Martin.....	2,650	Alcalá-Antón Martín..... — Antón Martín.....	0,25	0,25 0,15	0,0943	6 - 7
H) Plaza de Alonso Martínez Plaza del Príncipe Alfonso.....	1,950	Plaza de Alonso Martínez-Alcalá..... Plaza del Príncipe Alfonso.....	0,20	0,15 0,20 0,10	0,1023	5 - 6
	19,500	Alcalá-Plaza del Príncipe Alfonso.....	1,95			

Precio medio por kilómetro, pesetas 0,10
Número de coches..... 44 - 52

El Interventor municipal,
M. C. y Mañas

Resumen de la proposición de S. A. T. A.

Estado número 4

LÍNEAS	LONGITUDES Kilómetros	TRAYECTOS	Tarifa integral Pesetas	Tarifa por trayectos Pesetas	Tarifa por kilómetros Pesetas	Número de coches
1) Plaza de España - Plaza de España (Circunvalación).....	10	Plaza de España-Cibeles Cibeles-General Oría General Oría-Plaza de la Moncloa Plaza de la Moncloa-Plaza de España.....	0,70	0,20 0,15 0,20 0,15	0,0700	17
2) Sevilla-Colón-Guindaleira - Prosperidad - Unzá del Valle.....	7,300	Sevilla-Castelló..... Castelló-Cartagena (Iglesia del Pilar)..... Cartagena (Iglesia del Pilar)-Unzá del Valle.....	0,45	0,15 0,15 0,15	0,0616	12
3) Plaza de Nicolás Salmerón-Retiro-Ventas-Cementerio del Este.....	8,100	Plaza de Nicolás Salmerón-Carrera de San Jerónimo (Cedaceros)..... Cedaceros (Carrera de San Jerónimo)-O'Donnell (Puerta del Retiro)..... Cedaceros (Carrera de San Jerónimo)-Plaza de Manuel Becerra..... Cedaceros (Carrera de San Jerónimo)-Cementerio del Este. Plaza de Manuel Becerra-Cementerio del Este..... Plaza de Nicolás Salmerón-Cementerio del Este.....	0,70	0,15 0,15 0,20 0,60 0,50 0,70	0,0864	12
4) Plaza del Angel - Atocha Puente de Vallecas.....	4,450	Plaza del Angel-Plaza de Mariano de Cavia..... Glorieta de Atocha-Puente de Vallecas..... Plaza del Angel-Puente de Vallecas.....	0,25	0,20 0,15 0,25	0,0561	12
5) Puente de los Franceses Norte-Avenidas-Atocha Delicias.....	7,260	Puente de los Franceses-Plaza del Callao..... Plaza de España-Cibeles..... Glorieta de Atocha..... Estación de las Delicias..... Cibeles-Estación de las Delicias..... Puente de los Franceses-Delicias..... Plaza de Santa Cruz-Glorieta de Embajadores..... Glorieta de Embajadores-Puente de la Princesa.....	0,45	0,20 0,20 0,25 0,30 0,15 0,45 0,15 0,15	0,0619	12
6) Plaza de Santa Cruz-Embajadores - Matadero Antonio López.....	5,220	Puente de la Princesa-Antonio López (final)..... Plaza de Santa Cruz-Antonio López (final).....	0,40	0,15 0,40	0,0766	11
7) Carretera de Extremadura-Plaza del Callao.....	4,080	Plaza del Callao-Puerta del Angel..... Término municipal-Carretera de Extremadura..... Plaza de España-Término municipal-Carretera de Extremadura.....	0,20	0,15 0,25 0,20	0,0490	9
8) Plaza del Callao - Cuatro Caminos-Dehesa de la Villa.....	6,680	Plaza del Callao-Paseo de Rosales (Quintana)..... Paseo de Rosales (Quintana)-Cuatro Caminos..... Plaza del Callao-Cuatro Caminos (Glorieta de Ruiz Giménez)..... Cuatro Caminos (Glorieta de Ruiz Giménez)-Dehesa de la Villa.....	0,40	0,15 0,15 0,20 0,20	0,0598	10
9) Glorieta de Atocha-Cuatro Caminos-Dehesa de la Villa.....	7,570	Glorieta de Atocha-Plaza de Alonso Martínez..... Plaza de Alonso Martínez-Cuatro Caminos (Glorieta de Ruiz Giménez)..... Glorieta de Atocha-Cuatro Caminos (Glorieta de Ruiz Giménez)..... Cuatro Caminos (Glorieta de Ruiz Giménez)-Dehesa de la Villa.....	0,45	0,15 0,15 0,25 0,20	0,0594	9
10) Plaza de la República-Cibeles-Hipódromo - Chamartín.....	8,890	Plaza de la República-Cibeles..... Sol-Hipódromo..... Cibeles-Chamartín..... Plaza de la República-Chamartín.....	0,60	0,20 0,20 0,40 0,60	0,0674	14
	69,550		4,60			

Precio medio por kilómetro, pesetas..... 0,066

Número de coches..... 118

El Interventor municipal,

M. C. y Mañas

Recapitulación de los resultados numéricos de los cálculos desarrollados en el dictamen

RECAUDACIÓN POR KILÓMETRO DE OTRAS EMPRESAS	PESETAS
Sociedad General de Autobuses de Madrid, durante los meses de octubre de 1922 a marzo de 1923 y de octubre de 1924 a enero de 1925 (pesetas 1.327.045,95 : 1.082.047,52 kilómetros).....	1,22,64
La misma, en la línea Sol-Rosales.....	1,49
La misma, en la línea al Campamento.....	1,51
Empresa de Autobuses Roca, de Barcelona.....	1,65 a 1,75
Autobuses de Córdoba de la S. A. T. A.....	1,75 a 1,90
Recaudación media estimada en el estudio para los autobuses de Madrid, en vista de estos datos, por coche-kilómetro.....	1,50
PARTICIPACIÓN DE LOS DISTINTOS GRUPOS A BASE DE LA PROPOSICIÓN DE LA S. A. T. A. Y DE UNA RECAUDACIÓN DE 1,50 PESETAS POR COCHE-KILÓMETRO	
Cantidad que corresponde al Ayuntamiento durante cada uno de los cuatro primeros años, a base de la fórmula de distribución propuesta: $0,65 (0,20 \times 7.748.950)$	1.007.363,50
Idem íd. a los obreros: $0,12 (0,20 \times 7.748.950)$	185.974,80
Idem íd. a la S. A. T. A: $0,23 (0,20 \times 7.748.950)$	356.451,70
A partir del cuarto año, en que el mínimo garantizado es de pesetas 1,15, correspondería al Ayuntamiento: $0,65 (0,35 \times 7.748.950)$	1.762.886,10
Idem íd. a los obreros: $0,12 (0,35 \times 7.748.950)$	325.456
Idem íd. a la S. A. T. A: $0,23 (35 \times 7.748.950)$	623.790,50
Percepción del Ayuntamiento durante todo el período del convenio:	
Cuatro años a 1.007.363,50.....	4.029.454
Diez y seis años a 1.762.886,10.....	28.206.177,60
	32.235.631,60
Percepción de los obreros durante todo el período del convenio:	
Cuatro años a 185.974,80.....	723.899,20
Diez y seis años a 325.456.....	5.207.296
	5.931.195,20
Percepción de la S. A. T. A. durante todo el período del convenio:	
Cuatro años a 356.451,70.....	1.425.806,80
Diez y seis años a 623.790,50.....	9.980.648
	11.406.454,80
Garantía que la S. A. T. A. solicita del Ayuntamiento, y a cambio de la cual cede a éste el exceso de recaudación indicado:	
Abono de la diferencia entre la cantidad de por coche-kilómetro y la que represente la recaudación efectiva por coche-kilómetro, si no llegara a dicha cantidad.	1,30
Cantidad que el Ayuntamiento de Milán abona a la Compañía de autobuses de aquella población por efectuar el servicio de autobuses: 4 liras por coche-kilómetro, lo que representa, al cambio de 0,67 pesetas por lira, la cantidad por coche-kilómetro de	2,68
El Interventor municipal, <i>M. C. y Mañas</i> .	

Los ómnibus automóviles en España.—Su desarrollo y procedimientos de explotación

El establecimiento de líneas regulares urbanas en España ha surgido simultáneamente en gran número de capitales, favorecido, en unos casos, como Barcelona, Valencia y Bilbao, por un rápido aumento de tráfico al que no pudieron atender debidamente los medios de transportes de viajeros en común existentes, y en otros, porque la poca densidad del tráfico encuentra más económica solución empleando dichos ómnibus en vez de los tranvías, cuyo gasto de primer establecimiento no está justificado en muchos casos por el rendimiento probable de la explotación. Son tantos los casos que en España pueden citarse, que casi resulta una excepción única Madrid, y precisamente por aquella multiplicidad de casos habrá que limitar nuestra información a aquellos que pudiéramos llamar *tipo* de capitales de primero, segundo y tercer orden, citando más de una de determinado tipo cuando así lo aconsejen las diferencias de modalidad en su establecimiento o forma de explotación.

M A D R I D

Por escritura otorgada en 18 de octubre de 1922, y previo concurso público, se adjudicó a D. Ignacio Fúster y Otero, en representación de la «Sociedad general de Autobuses de Madrid», constituida por escritura de 14 de septiembre del mismo año, el establecimiento y explotación durante veinte años de varias líneas de ómnibus automóviles dentro del término municipal de esta Villa, comenzando seguidamente a prestar los servicios.

Los inconvenientes con que luchó la Empresa desde el principio para su normal desarrollo, a causa del mal estado de las calzadas, poco *confort* de los coches, dotados de bandajes macizos, desorientación en el establecimiento de líneas y otras de orden financiero son notorias y suficientes a justificar el fracaso; y sólo se alude a ellos al objeto de determinar las alternativas que sufrió el negocio y el daño, verdaderamente mínimo, que produjeron en la recaudación por kilómetro-coche.

Durante el primer período, que a los efectos del estudio denominaremos de *implantación* (octubre de 1922 a febrero de 1923), las líneas establecidas, no obstante ser algunas de ellas paralelas a las de tranvía y ferrocarril Metropolitano, tuvieron una recaudación suficiente para cubrir los gastos, de acuerdo con los precios generales en aquella época, y aun habrían ofrecido algunas un pequeño beneficio si los gastos de explotación se hubieran reducido a límites posibles. No se hizo esto; surgió una guerra de tarifas a las Empresas de tranvías y ferrocarril Metropolitano, sin que pudiera después evitarse la quiebra del negocio, por el cambio de política iniciado en octubre de 1924, que tal vez le habría salvado, si los medios financieros de la Empresa hubieran permitido a ésta resistir algún tiempo, cuidando más de descargar los gastos de explotación que de incrementar los ingresos, perfeccionando

el método administrativo y subsanando errores de primer establecimiento, algunos disculpables.

Teniendo en cuenta lo que antecede, se ha procurado obtener datos correspondientes a los dos períodos, aisladamente, como más interesantes al estudio y comparación.

El estado número 1 de este anejo resume los ingresos, kilómetros recorridos y la recaudación por kilómetro en cada una de las líneas existentes, y que eran:

- A) Red de San Luis-Delicias.
- A I) Red de San Luis-Atocha.
- B) Glorieta de Bilbao-Guindalera.
- C) Independencia-Rosales.
- D) Sevilla-Ventas.
- E) Carmen-Moncloa.
- F) Sevilla-Guindalera.
- G) Esparteros-Norte.

De los datos que en él figuran se desprende que de ocho líneas en servicio, cuatro tenían una recaudación superior a 1,30 pesetas por coche-kilómetro; una alcanzaba la cifra de 1,25 y sólo en tres la recaudación resultaba aproximada o superior a una peseta, dando como recaudación media del coche-kilómetro en el total de las líneas 1,21 pesetas.

Entre el fin del período que ha servido de base al estudio resumen del estado número 1 y el comienzo de aquel que ha servido de base al estado número 2 (abril de 1923 a septiembre de 1924), el asunto se desenvolvió bajo una desorientación y dificultades que tuvieron como consecuencia la supresión paulatina de gran parte de las líneas y la modificación de otras, hasta el extremo de que, al reorganizarse los servicios en octubre de 1924, sólo existían dos líneas a todo servicio: Plaza del Callao-Atocha y Plaza de Santa Cruz-Campamento, y dos servicios nocturnos, Sevilla-Ventas y Sol-Cuatro Caminos. Durante este período de *reorganización* fué aumentándose el servicio hasta llegar al plan de líneas que constituye la base del estudio que aparece en el estado número 2 y que estaba constituido por las siguientes:

- Plaza del Callao-Atocha.
- Independencia-Rosales.
- Sevilla-Ventas.
- Sol-Pozas.
- Sol-Galileo.
- Sol-Tetuán.
- Sol-Cuatro Caminos.
- Cuatro Caminos-Tetuán; y
- Plaza de Santa Cruz-Campamento.

La política iniciada en octubre de 1924, y que no pudo mantenerse por mucho tiempo a causa de la mala situación financiera de la Empresa, permitió a ésta mantenerse en período de reorganización, tal vez más difícil que el de implantación, y elevar nuevamente la recaudación media por coche-kilómetro a 1,25 pesetas, según se detalla en el estado número 2, del cual se deduce que de las nueve líneas explotadas tres tenían una recaudación superior a 1,30 por coche-kilómetro, llegando alguna a 1,51 y excediendo de 1,16 en otras tres.

Si se compara el número de kilómetros recorridos con recaudaciones superiores a 1,30 pesetas e inferiores a dicho tipo en ambos períodos, tendremos que el número de kilómetros con recaudación superior a 1,30 representaba en el primer período el 59,35 por 100 del total de los recorridos, y en el segundo, el 52,6 por 100.

BARCELONA

La amplitud de sus calles, ya que el ensanche constituye la mayor parte de la población; las buenas condiciones de su pavimento; su intenso tráfico, inherente a una gran urbe, con excelente puerto, y con un suburbio y campiña pintoresco aquél y productiva ésta, han creado, naturalmente, un buen sistema de transporte de viajeros en común, del que forman parte los ómnibus automóviles, prácticamente, desde 1922, en que se estableció la extinguida Sociedad de Autobuses de Madrid.

El servicio fué explotado en un principio por la Compañía General de Autobuses de Barcelona, que empleó y emplea la misma marca de coches que la antigua Empresa de Madrid, que allí produjo buenos resultados por las mejores condiciones topográficas y de la pavimentación de la ciudad. La importancia de este servicio es tal, que la propia Empresa llegó a establecer la fabricación de sus coches en Barcelona, haciendo tal competencia a los tranvías que, según se ha podido saber por persona que muy directamente influye en la organización de estos últimos, tuvo que adoptar como solución para evitar la competencia la de comprar la Empresa de Autobuses, haciéndola entrar a formar parte del Consorcio de Transportes actualmente constituido con las Compañías de los Metropolitanos.

Con independencia de las líneas de este Consorcio se ha establecido hace pocos años la Empresa que controla D. Magín Roca, y que emplea exclusivamente material «Naval-Somua», o sea de la misma marca propuesta por el concursante número 2 al establecimiento de líneas en Madrid. Las condiciones en que estas líneas se han establecido, la utilidad de sus itinerarios y las condiciones de *confort* del ómnibus, que supera al de la Compañía General, han hecho que surja la lucha entre ambos grupos, no obstante la desproporción de las fuerzas, ya que, por la información recibida, la Empresa Roca cuenta con poco menos de cuarenta vehículos. Quizá por evitar la competencia, y tal vez por eludir las presiones que en defensa de sus intereses hacen las Empresas en los Centros oficiales, se está pensando en abandonar el régimen de concesión administrativa libre, hasta ahora vigente, e ir a la celebración de un concurso para concesión de las líneas que sobre las existentes considere de interés el Ayuntamiento, como consecuencia del estudio que sus técnicos están realizando. Se ignora cuál pueda ser la orientación de este nuevo estudio, en especial, por lo que se refiere a las concesiones; pero, por considerarlo de interés, indicamos a continuación algunos detalles de las principales cláusulas que desde mayo de 1926 han regido la concesión de líneas, en las cuales figuran prescripciones que tienden a evitar la competencia con el tranvía y demás medios de transporte de viajeros en común existentes, procurando al mismo tiempo que durante el período de información pública haya lugar de mejorar, con las debidas garantías de seriedad, las líneas propuestas.

La solicitud para establecer y explotar un servicio puede hacerse al Ayuntamiento por cualquier Empresa o particular, a la que debe acompañarse un proyecto detallado, demostrando la necesidad y ventajas del servicio, itinerario, material a emplear, horarios y condiciones del servicio, tarifas, plazo de la concesión y participación del Municipio en los ingresos brutos. La solicitud, después de informada por las Oficinas técnicas, es sometida a información pública mediante anuncio en los periódicos oficiales, pudiendo ser presentadas, durante los treinta días que dura la información, proposiciones de mejora relacionadas principalmente con la duración de la concesión, participación del Ayuntamiento, tarifas y horarios. Tanto la

proposición inicial como las mejoras exigen para su admisión fianzas en relación con el número de coches que evitan maniobras en perjuicio de los intereses de los proponentes y que se detengan y hasta impidan las concesiones con perjuicio del vecindario.

La característica de estas prescripciones estriba en las limitaciones que se han establecido en relación con la latitud de las calles y, sobre todo, con la coincidencia de sus itinerarios con otros de servicios ya establecidos, no pudiendo exceder la coincidencia con los itinerarios de otras Empresas de ómnibus y tranvías en más de un 50 por 100 de aquéllas, ni en más de un 25 por 100 de la línea objeto de nueva concesión.

También son de interés las limitaciones y los derechos que el Ayuntamiento se reserva en relación con la utilización de las plataformas para el transporte de viajeros y con la municipalización de los servicios cuando lo acuerde.

BILBAO

El Municipio de Bilbao, cuya población cuenta con una de las redes de tranvías más importantes de España, tiende por todos los medios posibles a la supresión de los tranvías en el centro de la población, por considerar sumamente costosa la reparación y entretenimiento de las calles por donde aquéllos circulan. A este fin, viene denegando desde hace tiempo a la Empresa de Tranvías la autorización para establecer nuevas líneas, y ha empezado a conceder autorizaciones parciales para el establecimiento de líneas de ómnibus automóviles por un plazo máximo de tres años, como experiencia para juzgar de la eficacia de este modo de transporte y estudiar más adelante la instalación definitiva de una red.

En estas condiciones funcionan actualmente nueve líneas con recorridos de alguna importancia y con resultados indudablemente satisfactorios, vista la aceptación que por parte del público ha tenido el nuevo sistema.

MÁLAGA

El sistema de concesiones libres ha dado lugar en esta población a la coexistencia de gran número de líneas, hasta tal extremo, que, no habiéndose previsto la conveniencia de prohibir la coincidencia de sus recorridos con los del tranvía, la Compañía que explota éste se ha visto en la necesidad de establecer por su cuenta líneas de ómnibus automóviles que recojan, al menos, parte del tráfico perdido como consecuencia de la competencia de las mencionadas Empresas.

CÓRDOBA

Se cita esta población como caso típico de una urbe de 113.000 habitantes, que hasta la fecha, y no obstante el turismo, que la favorece durante muchos meses del año, y la dureza del clima en el verano, que hace incómodo el trasladarse a pie de un sitio a otro, carecía de medios rápidos, cómodos y económicos de transporte de viajeros en común, no disponiendo más que de cierto número de taxis, cuya nece-

sidad resultaba por esta causa imprescindible. Recientemente se han establecido algunas líneas suburbanas por la Empresa proponente número 2 en el concurso de Madrid, y que en fecha también reciente ha obtenido del Ayuntamiento de Córdoba el necesario permiso para el establecimiento de otras líneas urbanas, alguna de las cuales empezará a funcionar en breve.

El caso de Córdoba ofrece una particularidad que puede tener cierto interés para Madrid, y es que las líneas urbanas serán servidas por coches que, no obstante su potencia relativamente grande y su capacidad (28 plazas), pueden circular por calles mucho más estrechas y sinuosas que las que constituyen la mayoría de las del centro de Madrid.

OTRAS POBLACIONES ESPAÑOLAS

Otros muchos casos podrían citarse respecto a la existencia de ómnibus automóviles, figurando entre ellos, como uno de los más importantes, el de San Sebastián, donde compiten ventajosamente con el tranvía, Salamanca, Jerez, Valencia, etcétera; pero ni por la forma de concesión, ni por la situación de los servicios, ofrecen diferencias de interés respecto de los casos ya descritos.

Madrid

TRANVÍAS, ÓMNIBUS POR FUERZA ANIMAL Y FERROCARRIL METROPOLITANO

Tranvías.—La primera línea de tranvía movido por fuerza animal, «Tranvía de Madrid», fué establecida el 31 de mayo de 1871, con arreglo a la concesión administrativa otorgada por escritura pública de 11 de diciembre de 1869, a favor del solicitante D. José Domingo Trigo. Partía la línea de la calle de Serrano, calle y paseo de Recoletos, calle de Alcalá, Puerta del Sol, calle Mayor, Bailén, plaza de Oriente, Ferraz, Ventura Rodríguez y Princesa, terminando en la plaza proyectada frente a la nueva Cárcel celular. La concesión se hizo por noventa años, venciendo en 31 de julio de 1957, y bajo tarifa libre.

Por escritura otorgada en 29 de julio de 1876 se concedió a D. Enrique O'Shea la instalación y explotación, bajo determinadas tarifas y durante sesenta años —que vencerán el día 10 de julio de 1937—, de una línea de tranvía, por tracción de sangre, desde la plaza Mayor y por la calle de Toledo al pueblo de Leganés por los Carabancheles, siguiendo la carretera a Fuenlabrada.

En el mismo año 1876 se hizo la concesión a favor de D. Alfredo Soria y Mata del tranvía de igual clase de tracción, denominado de «Estaciones y Mercados», recorriendo la distancia que separaba el barrio del Pacífico con el Noviciado de la calle de San Bernardo, por las calles de Atocha, Carretas, Puerta del Sol, Preciados, plaza de Santo Domingo y San Bernardo, con enlace de las estaciones de los ferrocarriles del Norte y del Mediodía, con los Mercados de abasto de las plazas de la Cebada y Mostenses; otorgándose concesión por escritura de 26 de septiembre

de 1876, por el término de cincuenta años —que vencieron el 16 de septiembre de 1927— y bajo determinadas tarifas por trayectos.

Por escritura de 28 de junio de 1877 se otorgó concesión por cincuenta años —que han vencido el 28 de octubre de 1928— a la Compañía de los «Tranvías del Norte de Madrid» para establecer tranvía arrastrado por fuerza animal, desde la Puerta del Sol por las calles de la Montera, Hortaleza, Colmillo, Fuencarral, Bravo Murillo, Cuatro Caminos, volviendo por la calle de Santa Engracia a terminar en la glorieta de Alonso Martínez, partiendo un ramal por la actual calle de Eloy Gonzalo que enlazaría con la de Santa Engracia, y arrancando otro ramal de la calle de Fuencarral a la calle de San Mateo, plaza de Alonso Martínez, calle de Almagro, paseo del Cisne y Castellana, subiendo por el del Obelisco, hoy Martínez Campos, a empalmar con la calle de Santa Engracia.

Siguió a la concesión del tranvía del Norte la otorgada por escritura de 15 de diciembre de 1880 a favor de D. Máximo Fernández Cueva para establecer y explotar, durante cincuenta y nueve años —que vencerán el 8 de mayo de 1940—, una línea de tranvía, por fuerza animal, que arrancando del paseo de Recoletos, en su encuentro con la calle del Almirante, continuase por la calzada izquierda de dicho paseo y del de la Castellana hasta el Hipódromo, con regreso por la calzada del lado opuesto del paseo de la Castellana hasta el encuentro con la línea del «Tranvía de Madrid», en la calle de Recoletos.

Por escritura de 5 de julio de 1881 se otorgó a D. José López Sánchez la concesión por el plazo de sesenta años—que vencerán el 15 de marzo de 1942— el establecimiento de la línea del «Tranvía del Este», por fuerza animal, con recorrido desde las Ventas del Espíritu Santo hasta el paseo de Embajadores, por las calles de Alcalá, paseo del Prado y Trajineros.

Rippers.—Por esta época, y efecto del estímulo que como negocio industrial crearon las concesiones administrativas otorgadas de las líneas tranviarias, se solicitó y obtuvo del excelentísimo Ayuntamiento, por el industrial Sr. Oliva, la oportuna licencia para establecer líneas regulares de transporte de viajeros, en común, por medio de ómnibus o *rippers*, arrastrados por caballerías, desde la Puerta del Sol al Noviciado, y posteriormente se otorgaron al mismo Sr. Oliva otras concesiones para diferentes trayectos, dentro del casco de la Villa, en su principio, y llegando después hasta los primeros sectores del futuro ensanche de Madrid por el N. E. y E. principalmente.

Tranvía eléctrico.—Las Empresas tranviarias constituídas y nuevas entidades promovieron rápidamente la expansión del negocio tranviario, iniciándose el cambio de la tracción animal por la mecánica-eléctrica, produciendo, como natural consecuencia, la cesación de los ómnibus o *rippers*. El proceso de la incrementación del uso del tranvía eléctrico, como bueno y único medio existente en Madrid de transporte de viajeros en común, se evidencia por el estado número 3 de este anejo.

Motivo fué de hondas preocupaciones del Ayuntamiento desde 1915, esto es, doce años antes a la fecha de septiembre de 1927, en que habría de tener lugar la reversión al Municipio de la primera línea de la red tranviaria (Estaciones y Mercados) el régimen a seguir para la más conveniente aplicación de la propiedad de líneas a revertir al Municipio.

Se estimó en un principio, y así se propuso a la deliberación y acuerdo del Ayuntamiento, como más conveniente al interés público, en conciliación con el del erario municipal y el de las distintas Empresas explotadoras, la novación de todas las escrituras de concesión en el particular referente al término de las concesiones, fijando un vencimiento común obtenido, sintéticamente expresado, dividiendo por la longitud de la red tranviaria la suma de los productos parciales de los recorridos

de cada una de las líneas concedidas por el número de los años que faltase hasta el término de la concesión, partiendo para los cálculos de la fecha en que se acordase la novación de las escrituras; aumentándose catorce años al número de los mismos sobre el actual, así obtenido, como el del vencimiento común, a título de compensación del beneficio que representaba para el Municipio la reversión de inmuebles, instalaciones, coches y otra clase de bienes a que no tenía derecho por las escrituras de concesión, a juicio de las Empresas, y por la rebaja de algunas tarifas a que se obligaban las Compañías por el nuevo contrato de reversión unificada.

Tal sistema para fijar el vencimiento común de todas las concesiones fué muy discutido cuando en el Senado, en los primeros días de julio de 1918, se debatió el proyecto de ley presentado por el Gobierno para fijar la fecha de reversión unificada con carácter de generalidad, alegándose, primero, por el que suscribe, y después por los impugnadores, que el cálculo de promedios aritméticos, fundado en operaciones de proporcionalidad aritmética de tiempo y distancias, no podía ofrecer con la exactitud y equidad deseadas la fecha que se buscaba, la cual sólo podría hallarse por cálculo, integrando, en primer término, el producto bruto, y el neto la distancia de cada línea y el costo de explotación, a deducir, el *producto neto kilométrico*, pues, de otro modo sucedería, como en el cálculo aritmético de *años kilométricos* y con relación a Madrid, que las líneas que tenían un vencimiento anterior a la fecha obtenida por el medio aritmético para la reversión única, con ser las que ofrecían más del 60 por 100 del rendimiento bruto total y casi la mitad del recorrido de la red, resultaban con un valor numeral inferior a las otras concesiones, o, lo que es lo mismo, que las líneas que tenían mayor *valor industrial*, resultaban por el cálculo de promedios aritméticos con menos *valor aritmético*, con perjuicio del Estado y de los Ayuntamientos. De ahí que tanto el Senado al acordar como la Comisión ponente del Congreso al dictaminar, después, sobre el proyecto de ley, no se pronunciasen por el medio o sistema determinador de la fecha de reversión unificada, consignando lo siguiente:

PROYECTO DE LEY.—«Artículo único. Se autoriza al Gobierno para que, a solicitud de las Empresas concesionarias de las redes de tranvías y de los Ayuntamientos interesados, pueda fijar la fecha única para la reversión de todas las líneas que constituyan cada red.—El convenio que en cada caso suscriban los Ayuntamientos y las Empresas habrá de ser objeto de pública información ante el Gobierno civil de la provincia correspondiente, determinándose las compensaciones que se otorguen en beneficio del interés público—. El Gobernador elevará la información, con los dictámenes de la Comisión provincial, del Ingeniero Jefe de Obras públicas y el suyo propio al Ministerio de Fomento para la resolución que proceda, que habrá de dictarse, previa audiencia de los Consejos de Obras públicas y del de Estado en pleno, por Real decreto acordado en Consejo de Ministros y refrendado por el de Fomento.»

Dicho proyecto de ley no llegó a aprobarse, y, en consecuencia, por acuerdo municipal de 26 de octubre de 1918, se dejó sin efecto el adoptado en 22 de octubre de 1915, sobre reversión unificada por el sistema de promedios de *años-kilométricos* con la rebaja de tarifas de los tranvías.

En el año 1921 volvió a suscitarse en el Ayuntamiento el problema de la reversión única, y con este motivo los Ingenieros municipales emitieron informes indicando como sistema para fijar la fecha única el intermedio o alternativo de promedio aritmético de *años-kilométricos* y de *años-productos*. El Concejal ponente propuso las resoluciones aisladas de la reversión de las líneas de Estaciones y Mercados y del Norte más próximas, conforme a lo que el Ayuntamiento acordase el día que terminasen las concesiones.

Rechazada la ponencia y designada otra, ésta se pronunció por la unificación de todas las concesiones y adoptando, en razón de analogía, la fórmula contenida en el anejo número 1 del Real decreto-ley de 12 de julio de 1924 para la reversión al Estado de los ferrocarriles, fijó en veinticinco años, a partir de septiembre de 1927, el término de todas las concesiones para su reversión al Ayuntamiento, y sin entrar en el examen jurídico de las pertenencias de las Empresas, y menos en la clasificación de revertibles o privativas de aquéllas y de necesidad inexcusable para la explotación, y sin obtener conformidad de las Sociedades, propuso que todas, cualesquiera que fueren, *por el solo hecho de usarse de ellas en la explotación*, revertirían al Ayuntamiento en el término de veinticinco años. Claro es que, como propuesta del ponente, sin audiencia tampoco de los propietarios de los bienes no revertibles, no hay que decir que tal propuesta no tenía más valor que aquel que quisieran darles las Empresas, evidenciando, sí, un espíritu de sobrenatural defensa de los intereses municipales.

Cuando el Ayuntamiento debatía sobre la ponencia, la Sociedad Madrileña de Tranvías presentó instancia, con fecha 1 de marzo de 1926, exponiendo la conveniencia de que se nombrase una Comisión de señores Concejales que, con otra que representase el Consejo de Administración de la Sociedad, y en el más breve plazo posible, estudiase y procurase la solución del problema que planteaba la reversión periódica de las líneas tranviarias, y el excelentísimo Ayuntamiento, en sesión de 9 de dicho mes, proveyendo de conformidad, hizo la designación de tres señores Concejales y de tres funcionarios técnicos, en el concepto de asesores, que con igual número designado por la Sociedad quedó constituida la Comisión mixta dictaminadora, la cual dió comienzo su labor sin pérdida de momento, y después de prolijos estudios, en los que invirtió cinco meses, con fecha 30 de agosto siguiente, formuló su dictamen y propuesta de convenio articulado con la Sociedad, que el Ayuntamiento aprobó, después de amplio debate, en 8 de noviembre, y el excelentísimo señor Ministro de la Gobernación por Real decreto de 14 de noviembre de 1928. (Véase la Real orden al número 4 de este anejo.)

Disponiendo el apartado 8.º del artículo 150 del Estatuto Municipal que la transmisión a los Ayuntamientos de las facultades del Estado en cuanto a construcción y concesión a personas y Empresas de líneas de tranvías se entenderá otorgada, respetando siempre los derechos adquiridos con anterioridad, toda solución del problema que planteaba al Ayuntamiento la reversión periódica de las veintiocho líneas en explotación, cuyo límite era el 2 de diciembre de 1926, tenía forzosamente que desarrollarse bajo un contrato *administrativo*, como lo son los de las concesiones otorgadas al establecer el servicio, única forma legalmente admisible.

Aceptado como principio cardinal el mantenimiento en su forma integral de la red tranviaria como de mayor interés para el vecindario, lo que más tiempo ocupó a la representación municipal en la Comisión mixta nombrada fué el llegar a un convenio administrativo que, sin alterar la fecha de reversión de las líneas y extrayendo de las reversiones parciales el beneficio a que fuese acreedor el Ayuntamiento, no se ligase éste a la explotación del negocio tranviario más allá de lo que la legislación administrativa consintiese, librando así a los fondos municipales de toda complicación mercantilista; pues, indudablemente, si el Ayuntamiento, en cuanto a las funciones de explotación hubiera votado un contrato con dicha característica, tal contrato podría ser tenido como contrario a lo que con relación a los servicios públicos municipales establece el Estatuto municipal y el reglamento de Obras y servicios, y en consecuencia, viviría expuesto a los mismos riesgos y responsabilidades de los accionistas de la Madrileña de Tranvías, derivados de la legislación mercantil y civil.

Sentada como principal base del convenio, en beneficio predominante del vecindario, la subsistencia de la red tranviaria para su explotación por dicha Sociedad en beneficio común durante 49,42 años, y en razón al producto bruto de sus pertenencias de líneas en cada ejercicio industrial, tal modalidad dió cumplida y legal solución a lo que por cualquier otro método o fórmula habría sido más difícil fijar con la equidad y exactitud requerida, cual es, la suma anual de la tasa debida al Ayuntamiento por la Madrileña por el especial aprovechamiento que efectuaría de los bienes comunales constituidos por las líneas revertidas en el período del convenio. En efecto, dentro del Estatuto Municipal, apartado B), artículo 360 y preceptos contenidos en la Sección 3.^a del capítulo IV, del libro II y en el párrafo 1.^o del artículo 378, se encuentran perfectamente definidos el carácter y la cuantía de los derechos de la entidad municipal por los bienes revertidos y conservados en explotación por la Madrileña de Tranvías durante el plazo del convenio, y en su virtud, quedó establecido que el Ayuntamiento de Madrid percibiría anualmente, en concepto de tasa de equivalencia de sus bienes y derechos, la parte alícuota que representase la recaudación de la línea o líneas que hubieran revertido en la obtenida por igual concepto de toda la red, aplicando el tanto por ciento que así resulte para producto líquido de la explotación general. Los estados números 5, 6, 7 y 8 de este anejo evidencian las cotizaciones de las acciones de la Sociedad Madrileña a partir del año 1925, la composición de la tasa o tributo al Ayuntamiento del último ejercicio industrial, el resultado económico de la explotación de la red en el último decenio, el proceso de la recaudación por billetes desde 1902 y dividendo repartido a los accionistas desde 1921-22, y el cálculo de lo que percibirá el Ayuntamiento durante el convenio, después de haber contribuido proporcionalmente a la adquisición de los bienes de tercero puestos en la explotación.

Este último estado muestra un rendimiento a la Corporación durante el plazo de 49,42 años de dicho convenio de 128 millones de pesetas, capital que no calificaremos de *beneficio líquido*, por cuanto los intereses del vecindario, al tener que predominar constantemente en la adopción de acuerdos sobre política de transporte de viajeros en común y las conveniencias también del erario comunal, han de demandar fuertes inversiones de capital, sobre todo al entrar el convenio en el último tercio de su vida legal, con el fin no sólo de mantener en buenas condiciones de servicio todo el material, sino de atender, sin perturbación sensible, a las renovaciones extraordinarias y ampliaciones del material fijo y móvil y de las centrales eléctricas y talleres, para poder servir las mayores exigencias por la acción del tiempo y el aumento natural de la población. Pero, a pesar de esto, bien puede anticiparse como *beneficio líquido* el 60 por 100 de aquel capital, con más el considerable que representa las propiedades de terceras personas que pertenecerán al Ayuntamiento el día 2 de diciembre de 1976, después de haber vivido éste desligado totalmente de todo cargo y responsabilidad por el capital de acciones y obligaciones puestos por la Madrileña en la explotación de la red, y cualquiera que sea la situación del *activo* y del *pasivo* de dicha Sociedad en aquella fecha.

Respetada en su forma integral la red general, el plazo de duración del convenio venía acusado teóricamente por la fecha de reversión de la concesión de la línea más moderna en explotación. Esta era la de la calle de Torrijos (4 de junio de 1985). Sin embargo, según aparece en las actas de los debates, demandas insistentes de la representación del Ayuntamiento en la Comisión mixta llevaron a la de las Empresas a acceder a que revirtiesen el 2 de diciembre de 1976, que correspondía a la línea de la Moncloa-Puerta de Hierro, quedando incluidas las líneas de Recoletos a Salesas y Florida (27 de marzo de 1982) y la de Torrijos. (Estado número 3.)

Si acierto apreciamos en haber logrado de las Empresas la justa y equitativa

contribución anual al Ayuntamiento, no de distinto modo consideramos el que representa la incorporación al convenio de las propiedades de terceras personas que utilizaba la Sociedad Madrileña bajo arriendos, con aplicación indistinta a todas las líneas de la red. Fuerza es reconocer que el haber hallado fórmula y conseguido su aceptación por las Empresas constituye otro acierto y un beneficio muy importante para el Ayuntamiento. No bien comprendida la fórmula de adquisición de tales bienes en cuarenta y nueve años, y por partes proporcionales, con la anualidad al 6 por 100 del valor estimado de los bienes, se trató de demostrar por los impugnadores del proyecto de convenio que aquella amortización sería, en realidad, cargo íntegramente al Ayuntamiento, por el valor dado a los mismos, y porque algunos eran reversibles. La importancia y trascendencia de este aspecto del problema tranviario llevó a la representación municipal en la Comisión mixta, según se consigna en las actas, a hacer prolijos estudios personales y a examinar y discutir conjuntamente sus resultados, teniendo a la vista todos los dictámenes de los Letrados, de una y otra parte, que se habían emitido desde 1914, al iniciarse el estudio del problema de las reversiones de líneas. No bastó a dicha representación el estudio directo de los expedientes primitivos de las concesiones y de los de cambio de motor, ampliaciones y de acordación de unas líneas con otras, para formar nuevos itinerarios, sino que se encomendó especialmente al asesor Letrado Decano el trabajo de examinar personalmente en los Registros de la Propiedad todas las inscripciones respecto a las concesiones y a los bienes inmuebles pertenecientes a las Empresas. El trabajo, con todos sus inconvenientes y gran extensión, tratándose de tan numerosas concesiones, fué terminado por dicho asesor, estando sus estudios y opinión contenidos en más de treinta pliegos de papel que, escritos de su puño y letra, se conservan, comprobando también la labor difícil y acertadísima del celoso y competentísimo Letrado consistorial D. Gregorio Campuzano. Este, así como demostró el derecho con que el Ayuntamiento podía sostener con firmeza, hasta lograrlo, la reversión de los siete edificios de cocheras—como por fin se consiguió su reconocimiento por las Compañías, después de larga discusión—, no halló antecedente o prueba alguna para demandar igual derecho del Ayuntamiento sobre los edificios, máquinas, talleres, almacenes y cocheras de la calle de Magallanes, ni sobre las casas números 150 y 154 de la calle de Alcalá, dedicadas a habitaciones, bajo un reducido alquiler, de empleados y dependientes de la Compañía. Por ello, la representación municipal no pudo sostener la demanda que venía haciendo a las Compañías de parte de dichos bienes. En dichos pliegos de estudios dejó también el Letrado asesor analizado con todo detalle otro extremo cuyo estudio se le había confiado, y sobre el cual había llamado la atención aquél en varios dictámenes oficiales en épocas anteriores: el referente a la divergencia entre la Compañía y los informes de los técnicos municipales sobre la fecha precisa de reversión al Ayuntamiento de cada línea.

El análisis minucioso del largo y complicado proceso de las concesiones y del cambio del motor, llevado a sus notas por dicho Letrado, permitió puntualizar extremo tan importante; y los estudios sobre ello por la Comisión municipal, y entre otros beneficios de menor monta, subsanaron el error en que la Compañía y el Ayuntamiento estaban, considerando que las líneas del Norte debían revertir al año 1929, cuando correspondía al de 1928, y que al ser un año antes, el Ayuntamiento ha recibido 600.000 pesetas más.

A los debates de la representación municipal precedió siempre la observación directa, personal, indeclinable, de cada uno de los Concejales y de los técnicos asesores. Se proveyó de todos los antecedentes que juzgó precisos para comprobar, en primer término, los valores que al material fijo y móvil venían asignando las Com-

pañías en los escritos oficiales; encomendó al Ingeniero municipal asesor el reconocimiento de los inmuebles, fábricas, talleres, almacenes y cocheras y su valoración; examinó las peritaciones del Registro del Catastro urbano, e hizo, por último, una comprobación de los valores, a base de un hecho que dice y comprueba tanto o más que una peritación, cual fué conseguir el conocimiento de las capitalizaciones dadas a los bienes para el *Activo* de la nueva Sociedad Madrileña de Tranvías, en la que se refundieron los derechos y propiedades de las antiguas Empresas concesionarias; porque si en algún caso no puede hacerse—por los grandes gastos que produce—inflación financiera en la transmisión de negocios, es en el valor de los bienes inmuebles inscritos, cuando lícito y posible es dar remuneración extraordinaria a aportaciones, no de capital, por otros medios que no producen gastos de presente ni perjuicio en lo porvenir. Si los accionistas de la Madrileña de Tranvías habían aceptado unas valoraciones de bienes que, por estar a la vista, no pueden ser apreciados en fraude, no cabría duda de que tales valores podían ser tenidos por exactos. Por eso, la Comisión municipal afirmó que los valores asignados eran convenientes al Ayuntamiento, sin haberse computado—no obstante tratarse de un contrato por el que la reversión al Ayuntamiento de tales bienes ha de efectuarse el año 1976, conservados y reparados como habrán de serlo por las especiales cláusulas a este efecto consignadas en el contrato—, el supervalor del suelo ocupado por los edificios, al término del convenio, que será considerable.

Tampoco se tuvo en cuenta que las instalaciones de talleres, Central de producción y transformación de Vallehermoso, son tan amplias, que acreditan clara visión, por técnicos muy expertos, de lo que puede y debe ser la explotación tranviaria en Madrid dentro de medio siglo. De este modo, y si, como es de esperar, la actual red, por el aumento natural de población y fomento de las líneas, exige mayores desenvolvimientos industriales, el equipo eléctrico, talleres, almacenes y cocheras de la calle de Magallanes está preparado para recibir incrementación del servicio al mínimo gasto. Punto es éste que no puede llamar detalle el Ayuntamiento, sino obligada previsión fundamental que completa la idea cardinal del convenio, de que, al entrar en plena propiedad y ejercicio de la explotación tranviaria, no tenga que efectuar el más pequeño gasto, aspiración suprema de los municipalistas.

No menos meritoria fué la labor desarrollada por el Concejal e Ingeniero de minas L. García Loygorry, primero, y por la Comisión, después, para precisar el número y clase de coches reversibles.

Determinados y valorados los bienes de terceras personas, no reversibles por las concesiones, la masa de capital a amortizar, con cargo a «Gastos de explotación»—de lo que corresponderá al Ayuntamiento un 50 por 100 aproximadamente, por la proporcionalidad básica establecida para todos los gastos de explotación—, es del pormenor siguiente:

	PESETAS
245 coches-motores y 75 remolques.....	10.500.000
Edificios en la calle de Magallanes.....	11.217.807,46
Máquinas de talleres.....	2.312.866
Casas número 150 al 154 de la calle de Alcalá.	388.861
Moblaje.....	96.412
	24.515.946,46

Anualidad al 6 por 100 durante cuarenta y nueve años: 1.560.772,43.

El Ayuntamiento, podrá alegarse, no tiene representación en el Consejo de Administración de la Compañía Madrileña.

Aquellos que conocen las ventajas o singularidades que al Estado, provincia y Municipio concede la legislación administrativa sobre la mercantil y civil, cuando actúan sobre servicios de interés público, no pondrán tacha al convenio tranviario por no tener el Ayuntamiento representación en el Consejo de Administración de la Sociedad Madrileña.

No tiene tal representación, por no ser accionista, con las obligaciones y responsabilidades que lleva aparejadas; pero compartirá con la Sociedad Madrileña las funciones directivas, por intermedio de una delegación, y además, mantendrá constantemente intervenida la contabilidad de la explotación, con arreglo a método preestablecido, en ejercicio de un verdadero *controll*.

La renovación extraordinaria y ampliación del material fijo y móvil; el aumento de las retribuciones del personal y las reparaciones importantes, y ampliaciones de los edificios, no podrán efectuarse sin la conformidad del Ayuntamiento. En consecuencia, en lo que constituye el nervio de la explotación, se requiere la asistencia y acuerdo de la Corporación municipal, estando perfectamente determinados en el convenio los casos en que los gastos deben ser cargados a los capítulos señalados para la contabilidad de la explotación y aquellos otros en que hayan de habilitarse los fondos, cuando la cuantía de los que se precisen produjese en el año perturbación económica sensible, pero sin distinguir, ni aun en este caso, la clase de los gastos por su naturaleza, número, costo o vida probable en uso, de los que fuese necesario adquirir, ni la aplicación de lo adquirido a líneas determinadas de la red general; por cuanto, deducidos los beneficios atribuibles a la Sociedad Madrileña y la tasa o contribución del Ayuntamiento, del producto bruto de cada una de las líneas de su propiedad, en relación con los de la red; aplicados con pericia los nuevos elementos para incrementación de productos, lógica consecuencia es que la parte contratante que más contribuya a los gastos, más beneficios ha de recibir que la otra; siendo, pues, razón más aparente que real aquella que pudiera hacerse de que, hecha de presente una compra o realizado un gasto extraordinario para cumplir un fin de explotación que no tenga uso o empleo durante toda la vida del convenio, de contribuir a cubrir el gasto, por ejemplo, la Sociedad Madrileña en la mayor proporción que corresponde a su mayor pertenencia en la red, resultará sobrecargada, ya que sus derechos en la explotación habrán de ir extinguiéndose en vía natural, mientras que los del Ayuntamiento marcharán en progresión inversa. Lo contradice el mismo hecho en que se funda aquella supuesta razón, pues es de toda evidencia que debiendo ser el Ayuntamiento propietario de la mitad aproximadamente de la red tranviaria dentro de un plazo de diez y ocho años, o sea cuando aún falten más de treinta y un años para terminar el convenio, desde aquel momento la Corporación participará en los gastos, en contraposición de los primeros diez y ocho años, en mayor proporción que la Madrileña. Y como para este segundo período la renovación extraordinaria del material y la ampliación del mismo y de los edificios tiene que ser, naturalmente, más frecuente, teniendo interés la Sociedad en no descuidarlos, no sólo para no disminuir los beneficios que corresponden a su pertenencia, sino también la prima de gestión sobre los productos brutos de la red que le está reconocida, hay que tener por indudable que el convenio tranviario, en el particular que estamos analizando, mantiene el principio de justicia en que todo él se inspira.

No descubrimos la posibilidad de que por el convenio aprobado la Sociedad de Tranvías puede descuidar el negocio, no ya al principio, sino en los últimos años, en condiciones de poder disminuir y hasta extinguir la tasa debida al excelentísimo

Ayuntamiento, por supuestos menores ingresos o mayores gastos, o por ambas maniobras a la vez. Una rápida lectura de las numerosas cláusulas del convenio que tratan de la constante intervención contable de la explotación, con una clara y detallada definición de los conceptos que constituyen los *productos de la explotación* y de los que compondrán los *gastos*, para deducir el rendimiento *bruto*, el *neto* y el *líquido* que corresponderá a la red general, y, proporcionalmente, a las distintas líneas al término de cada año industrial, y una serena y justa apreciación de la seriedad y solvencia técnica y económica que es forzoso reconocer a la Sociedad explotadora, la cual ha sabido formar un equipo industrial español tan completo y preparado para gran expansión, que no se podrá señalar otro más perfecto, forman garantías más que sobradas de que no se producirán jamás las supuestas maniobras.

El interés de la Sociedad de Tranvías estará tan prácticamente enlazado al del Ayuntamiento, por lógicos estímulos, que cuando posea menos líneas que el Ayuntamiento, como su trabajo y demás conceptos de la prima sobre el *producto bruto de la red*, subsistirán, percibirá, por lo menos, la misma prima que al principio; luego, en el terreno del más marcado positivismo, es absurdo pensar que la Madrileña de Tranvías, en los últimos años del convenio, desatienda la explotación, y menos que pueda producir falsas maniobras en perjuicio del Ayuntamiento, y sin daño para la Empresa explotadora.

Hay que considerar, por último, que el convenio no priva a la Compañía de su derecho a establecer nuevas líneas fuera del mismo, pudiendo, sin embargo, ser éstas atendidas en cuanto al fluido eléctrico y otros elementos de la industria de costoso establecimiento con el mismo equipo eléctrico y peaje con líneas de la red general, bajo las condiciones que han sido previsoriamente establecidas en el mismo.

Autorizado el Gobierno por Real decreto ley de 1 de abril de 1927 para hacer subrogación inmediata a los respectivos Ayuntamientos de los derechos del Estado en líneas o trozos de líneas dentro de su término municipal, se dictó por el Ministerio de Fomento una Real orden en 2 de junio nombrando la Comisión mixta que emitiese el dictamen que exigía la instancia del Ayuntamiento de Madrid acogiendo a dicho Real decreto.

En este Real decreto se ordenaba que la determinación de los derechos del Estado se hiciese por valoración aproximada del rendimiento neto probable que producirían las líneas o trozos de líneas revertibles al mismo al término de la concesión, capitalización consiguiente de dicho rendimiento a un tipo de interés comprendido entre el 7 y el 10 por 100, según las circunstancias de cada caso, y valor actual del capital resultante entre el 6 y el 7 por 100.

La Comisión nombrada consignó como advertencia preliminar que a fin de facilitar los cálculos, evitando la complicación que introduciría la diversidad de fechas de las reversiones, había optado por unificar éstas en razón de las longitudes de las líneas y de los años que faltaban de explotación por las Empresas, arrojando como vencimiento común 24,61 años, a partir de 1 de septiembre de 1927. Para fijar el rendimiento probable, no siendo conocidos ni fácilmente determinables los gastos de cada línea, y menos de los trozos de líneas, así del Estado como de los Ayuntamientos, ni los ingresos para las del Estado que no constituían concesión completa, hubo de partir del *rendimiento neto kilométrico actual de la red*, representado por 82.550,55 pesetas, y apreciando que las líneas del Estado formaban en el grupo de las de tráfico escaso y rendimientos nulo o negativo, para llegar a la cifra que expresase el *rendimiento neto kilométrico futuro* en las fechas de reversión o en la unificada de toda la red, consideró que, lejos de lograr aquéllas incrementación de productos en lo porvenir, estaba anunciada la degesión; evaluó ésta en un 10 por 100 y restando después la suma que alícuotamente correspondía a las líneas del Estado

en la amortización de los 24.515.926 pesetas de los bienes privativos de las Empresas, obtuvo 59.490,46 pesetas como cifra del *producto neto kilométrico*, debido exclusivamente a la utilización de los bienes reversibles, cifra que multiplicada por 16,54578 kilómetros de líneas del Estado daba 984.316,06 pesetas, representativas del rendimiento imputable a las vías del Estado, de la que rebajado su 10 por 100 por las razones antedichas, quedaba como rendimiento probable de la red del Estado, debido a los bienes reversibles en la fecha del término de las concesiones, pesetas 885.884,46, que capitalizada al 9 por 100, como criterio liberal en que se inspiró el Real decreto ley, daba un valor a las pertenencias del Estado al tener lugar la reversión unificada en que se basaban los cálculos de 9.843.160,66 pesetas, o sea por un precio en kilómetro de línea de 594.932,64 pesetas, y adoptando por último el tipo mínimo de 6 por 100 de los que se fijaron en dicho Real decreto, el *valor actual* o de presente de los 9.843.160,66 pesetas resultaba ser de 2.347.109,51 pesetas, precio a abonar por el Ayuntamiento al Estado por la subrogación inmediata a aquél de las pertenencias de éste en la red tranviaria objeto del convenio con la Sociedad Madrileña.

El excelentísimo Ayuntamiento, por su acuerdo de 16 de julio de 1927, resolvió, dentro del Real decreto ley, solicitar la subrogación, mediante el pago de los 2.347.109,51 pesetas, en cinco anualidades, con abono de un interés del 6 por 100, ascendiendo éstos a 521.826,57 pesetas. Esta fórmula fué aprobada por Real decreto del Ministerio de Fomento de 15 de agosto de 1927, y en el presente año quedará saldado el débito con el Estado.

Red metropolitana madrileña

ANTECEDENTES

En mayo de 1914 se solicitó del Ministerio de Fomento la concesión de un ferrocarril subterráneo en Madrid, compuesto de varias líneas que, formando una red de 14 kilómetros de longitud, cruzaban la población y servían a sus zonas más importantes.

Previo la tramitación exigida por la ley, el Ministerio de Fomento, por Real orden de 12 de enero de 1917, otorgó la concesión del Metropolitano madrileño por un plazo de noventa y nueve años y como ferrocarril secundario, sin garantía alguna del Estado, y a revertir a éste.

Pocos días después, el 24, se constituyó la actual Compañía «Metropolitano de Madrid», con un capital de 10 millones.

En el momento actual la Compañía tiene un capital de 46 millones en acciones, y emitidas obligaciones por 58.

Las fechas de inauguración de cada una de las líneas y sus respectivas longitudes útiles de explotación, son las siguientes:

LÍNEAS	Fecha de inauguración	LONGITUDES — Kilómetros
Norte-Sur (Cuatro Caminos-Sol)...	17 Octubre..... 1919.	3,598
— (Sol-Atocha).....	26 Diciembre.... 1921.	1,808
— (Atocha-Vallecas)	8 Mayo..... 1923.	2,297
	<i>Suma y sigue....</i>	7,703

LÍNEAS	Fecha de inauguración	LONGITUDES — Kilómetros
	<i>Suma anterior...</i>	7,703
Este-Oeste (Ventas-Sol).....	16 Junio..... 1924.	3,816
— (Sol-Quevedo).....	21 Octubre..... 1925.	2,238
Ramal Isabel II-Norte.....	26 Diciembre.... 1925.	1,059
Norte-Sur (Cuatro Caminos-Tetuán).....	6 Marzo..... 1929.	1,741
Este-Oeste (Quevedo-Cuatro Caminos).....	10 Septiembre... 1929.	1,463
		18,020

DESCRIPCIÓN GENERAL DEL TRAZADO

En la actualidad esta red, de 18,020 kilómetros, está formada por las siguientes líneas:

Línea número 1 (Norte-Sur), cuyo recorrido es Tetuán-Cuatro Caminos-Puerta del Sol-Atocha-Vallecas, de 9,444 kilómetros.

Línea número 2 (Este-Oeste), cuyo recorrido es Ventas-Puerta del Sol-Isabel II-Quevedo-Cuatro Caminos, de 7,517 kilómetros, que cruza en Puerta del Sol en plano superior al del anterior y termina en Cuatro Caminos, en una estación adosada a la de igual nombre de la línea número 1 y a su mismo nivel. Dicha estación tiene una vía de maniobra que va a los talleres de Cuatro Caminos y sirve así de enlace entre las dos líneas, número 1 y número 2.

Línea Isabel II (Estación del Norte), de 1,059 kilómetros, cuya estación de Isabel II está adosada y al mismo nivel de la de igual nombre de la línea número 2, y que funciona con un ramal independiente.

TUNEL CORRIENTE

Toda la red se desarrolla en túnel de doble vía, de 1,445 metros de anchura; la sección normal de la galería tiene las dimensiones suficientes para que circulen coches de 2,40 metros de anchura, con toma de corriente eléctrica sobre hilo aéreo.

Dada la angostura de algunas calles del casco antiguo de Madrid y su tortuoso recorrido, ha sido preciso llevar el túnel en ocasiones por debajo de las casas.

En algunos sitios especiales, como la plaza de la Cibeles, la sección del túnel es de techo plano con apoyos intermedios, pero sólo se emplea aquella disposición cuando las canalizaciones del subsuelo dejan una escasa altura disponible entre ellas y el pavimento y hay que reducir al mínimo la altura del túnel.

En el trazado de la red la curva de radio mínimo es de 85 metros. Las rampas máximas son de 5 por 100, y se ha conseguido, gracias a ello, que las estaciones se hallen a muy poca profundidad y que sus accesos, de pocos escalones, sean cómodos. Por excepción, se hallan a bastante profundidad la estación inferior de la línea número 1 de la Puerta del Sol y la de la Gran Vía, y en ambas se han dispuesto ascensores.

ESTACIONES Y SUS ACCESOS

La sección de la bóveda de fábrica de las estaciones es sensiblemente la de un arco elíptico, de 14 metros de luz exterior, que cubre la doble vía central y los dos andenes laterales. Todas las estaciones son de 60 metros de longitud, y la anchura de los andenes es de cuatro metros en las estaciones de importancia y de tres metros en las restantes. La distancia media entre estaciones es de 600 metros, próximamente, y en ellas hay múltiples accesos con largas galerías de comunicación para extender su radio de acción, facilitando el ingreso de los viajeros.

Algunas estaciones tienen disposiciones especiales, como la del Retiro, de tres vías, en previsión de empalmar allí una nueva línea; la de Isabel II, que sirve a la Estación del Norte, funcionando como ramal independiente y tiene un solo andén, y, por último, la terminal de Cuatro Caminos de la línea número 2, con doble vía y andén central y lateral para facilitar el transbordo y atender a la enorme masa de viajeros que allí se reúne.

MATERIAL FIJO

La vía es de carril Vignole, de 40 kilogramos por metro lineal, colocado sobre traviesas de roble y placas de asiento; en las líneas últimamente construídas la longitud de cada carril es de 18 metros, y se ha empleado la soldadura aluminotérmica con juntas de dilatación cada 300 metros.

El sistema de señales, que primitivamente fué del tipo de pedal, ha sido sustituido en toda la red por el de circuito de vía de corriente alterna, de funcionamiento más seguro.

La Compañía tiene dos talleres y cocheras, en los Cuatro Caminos y en las Ventas, y dispone de terrenos para que puedan ser ampliados, a medida que se aumente la red.

CENTRAL ELÉCTRICA Y SUBESTACIONES

La energía es suministrada en corriente trifásica a 15.000 voltios por las tres grandes Sociedades de electricidad madrileñas, y la Compañía del Metropolitano ha instalado en el Pacífico, además, como reserva, una Central térmica con tres grupos de motores Diesel, a dos tiempos, de 1.500 HP. cada uno, directamente acoplados a alternadores de 1.000 kilovatios de corriente trifásica a 15.000 voltios.

En la inmediata proximidad de la Central se han construído cinco depósitos de combustible, subterráneos y visitables, de 100 metros cúbicos de capacidad cada uno; el combustible líquido empleado es el *Diesel oil*, de unas 10.000 calorías, o aceites procedentes de la destilación de los esquistos bituminosos de Peñarroya, y el consumo medio de aquél es de 189 gramos por caballo hora efectivo, trabajando a plena carga.

Tres subestaciones situadas en las proximidades de las estaciones de Pacífico, Príncipe de Vergara y Quevedo, transforman la corriente trifásica a 15.000 voltios en continua a 600 voltios, y están provistas de baterías de acumuladores, como medida de seguridad. En las primitivas subestaciones se emplearon conmutatrices, y en la reciente de Quevedo hay instalados dos rectificadores de mercurio de 800 kilovatios y uno de 2.100 kilovatios.

MATERIAL MÓVIL

La Compañía tiene 144 coches, repartidos en 73 automotores y 71 remolques; todos ellos son de 2,40 metros de anchura, y la longitud, que en los primitivos vehículos era de 11,75 metros, se ha aumentado en los modernos a 12,50 metros. Los automotores llevan cuatro motores de 110 caballos cada uno, y sus equipos de maniobra son del sistema de unidades múltiples.

Las puertas de los coches tienen 1,40 metros de ancho y hay tres en cada vehículo. Un sistema automático mantiene cerradas las puertas del lado opuesto al andén, y permite manejar simultáneamente la apertura y el cierre de todas las situadas del lado por el que se efectúa el servicio.

Para simplificar la composición de los trenes los acoplamientos son automáticos; cuando dos coches se acoplan, las conexiones eléctricas y neumáticas se efectúan al mismo tiempo que se realiza el enganche mecánico.

La toma de corriente es aérea.

DATOS DE EXPLOTACIÓN

INGRESOS BRUTOS

Datos de recaudaciones totales anuales y número de viajeros en cada uno de los diez años que lleva de explotación:

AÑOS	RECAUDACIÓN ANUAL	NUMERO DE VIAJEROS
	Pesetas	
1920.....	2.207.642,91	14.627.466
1921.....	2.981.531,39	20.633.886
1922.....	4.805.591,49	30.130.202
1923.....	5.879.412	34.923.264
1924.....	7.531.991,37	42.328.657
1925.....	8.100.015,04	48.443.359
1926.....	10.007.304,02	67.664.276
1927.....	10.875.400,18	64.527.526
1928.....	12.057.217,32	70.748.539
1929.....	13.772.433,30	80.118.271

El ingreso bruto total del ejercicio de 1929 equivale a 824.450 pesetas por kilómetro de línea explotada.

Las tarifas varían con las distancias recorridas.

La tarifa mínima es de 0,10 pesetas, y la media resulta a unos 0,04 pesetas a 0,05 pesetas por kilómetro. A primera hora de la mañana hay billetes de ida y vuelta para los obreros a precios reducidos.

En el ejercicio de 1929 se transportaron 80.118.271 viajeros, de modo que el ingreso medio por cada viajero ha sido de 0,17 pesetas. Durante el citado año circularon 9.100.195 coches-kilómetro.

En 1931 se transportaron 93.897.378 viajeros en la red completa, y el precio medio por viajero transportado fué de 16,6 céntimos.

El gasto por coche-kilómetro es de 0,60 pesetas, y el coeficiente de explotación o relación entre los gastos (sin contar contribuciones e impuestos ni cargas financieras) y los ingresos es de 0,40.

INGRESOS POR VIAJEROS, GASTOS Y BENEFICIOS ANUALES DE EXPLOTACIÓN DURANTE LOS AÑOS 1920 A 1929, INCLUSIVE

AÑOS	INGRESOS — Pesetas	GASTOS — Pesetas	BENEFICIOS — Pesetas
1920.....	2.035.152,40	953.028,09	1.082.124,31
1921.....	2.904.060,55	1.256.226,59	1.647.833,96
1922.....	4.686.141,35	2.101.310,36	2.584.836,99
1923.....	5.720.499,15	2.621.828,88	3.098.670,27
1924.....	7.347.797,90	3.273.055,88	4.074.742,02
1925.....	7.888.063,25	3.679.360,84	4.208.702,41
1926.....	9.791.056,35	4.463.682,33	5.327.374,02
1927.....	10.659.250,65	4.600.327,09	6.058.923,56
1928.....	11.830.128,10	4.717.503,40	7.112.624,70
1929.....	13.561.142,30	5.437.736,75	8.123.405,65

LÍNEA DE TORRIJOS

Esta línea tiene su origen en la aguja que para bifurcación de la actual de Sol a Ventas se situará en la calle de Alcalá, frente a la de Lope de Rueda; se desviará siguiendo la dirección de la calle de Torrijos, que recorrerá totalmente, y terminará, por ahora, en el Paseo de Ronda y un poco más allá del cruce con la calle de Diego de León.

Se construirán tres estaciones, que tomarán los nombres de las principales calles inmediatas: Goya, Lista y Diego de León.

Esta línea pone en comunicación directa las barriadas que atraviesa y las de la Guindalera y Prosperidad—a cuyas puertas termina—con el centro de la capital por medio de la actual línea en servicio de Cuatro Caminos-Sol-Ventas y la futura en proyecto, por la línea que forman Goya, Génova, Sagasta, Carranza, Alberto Aguilera y Marqués de Urquijo.

Para realizar la construcción de la línea de Torrijos los accionistas del Metropolitano acordaron autorizar al Consejo de Administración para ampliar su capital social en 12 millones de pesetas.

El Interventor municipal, *M. C. y Mañas*.

ANEJOS

Tarifa general

NÚMERO DE LA ESTACIÓN		7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
NÚMERO	ESTACIONES	Tetuán	Estrecho	Alvarado	Cuatro Caminos	Ríos Rosas	Iglesia	Chamberí	Bilbao	Tribunal	Gran Vía	Sol
7	Tetuán.....	□	0,10	0,10	0,10	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,25
8	Estrecho.....	0,10	□	0,10	0,10	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
9	Alvarado.....	0,10	0,10	□	0,10	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
10	Cuatro Caminos.....	0,10	0,10	0,10	□	0,10	0,10	0,10	0,10	0,15	0,15	0,15
11	Ríos Rosas.....	0,20	0,20	0,20	0,10	□	0,10	0,10	0,10	0,15	0,15	0,15
12	Iglesia.....	0,20	0,20	0,20	0,10	0,10	□	0,10	0,10	0,15	0,15	0,15
13	Chamberí.....	0,20	0,20	0,20	0,10	0,10	0,10	□	0,10	0,15	0,15	0,15
14	Bilbao.....	0,20	0,20	0,20	0,10	0,10	0,10	0,10	□	0,15	0,15	0,15
15	Tribunal.....	0,20	0,20	0,20	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	□	0,15	0,15
16	Gran Vía.....	0,20	0,20	0,20	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	□	0,15
17	Sol.....	0,25	0,20	0,20	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	□
18	Progreso.....	0,25	0,25	0,25	0,20	0,20	0,20	0,20	0,15	0,15	0,15	0,10
19	Antón Martín.....	0,30	0,30	0,30	0,25	0,25	0,25	0,25	0,20	0,20	0,15	0,10
20	Atocha.....	0,35	0,35	0,35	0,30	0,30	0,30	0,30	0,25	0,25	0,20	0,15
21	Menéndez Pelayo.....	0,40	0,40	0,40	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35	0,30	0,20
22	Pacífico.....	0,40	0,40	0,40	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35	0,30	0,20
23	Puente de Vallecas.....	0,40	0,40	0,40	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35	0,30	0,20
24	Ventas.....	0,40	0,40	0,40	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,35	0,30	0,20
25	Manuel Becerra.....	0,40	0,40	0,40	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,20
26	Goya.....	0,35	0,35	0,35	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,15
27	Príncipe de Vergara.....	0,35	0,35	0,35	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,15
28	Retiro.....	0,35	0,35	0,35	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,15
29	Banco de España.....	0,30	0,30	0,30	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,15	0,10
30	Sevilla.....	0,30	0,30	0,30	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,15	0,10
31	Opera.....	0,25	0,20	0,20	0,15	0,20	0,20	0,20	0,15	0,15	0,15	0,10
32	Santo Domingo.....	0,20	0,20	0,20	0,10	0,10	0,20	0,20	0,20	0,20	0,15	0,10
33	Noviciado.....	0,20	0,20	0,20	0,10	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,10
34	San Bernardo.....	0,20	0,20	0,20	0,10	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,10
35	Quevedo.....	0,20	0,20	0,20	0,10	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,10
36	Estación del Norte.....	0,35	0,35	0,35	0,25	0,20	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,20

Anejo número 1. - Metro

18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
Progreso	Antón Martín	Atocha	Menéndez Pelayo	Pacífico	Puente Vallecas	Ventas	Manuel Becerra	Goya	Príncipe Vergara	Retiro	Banco	Sevilla	Opera	Santo Domingo	Noviciado	San Bernardo	Quevedo	Estación del Norte
0,25	0,30	0,35	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,35	0,35	0,35	0,30	0,30	0,25	0,20	0,20	0,20	0,20	0,35
0,25	0,30	0,35	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,35	0,35	0,35	0,30	0,30	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,35
0,25	0,30	0,35	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,35	0,35	0,35	0,30	0,30	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,35
0,20	0,25	0,30	0,35	0,35	0,35	0,30	0,30	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,15	0,10	0,10	0,10	0,10	0,25
0,20	0,25	0,30	0,35	0,35	0,35	0,30	0,30	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,30
0,20	0,25	0,30	0,35	0,35	0,35	0,30	0,30	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,30
0,20	0,25	0,30	0,35	0,35	0,35	0,30	0,30	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,30
0,15	0,20	0,25	0,35	0,35	0,35	0,30	0,30	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,30
0,15	0,20	0,25	0,35	0,35	0,35	0,30	0,30	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,15	0,20	0,20	0,20	0,20	0,30
0,10	0,10	0,15	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,20
0,10	□	0,10	0,20	0,20	0,20	0,25	0,25	0,20	0,20	0,20	0,20	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,25
0,15	0,10	□	0,10	0,10	0,15	0,30	0,30	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,20	0,25	0,25	0,25	0,25	0,30
0,20	0,20	0,10	□	0,10	0,15	0,40	0,40	0,35	0,35	0,35	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,35
0,20	0,20	0,10	0,10	□	0,10	0,40	0,40	0,35	0,35	0,35	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,35
0,20	0,20	0,15	0,15	0,10	□	0,40	0,40	0,35	0,35	0,35	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,35
0,25	0,30	0,30	0,40	0,40	0,40	□	0,10	0,10	0,15	0,15	0,15	0,20	0,25	0,30	0,30	0,30	0,30	0,40
0,25	0,30	0,30	0,40	0,40	0,40	0,10	□	0,10	0,15	0,15	0,15	0,20	0,25	0,30	0,30	0,30	0,30	0,40
0,20	0,25	0,25	0,35	0,35	0,35	0,10	0,10	□	0,10	0,10	0,10	0,15	0,20	0,25	0,25	0,25	0,25	0,35
0,20	0,25	0,25	0,35	0,35	0,35	0,15	0,15	0,10	□	0,10	0,10	0,15	0,20	0,25	0,25	0,25	0,25	0,35
0,20	0,25	0,25	0,35	0,35	0,35	0,15	0,15	0,10	0,10	□	0,10	0,15	0,20	0,25	0,25	0,25	0,25	0,35
0,20	0,25	0,25	0,30	0,30	0,30	0,15	0,15	0,10	0,10	0,10	□	0,15	0,15	0,15	0,15	0,20	0,20	0,30
0,15	0,15	0,25	0,30	0,30	0,30	0,20	0,20	0,15	0,15	0,15	0,15	□	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,25
0,15	0,15	0,20	0,30	0,30	0,30	0,25	0,25	0,20	0,20	0,20	0,15	0,15	□	0,10	0,10	0,10	0,10	0,15
0,15	0,20	0,25	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,25	0,25	0,25	0,15	0,15	0,10	□	0,10	0,10	0,10	0,15
0,15	0,20	0,25	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,25	0,25	0,25	0,20	0,15	0,10	0,10	□	0,10	0,10	0,15
0,15	0,20	0,25	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,25	0,25	0,25	0,20	0,15	0,10	0,10	0,10	□	0,10	0,25
0,25	0,30	0,30	0,35	0,35	0,35	0,40	0,40	0,35	0,35	0,35	0,30	0,25	0,15	0,15	0,25	0,25	0,25	□

Ingresos de tráfico por líneas y recaudación por kilómetro-coche en el primer semestre de implantación del servicio, o sea desde octubre de 1922 a marzo de 1923, ambos inclusive, por la Sociedad General de Autobuses de Madrid

LÍNEAS	PERÍODO	INGRESOS — Pesetas	KILÓMETROS	Pesetas por kilómetro
A) Red de San Luis-Delicias	Octubre 1922..... Marzo 1923.	76.242,50	56.711,27	1,318
A 1) Red de San Luis-Atocha.....	Noviembre 1922.. Marzo 1923.	50.089,45	37.814,60	1,317
B) Glorieta de Bilbao-Guindalera.	Octubre 1922..... Marzo 1923.	70.770,12	77.944,40	0,926
C) Independencia-Rosales	Octubre 1922..... Marzo 1923.	122.131,65	96.642,45	1,318
D) Sevilla-Ventas	Noviembre 1922.. Marzo 1923.	203.889,20	151.107,30	1,31
E) Carmen-Moncloa.....	Diciembre 1922.. Marzo 1923.	76.782,70	60.152,50	1,25
F) Sevilla-Guindalera.....	Diciembre 1922.. Marzo 1923.	69.007,15	62.039,70	1,06
G) Esparteros-Norte	Diciembre 1922.. Marzo 1923.	27.940,40	34.306,30	0,785
TOTALES.....		696.853,17	576.718,52	1,21

El Interventor municipal,
M. C. y Mañas

Ingresos de tráficos por líneas y recaudación por kilómetro-coche en el período de iniciación de la reorganización de la Sociedad y sus servicios, o sea desde octubre de 1924 a enero de 1925, ambos inclusive, por la Sociedad General de Autobuses de Madrid

LÍNEAS	PERÍODO	INGRESOS — Pesetas	KILÓMETROS	Pesetas por kilómetros
A) Callao-Atocha.....	Octubre 1924..... Enero 1925.....	113.417,40	97.536,65	1,16
C) Independencia-Rosales.....	Diciembre 1924.. Enero 1925.....	34.549,45	41.472,10	0,83
D) Sevilla-Ventas.....	Diciembre 1924.. Enero 1925.....	48.669,15	54.449,80	0,89
E) Sol-Pozas.....	Octubre 1924..... Enero 1925.....	125.627,10	84.405,90	1,49
E 1) Sol-Galileo.....	Enero 1925.....	18.261,38	16.517,90	1,105
H) Sol-Cuatro Caminos.....	Octubre 1924..... Enero 1925.....	18.457,50	15.493,55	1,19
H 1) Sol-Tetuán.....	Noviembre 1924.. Enero 1925.....	181.964,60	133.251,10	1,37
T) Cuatro Caminos-Tetuán	Diciembre 1924.. Enero 1925.....	16.392,20	14.070,80	1,16
Campamento.....	Octubre 1924..... Enero 1925.....	72.854	48.131,20	1,51
TOTALES.....		630.192,78	505.329	1,247

El Interventor municipal,

M. C. y Mañas

Relación circunstanciada de las concesiones

Número de orden.	DESIGNACIÓN DE LAS CONCESIONES	CONCESIONARIO ACTUAL	LÍNEAS QUE COMPRENDE CADA CONCESIÓN
1	Estaciones y Mercados.....	Estaciones y Mercados.....	3-8-9-10-13-14-15-16-17-18-29-33-52-41.....
2	Norte.....	Sociedad general de Madrid y España.....	15-17-18-19-20-28.....
3	Madrid-Leganés.....	Compañía general Española de Tranvías.....	23-24-25-46-47-35.....
4	Castellana-Hipódromo.....	Tranvía del Este (antes Madrid).....	7-8-42.....
5	Este (Ventas-Embajadores).....	Tranvía del Este.....	4-5-6-22-26-27-31-32-37-38-43-44-48-51-52.....
6	Guindalera-Prosperidad.....	Sociedad general de Madrid y España.....	28-31-32-40-45.....
7	Claudio Coello-Ferraz.....	Tranvía del Este (antes Madrid).....	11-49.....
8	Unión Norte-Guindalera-Prosperidad.....	Sociedad general de Madrid y España.....	28-40.....
9	Tranvía de Madrid.....	Tranvía del Este (antes Madrid).....	1-2-3-4-5-6-7-8-12-21-22-27-31-32-38-39-51-52.....
10	Ferraz-Moret-Rosales-Benito Gutiérrez.....	Tranvía del Este.....	6.....
11	Circunvalación (Metropolitano).....	Compañía Eléctrica Madrileña de Tracción.....	A-E-M.....
12	Sociedad Continental.....	Idem id.....	A-H-L-M.....
13	Claudio Coello-Plaza de Toros, por Goya.....	Tranvía del Este.....	6-38.....
14	Pozas-Moncloa (Escuela de Ingenieros Agrónomos).....	Idem id.....	27-41.....
15	Trafalgar-Olavide-Francisco Rojas.....	Sociedad general de Madrid y España.....	48.....
16	Barquillo-Olavide (vía estrecha).....	Compañía Eléctrica Madrileña de Tracción.....	48-L-A-H.....
17	Ronda de Valencia-Glorieta del Puente de Toledo.....	Tranvía del Este.....	26.....
18	Atocha-Delicias.....	Idem id.....	27-37.....
19	Caridad-Ramona de la Presilla.....	Estaciones y Mercados.....	14-15.....
20	Leganitos-Duque de Osuna.....	Tranvía del Este.....	22-27-34-41.....
21	Hipódromo-Chamartín.....	Idem id.....	33.....
22	Velázquez.....	Idem id.....	31-32.....
23	Latoneros-Puerta del Angel.....	Idem id.....	35.....
24	Delicias-Puente de la Princesa.....	Idem id.....	37.....
25	Mayor (calle)-Atocha.....	Idem id.....	39.....
26	Moncloa-Country Club (Puerta de Hierro).....	Idem id.....	41.....
27	Recoletos-Salas-Florida.....	Idem id.....	48.....
28	Torrijos.....	Idem id.....	51.....

de líneas de tranvías objeto del convenio

VÍAS DEL RECORRIDO DE LA LÍNEA	LONGITUD DE LAS LÍNEAS POR EL EJE			Número de años de la concesión.	CÓMPUTO DEL PLAZO DE LA CONCESIÓN	
	VÍAS DEL ESTADO — Metros	VÍAS DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID — Metros	RECORRIDO TOTAL — Metros		FECHA DE PRINCIPIO	FECHA DE TÉRMINO
Atocha-Carretas-Sol-Quevedo-San Francisco-Progreso.....		9.242	9.242	50	16- 9-1877	15- 9-1927
Sol-Cuatro Caminos, por Fuenca-rral y Hortaleza.....		8.937,32	8.937,32	50	28-10-1878	28-10-1928
Plaza Mayor-Leganés.....	9.410,63	2.638,16	12.048,79	60	10- 6-1877	10- 6-1937
Castellana.....		4.195,98	4.195,98	59	8- 5-1881	8- 5-1940
Ventas-Embajadores.....		5.226,68	5.226,68	60	15- 3-1882	15- 3-1942
Serrano-Prosperidad.....		2.875,87	2.875,87	55	28- 7-1893	28- 7-1948
Claudio Coello -Génova - Marqués de Urquijo.....		3.612,27	3.612,27	60	10- 5-1891	10- 5-1951
Atravesía Castellana-General Oráa		545,38	545,38	50	21- 1-1906	21- 1-1956
Pozas-Argüelles-Sol-Salamanca...		8.080,01	8.080,01	60	31- 7-1897	31- 7-1957
Rosales.....		1.125,88	1.125,88	50	4- 7-1907	31- 7-1957
Rondas-Alfonso XII.....		10.182,38	10.182,38	60	22- 6-1901	22- 6-1961
		6.714,52	6.714,52	60	22- 6-1901	22- 6-1961
Calle de Goya y otras.....		1.702,67	1.702,67	60	11- 4-1903	11- 4-1963
Moncloa.....	851,60	494,94	1.346,54	60	9- 7-1905	9- 7-1965
Trafalgar-Hortaleza.....		1.080,45	1.080,45	60	19-10-1905	19-10-1965
Plaza de Olavide-Fernando VI....		1.153,23	1.153,23	60	1- 1-1906	1- 1-1966
Paseo de las Acacias.....		1.030,20	1.030,20	60	14- 5-1906	14- 5-1966
Atocha-Estación Delicias.....		920,51	920,51	60	24- 5-1906	24- 5-1966
Pacífico-Puente.....	730,70		730,70	60	21-10-1906	21-10-1966
Leganitos.....		436,73	436,73	60	4- 7-1907	4- 7-1967
Carretera de Chamartín.....	2.755,55	707,32	3.462,87	60	5- 6-1910	5- 6-1970
Calle de Velázquez.....		1.601,82	1.601,82	60	10- 6-1910	10- 6-1970
Latoneros - Segovia - Carretera de Extremadura.....	404,25	1.516,74	1.920,99	60	4-10-1913	4-10-1973
Paseo de las Delicias.....		973,03	973,03	60	1- 1-1915	1- 1-1975
Ciudad Rodrigo-Plaza Mayor-Santa Cruz.....		342,27	342,27	60	1- 5-1916	1- 5-1976
Moncloa.....	2.393,05		2.393,05	60	1-12-1916	1-12-1976
Bárbara de Braganza.....		610	610	60	26- 3-1923	26- 3-1983
Torrijos.....		1.435	1.435	60	3- 1-1924	3- 1-1984
	16.545,78	77.425,46	93.971,24			

El Interventor municipal,
M. C. y Mañas.

Real orden del Ministerio de la Gobernación de 14 de noviembre de 1928 aprobatoria del Convenio tranviario

.....
.....
Considerando que el convenio celebrado entre el Ayuntamiento de Madrid y la Compañía Madrileña de Tranvías constituye un régimen jurídico intermedio y distinto de la municipalización del servicio y de la reversión unificada de las líneas, términos extremos que estudió previamente la Comisión municipal nombrada al efecto, y que desechó por las dificultades que ambas ofrecían, teniendo en cuenta, en lo que se refiere al primero, que el Ayuntamiento no se halla en condiciones apropiadas para municipalizar con éxito un servicio tan complicado, y en lo que afecta al segundo, que siendo distintas las fechas de concesión y los elementos integrantes de cada línea, no era factible señalar una fecha común sin temor a errores de cálculo y sin el peligro de estabilización de una industria que progresa rápidamente.—Considerando que el convenio esencialmente constituye un acuerdo de explotación en común de las líneas a medida que llegue su plazo de reversión por la Compañía y el Ayuntamiento, continuando aquélla con la dirección y administración de toda la red, y percibiendo el Ayuntamiento (que adquiere la propiedad de la línea revertida y de todo su material fijo y móvil, aunque estos bienes continúan integrando la totalidad de la red) una participación en el producto líquido de los beneficios de la red determinada por la parte alícuota que representa la recaudación por billetes en la línea o líneas que hubieran revertido en la obtenida por igual concepto en toda la red, pasando al pleno dominio del Ayuntamiento, cuando se efectúe la reversión de la última línea, todos los bienes comprendidos en las relaciones unidas al convenio y los demás que se adquieran durante la vigencia del mismo.—Considerando que la cuestión capital que el estudio del convenio plantea no es ni puede ser la de municipalización, reversión y explotación de las concesiones aisladas, que se resolvería sencillamente cumpliendo los trámites del Estatuto municipal, y explotando por sí o por medio de otras personas o entidades, mediante subasta o concurso, las líneas a medida que fueran caducando las concesiones, sino la de establecer un régimen que perdure el tiempo que ha de transcurrir desde que revierta la primera concesión hasta que caduque la última, manteniendo la unidad de la red tranviaria de Madrid con todos sus elementos en bien del servicio público y evitando que la desintegración de los factores que constituyen esa red lo perturbe en términos tales que anule o disminuya las ventajas que a la colectividad reporta una red de comunicaciones tranviarias dirigida y explotada por unos mismos gestores técnicos y administrativos.—Considerando que desde este punto de vista, que es el adoptado por el Ayuntamiento, cabe admitir otra solución al problema que la del convenio o concierto con la entidad propietaria de las concesiones y explotadora de las mismas durante su vigencia, y como quiera que el Estatuto Municipal reconoce en su artículo 4.º plena capacidad jurídica al Ayuntamiento para celebrar toda clase de contratos, es evidente que, sin necesidad de ninguna otra autorización ni requisito que los expresamente determinados en el Estatuto para la validez de determinados acuerdos, el Ayuntamiento de Madrid tiene la personalidad necesaria para

aprobar el convenio que ha formalizado la Sociedad Madrileña de Tranvías. — Considerando que por razón de la materia, siendo ésta de la exclusiva y propia competencia municipal, puesto que afecta a un servicio de los que puede municipalizarse con carácter de monopolio a tenor de lo prevenido en el artículo 170 del mismo Estatuto, solamente el Ayuntamiento, en uso de su autonomía, puede resolver con entera autoridad, siendo firme y válido el acuerdo adoptado, con tanta más razón cuanto que contra el mismo no se ha interpuesto ninguno de los recursos establecidos por la ley. — Considerando que por haber obrado el Ayuntamiento con plena capacidad y dentro de la órbita de sus atribuciones la aprobación del convenio, en cuanto a su contenido esencial, o sea, a las estipulaciones que contiene, es innecesaria, por tener en sí mismo virtualidad suficiente para surtir efectos jurídicos, y porque, admitida en hipótesis la necesidad de su aprobación expresa, habría que admitir la posibilidad de una parcial o total revocación del acuerdo municipal, en términos que la ley, lejos de autorizar, prohíbe de modo terminante. — Considerando que, esto no obstante, la propia voluntad del Ayuntamiento ha impuesto como condición del convenio para su ejecución la de ser aprobado por la Superioridad, y este requisito, en relación con el criterio que informa la actual legislación municipal, ha de entenderse lógicamente en cuanto al sentido inicial del convenio y en cuanto al cumplimiento de los preceptos de carácter adjetivo necesarios para su validez, debiendo tenerse en cuenta que se trata de un asunto de índole especial que no encaja por completo en las normas generales de la ley, puesto que, siendo análogo a una municipalización de servicios, no reviste las características que para esta modalidad señala el Estatuto, porque establece un régimen intermedio entre el disfrute de varias concesiones por una Compañía y la municipalización total, que tendrá lugar una vez que revierta al Municipio la última concesión y éste se encuentre dueño, en pleno dominio, de toda la red y en condiciones, por tanto, de explotarla directamente o de ordenar la correspondiente subasta o concurso. — Considerando que en este aspecto se obtiene, como resultado del examen detenido del expediente, la conclusión de que el Ayuntamiento de Madrid ha cumplido las prescripciones del Estatuto en la forma compatible con la especialidad del caso y con la necesidad de establecer un régimen transitorio, en tanto van efectuándose las reversiones parciales de las líneas que integran la red; habiendo adoptado el acuerdo que aprobó el convenio por las cuatro quintas partes de los Concejales que componen la Corporación y con el voto favorable de más de los dos tercios, y estimando el mismo Ayuntamiento que no se trata de ninguno de los casos en que se impone como obligatorio el referéndum, que, por otra parte, no cabe intentar actualmente en la forma y con la extensión que el Estatuto exige. Considerando que la necesidad de acudir a la subasta o al concurso y la de consignar una cláusula de rescisión sin condiciones, que determina el artículo 163 de la ley Municipal vigente, son requisitos inaplicables a la especialidad del convenio celebrado y prescritos solamente con el carácter de obligatorio para aquellos casos de municipalización de servicios con monopolio a que se refiere el artículo 170, pues tratándose en este expediente de realizar una simple preparación de municipalización para en su día y con la mira puesta en la integridad de la red para el bien del servicio público, no cabe anunciar una subasta que no tendría efectividad, sino referida a una línea aislada, desintegrando la red con perjuicio del mismo servicio que, mediante el convenio, se trata de salvaguardar, ni puede admitirse que en un contrato de esta índole en que ambos contratantes obran como personas jurídicas, se establezcan condiciones de rescisión que no constituyan facultades para llegar a ella una de las partes en el caso de incumplimiento por parte de la otra de los pactos acordados. — Su Majestad el Rey (q. D. g.), de acuerdo con el Consejo de Ministros, se ha servido resolver lo siguiente:

te: 1.º Reconocer que el convenio celebrado entre el Ayuntamiento de Madrid y la Sociedad Madrileña de Tranvías se refiere a materia de la exclusiva competencia municipal, y, por lo tanto, el acuerdo que lo aprobó y que no ha sido impugnado es firme y válido. 2.º Declarar que en la tramitación del expediente y en la adopción del acuerdo de referencia se han cumplido todas las formalidades legales; y 3.º Que como consecuencia, se aprueba íntegramente la propuesta del Ayuntamiento, y se dispone que esta Real orden se publique en la *Gaceta de Madrid* para conocimiento general.»

Es copia.—El Interventor municipal, M. C. y Mañas.

Anejo número 1

Estado número 5

**Cotizaciones en la Bolsa de Madrid de las acciones de la
Sociedad Madrileña de Tranvías a partir del año 1925**

1925		1929	
7 de enero	85	2 de enero	141
25 de marzo	83,25	27 de marzo	142
1 de abril	81,25	3 de abril	140,75
24 de junio	70,50	26 de junio	130
1 de julio	72,50	3 de julio	130
30 de septiembre	76	25 de septiembre	143,50
7 de octubre	75,50	2 de octubre	145
30 de diciembre	70,25	25 de diciembre	129,50
1926		1930	
6 de enero	70,50	1 de enero	130
31 de marzo	77,50	26 de marzo	126,50
7 de abril	78	2 de abril	126,50
30 de junio	81	25 de junio	122
7 de julio	83,50	2 de julio	122
29 de septiembre	81,75	24 de septiembre	122,25
6 de octubre	83	1 de octubre	120,25
29 de diciembre	88,50	31 de diciembre	118,50
1927		1931	
5 de enero	91,75	7 de enero	118,50
30 de marzo	97,25	25 de marzo	119
6 de abril	99	1 de abril	119
29 de junio	105	24 de junio	89
6 de julio	106	1 de julio	87
28 de septiembre	103,50	30 de septiembre	82
5 de octubre	107,25	7 de octubre	88
28 de diciembre	112	30 de diciembre	89,75
1928		1932	
4 de enero	116	6 de enero	89,50
28 de marzo	133,75	20 de febrero	97
4 de abril	133,75		
27 de junio	137,50		
4 de julio	137,50		
26 de septiembre	147		
3 de octubre	147		
26 de diciembre	141		

Máxima (26 de septiembre de 1928)..... 147

Mínima (30 de diciembre de 1925)..... 70,25

Fórmula determinante de la tasa de equivalencia de la participación del Ayuntamiento en el producto de la red tranviaria por el ejercicio industrial de 1 de julio de 1930 a 30 de julio de 1931

	Pesetas
Ingresos brutos de la red.....	26.397.609,82
Gastos brutos de la red (1).....	20.043.577,22
<i>Producto neto</i>	<u>6.354.032,60</u>

BASES PARA LA FORMACIÓN DE LA TASA DEL AYUNTAMIENTO

RECAUDACIÓN DE BILLETES DE VIAJEROS

	Pesetas
En la línea de Estaciones y Mercados, revertida.....	3.397.099,54
Idem íd. Norte, revertida.....	3.498.936,55
En las demás líneas de la red propiedad de la Madrileña.....	19.061.477,92
<i>Total recaudado por billetes en la red</i>	<u>25.957.514,01</u>

Corresponde al Ayuntamiento en concepto de tasa de equivalencia de su participación por la propiedad de las líneas de

	Pesetas
Estaciones y Mercados, el 13,0871 por 100 de 6.354.032,60.....	831.558,60
Norte, el 13,4795 por 100 de 6.354.032,60.....	856.491,82
	1.688.050,42
A la Madrileña corresponde el 73,4334 por 100 de 6.354.032,60.....	4.665.982,18
<i>Total igual al producto neto</i>	<u>6.354.032,60</u>

Advertencia.—Siendo el producto bruto anual mayor de 24.000.000 de pesetas, corresponde a la Compañía, con arreglo a lo que determina el artículo 22 del convenio vigente y según la escala establecida, el 10 por 100, que en el presente año asciende a 2.639.760,98 pesetas.

Dicho 10 por 100 está comprendido en los gastos brutos de la red, conforme al convenio, y cargado proporcionalmente a ambas partes y en razón de sus pertenencias en la red tranviaria.

El Interventor municipal,
M. C. y Mañas.

(1) Los gastos brutos de la red representan el 75,92 por 100 de los ingresos brutos.

Estado demostrativo del producto bruto, neto y líquido de la red tranviaria de Madrid en el último decenio

EJERCICIOS INDUS- TRIALES	RECAU- DACIONES (1) — Pesetas	GASTOS DE EXPLOTACIÓN — Pesetas	Coeficiente por 100 (2)..	CARGAS FINANCIERAS — Pesetas	Coeficiente por 100 (3)..	PRODUCTO NETO — Pesetas	BENEFICIO LÍQUIDO (4) — Pesetas	Dividendo por 100.....	TASA MUNICIPAL	
									S / COMPAÑÍA — Pesetas	S / AYUNTAMIENTO — Pesetas
1921-22.....	19.220.321	12.011.595	62,49	2.274.775,05	25,80	8.813.459,25	6.538.684,20	8	»	»
1922-23.....	20.836.721	13.533.306	64,94	2.534.099,58	29,47	8.598.180,16	6.064.080,58	7	»	»
1923-24.....	22.492.445	13.758.970	61,17	3.585.307,70	37,98	9.439.255,78	5.853.948,08	7	»	»
1924-25.....	21.710.298	14.096.075	68,06	3.827.923,11	45,47	8.417.069,75	4.590.946,64	6	»	»
1925-26.....	22.403.897	14.361.490	64,10	3.696.904,87	44,31	8.341.561,10	4.644.656,23	6	»	»
1926-27.....	24.218.244	14.744.747	60,88	3.830.596,49	38,92	9.840.136,63	6.009.540,14	7	»	»
1927-28.....	25.437.779	14.990.271	58,92	3.102.139,41	28,84	10.753.383,21	6.962.715,79	8	688.528,01	850.050,91
1928-29.....	26.183.926	15.667.377	59,83	2.308.066,25	21,47	10.749.068,12	7.015.695,86	8	1.425.306,01	1.457.940,10
1929-30.....	26.225.766	16.080.455	61,31	2.449.433,56	23,33	10.495.057,66	6.371.318,23	8	1.674.305,87	1.701.551,12
1930-31.....	26.708.972	15.801.317	59,16	2.128.088,46	18,89	11.264.513,03	7.477.229,54	8	1.659.195,03	1.688.050,42

El Interventor municipal,

M. C. y Mañas.

(1) Recaudación de billetes por todos conceptos.

(2) Coeficiente de gastos en relación con la recaudación.

(3) Coeficiente de cargas financieras con relación al producto neto

(4) Saldo de la cuenta de pérdidas y ganancias.

Proceso de la recaudación por billetes de la red tranviaria de Madrid en los últimos treinta años

AÑOS	RECAUDACIONES — <i>Pesetas</i>	AUMENTO SOBRE EL AÑO ANTERIOR — <i>Pesetas</i>	DIVIDENDOS REPARTIDOS
1902.....	4.970.081	»	Desconocido
1903.....	5.272.056	301.975	»
1904.....	5.560.309	288.253	»
1905.....	6.131.146	570.837	»
1906.....	6.579.119	447.973	»
1907.....	6.992.011	412.892	»
1908.....	7.160.971	168.960	»
1909.....	7.218.943	57.972	»
1910.....	7.926.143	707.200	»
1911.....	8.559.565	633.422	»
1912.....	9.176.940	617.375	»
1913.....	9.809.517	632.577	»
1914.....	10.250.344	440.827	»
1915.....	10.720.972	470.628	»
1916.....	11.323.173	602.201	»
1917.....	12.040.896	717.723	»
1918.....	13.160.849	1.119.953	»
1919.....	14.692.651	1.531.802	»
1920.....	15.963.731	1.271.100	»
1921 (1).....	8.985.565	»	»
1921-22 (2).....	19.220.321	»	8 por 100
1922-23 (3).....	20.836.721	1.616.400	7 —
1923-24.....	22.492.445	1.655.724	7 —
1924-25.....	21.710.298	782.147	6 —
1925-26.....	22.403.897	693.599	6 —
1926-27.....	24.218.244	1.814.347	7 —
1927-28.....	25.437.779	1.219.535	8 —
1928-29.....	26.183.926	746.147	8 —
1929-30.....	26.225.766	41.840	8 —
1930-31.....	26.708.972	483.206	8 —

El Interventor municipal,

M. C. y Mañas.

(1) Primer semestre del año 1921.

(2) Dividendos repartidos según las Memorias de la Compañía de Tranvías.

(3) Empezaron a funcionar los autobuses en octubre de 1922 hasta mayo de 1926.

Cálculo del producto de la tasa municipal en la explotación de la red tranviaria, por virtud del convenio de 1927

Número de orden.	CONCESIONES	LONGITUD — Metros	CÓMPUTO DE LA CONCESIÓN		Años completos..	PRODUCTO NETO EN 1924-25 (1) — Pesetas	PRODUCTO ANUAL POR KILÓMETRO — Pesetas	TASA ANUAL DEL AYUNTAMIENTO — Pesetas	FRACCIÓN INICIAL — Pesetas	FRACCIÓN DE TÉRMINO (seis meses) — Pesetas	TOTAL DE LA TASA MUNICIPAL DURANTE EL CONVENIO — Pesetas
			FECHA DE PRINCIPIO	FECHA DE TÉRMINO							
1	Estaciones y Mercados	9.242	16- 9-1877	16- 9-1927	48	1.258.165,58	136.135	655.484	515.758	327.742	32.306.732
2	Norte.....	8.937,32	28-10-1874	28-10-1928	47	1.225.538,69	137.130	639.590	423.060	319.795	30.513.585
3	Madrid-Leganés	12.048,79	10- 6-1877	10- 6-1937	39	890.576,96	68.247	461.145	230.572	230.572	18.215.228
4	Castellana-Hipódromo..	4.195,98	8- 5-1881	8- 5-1940	36	143.714,85	34.250	74.416	9.302	37.208	2.728.400
5	Este (Ventas-Embajadores)	5.226,68	15- 3-1882	15- 3-1942	35	756.633,77	144.782	391.788	114.271	195.894	13.630.957
6	Guindalera-Prosperidad.....	2.875,87	28- 7-1893	28- 7-1948	27	138.547,16	48.174	71.740	65.762	35.870	2.038.602
7	Claudio Coello-Ferraz	3.612,27	10- 5-1891	10- 5-1955	25	548.572,64	151.874	284.053	35.506	142.056	7.276.828
8	Unión Norte-Guindalera Prosperidad.....	545,38	21- 1-1906	21- 1-1956	20	34.092,60	62.554	17.653	7.355	8.826	369.242
9	Tranvía de Madrid.....	8.080,01	31- 7-1897	31- 7-1957	18	1.186.366,05	146.815	614.306	563.114	307.153	11.927.775
10	Ferraz-Moret-Rosales-Benito Gutiérrez.....	1.125,88	4- 7-1907	31- 7-1957	18	44.934,70	39.719	23.267	11.633	11.633	430.440
11	Circunvalación (Metropolitano)	10.182,38	22- 6-1901	22- 6-1961	15	283.142,64	27.808	146.612	73.306	73.306	2.272.486
12	Sociedad Continental.....	6.714,52	22- 6-1901	22- 6-1961	15	94.005,42	13.943	66.841	33.420	33.420	1.036.036
13	Claudio Coello-Plaza de Toros, por Goya	1.702,67	18- 4-1903	11- 4-1963	13	197.636,14	116.119	102.336	21.320	51.168	1.402.856
14	Pozas-Moncloa (Escuela).....	1.346,54	9- 7-1905	9- 7-1965	11	30.112,49	22.371	15.592	7.796	7.796	179.308
15	Trafalgar-Olavide.....	1.080,45	19-10-1905	19-10-1965	10	49.590,42	45.916	25.678	17.118	12.839	286.737
16	Barquillo-Olavide (vía estrecha)	1.153,23	1- 1-1906	1- 1-1966	11	31.104,96	26.977	16.106	8.053	8.053	177.166
17	Ronda de Valencia-Glorieta del Puente de Toledo.	1.030,20	14- 5-1906	14- 5-1966	10	46.393,53	45.041	24.022	3.002	12.011	255.233
18	Atocha-Delicias.....	920,51	24- 5-1906	24- 5-1966	10	66.232,88	71.991	34.295	2.857	17.147	362.954
19	Caridad-Ramona Presilla	709,36	21-10-1906	21-10-1966	9	68.490,13	96.600	35.464	23.640	17.732	360.548
20	Leganitos-Duque de Osuna	436,73	4- 7-1907	4- 7-1967	9	45.831,79	104.878	23.731	11.865	11.865	225.444
21	Hipódromo-Chamartín	3.462,87	5- 6-1910	5- 6-1970	6	44.726,03	12.915	23.159	11.579	11.579	150.533
22	Velázquez.....	1.601,82	10- 6-1910	10- 6-1970	6	45.467,23	28.381	23.543	11.771	11.771	153.029
23	Latoneros-Puerta del Angel.....	1.920,99	4-10-1913	4-10-1973	2	198.850,58	10.351	105.554	8.712	52.777	263.877
24	Delicias-Puente de la Princesa	973,03	1- 1-1915	1- 1-1975	1	42.555,48	43.735	22.035	11.017	11.017	44.070
25	Mayor (calle)-Atocha.....	342,27	1- 5-1916	1- 5-1976	1	5.647,57	16.511	2.924	974	1.462	2.436
26	Moncloa-Puerta de Hierro	2.458,49	1-12-1916	1-12-1976	1	22.917,94	9.323	11.867	6.916	5.933	12.849
27	Recoletos-Salesas-Florida.....	610	26- 3-1923	26- 3-1983	1	40.254,31	65.990	20.843	12.159	10.421	22.580
28	Torrijos.....	1.435	3- 1-1924	3- 1-1984	1	70.905,04	49.411	36.714	21.413	18.357	39.770
	Más producto líneas 26, 27 y 28 (2).....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	126.685.701 2.311.021
		93.971,24				7.611.007,58	1.817.941	3.970.758	1.863.256	1.985.403	128.996.722

El Interventor municipal,

M. C. y Mañas

- (1) El coeficiente de explotación fué de 64,92 por 100 de la recaudación bruta de 21.710.250 pesetas. El beneficio líquido (rebaja carga financiera) fué de 4.590.946 pesetas (21,14 por 100) de 21.710.250 pesetas, producto bruto de la red en 1924-25.
 (2) Más producto desde el 2 de diciembre de 1976, término del plazo del convenio, a fin de junio de 1977 (fin del ejercicio anterior), incluyendo la línea de Moncloa-Puerta de Hierro y los números 27 y 28, que habrían revertido también el 2 de diciembre del año anterior.

Sociedad Madrileña de Tranvías

Estado comprensivo de los itinerarios, distancias, trayectos y su longitud, tarifa, explotación durante

número de coches, recaudación y viajeros trasportados en todas las líneas en el ejercicio 1930-31

DISCOS.....	L Í N E A S		D I S T A N C I A		T A R I F A		COCHES EN SERVICIO (PROMEDIO DIARIO)		RECAUDACIÓN — Pesetas	NÚMERO DE VIAJEROS TRANSPORTADOS
	ITINERARIOS	TRAYECTOS	PARCIAL	TOTAL	TRAYECTOS	INTEGRAL	MOTRICES	REMOLQUES		
			— Metros	— Metros	— Pesetas	— Pesetas				
3	Quevedo-Sol-Salamanca	Quevedo-Sol.....	2.095	5.150	0,10	0,25	29		669.520,35	7.403.219
		— Noviciado.....	950		0,05				827.120,55	5.514.137
		Sol-Salamanca.....	3.055		0,15					
4	Sol-Ventas.....	Sol-Ventas.....	3.901	3.901	0,20	0,20	24		1.293.078,65	9.319.062
		— Goya.....	2.400		0,15					
		Cibeles-Ventas.....	2.909		0,15					
		— Goya.....	1.500		0,10					
6	Goya-Sol-Argüelles (Rosales).....	Pardiñas-Ventas.....	1.550	6.258	0,10	0,30	18	4 (Domingos, en verano.)	397.692	2.651.280
		Goya-Sol.....	2.933		0,15				406.895,85	2.712.639
		Sol-Argüelles (Rosales).....	3.325							
7	Sol-Hipódromo-Chamartín.....	Sol-Hipódromo.....	3.426	6.889	0,15	0,30	6		156.645,45	1.044.303
		Hipódromo-Chamartín.....	3.463		0,15				145.386,45	969.243
8	Bombilla-Sol-Hipódromo	Bombilla-Sol.....	3.180	6.606	0,30	0,45	16	10 (Domingos, en verano.)	492.062	4.134.761
		— San Antonio.....	350		0,05					
		San Antonio-Estación del Norte.....	864		0,05					
		Estación del Norte-Sol.....	1.966		0,20					
		— Santo Domingo..	1.350		0,15					
		— San Marcial.....	766		0,10					
11	Argüelles-Retiro	San Marcial-Sol.....	1.200	3.743	0,10	0,15	10		438.115,65	2.920.771
		Sol-Hipódromo.....	3.426		0,15					
									653.676	4.357.840
14	Puente de Vallecas-Sol-Quevedo-Cuatro Caminos.....	Puente de Vallecas-Sol.....	3.881	7.572	0,20	0,30	26		605.067,90	5.626.276
		— Antón Martín...	3.101		0,20					
		— Pacífico.....	750		0,05					
		Pacífico-Puerta de Atocha.....	1.625		0,10					
		Puerta de Atocha-Sol.....	1.506		0,15					
		— Antón Martín.....	726		0,10					
		Antón Martín-Sol.....	780		0,10					
15	Puente de Vallecas-Sol-Chamberí-Cuatro Caminos.....	Sol-Quevedo.....	2.095	7.582	0,10	0,30	12		59.008,40	808.109
		Noviciado-Quevedo.....	950		0,05				361.525,20	3.361.674
		Sol-Cuatro Caminos.....	3.691		0,10				327.194,30	3.271.943
		Iguals trayectos que la línea 14 entre el Puente de Vallecas-Sol.....	3.881		0,20					
17	Cuatro Caminos-Sol-Progreso (por Fuencarral y Hortaleza)	Sol-Cuatro Caminos.....	3.701	4.291	0,10	0,15	43		1.756.446,90	17.564.469
		Sol-Progreso.....	590		0,05				294.447,85	5.888.957

DISCOS.....	L Í N E A S		DISTANCIA		T A R I F A		COCHES EN SERVICIO (PROMEDIO DIARIO)		RECAUDACIÓN — Pesetas	NÚMERO DE VIAJEROS TRANSPORTADOS
	ITINERARIOS	TRAYECTOS	PARCIAL	TOTAL	TRAYECTOS	INTEGRAL	MOTRICES	REMOLQUES		
			Metros	Metros	Pesetas	Pesetas				
18	Obelisco-Sol-San Francisco..	Obelisco-Sol..... Sol-San Francisco..... Plaza de la Cebada-San Francisco....	3.298 1.500 500	4.798	0,10 0,10 0,05	0,20	11		362.974,50 174.615,05	3.629.745 1.779.476
20	Red de San Luis-Cuatro Caminos.....			3.378		0,10	11	7 (Domingos, en verano.)	312.786,80	3.127.868
21	Sol (Preciados)-Pozas.....			2.370		0,15	8		605.773,95	4.038.495
22	Pozas-Sol-Embajadores.....	Pozas-Sol..... Sol-Embajadores.....	2.370 3.092	5.462	0,15 0,15	0,30	11		293.492,85 317.858,55	1.956.619 2.119.057
23	Carretera de Fuenlabrada-Hospital Militar.....			600		0,05	1		15.713,35	314.267
24 A 24 B	Plaza Mayor-Carabancheles..	Plaza Mayor-Carabanchel Alto.....	6.430	6.430	0,40	0,40	27		1.668.798,40	9.479.276
		— Carabanchel Bajo.....	5.078		0,30					
		— Mataderos.....	3.199		0,20					
		— Puente de Toledo.....	2.192		0,15					
		Puerta de Toledo-Puente de Toledo..	1.035		0,10					
		Puente de Toledo-Mataderos.....	1.017		0,10					
		Mataderos-Carabanchel Bajo.....	1.880		0,10					
		Carabanchel Bajo-Carabanchel Alto..	1.351		0,10					
25	Plaza Mayor-Leganés.....	Plaza Mayor-Leganés..... Carabanchel Alto-Leganés..... (Ocho trayectos iguales que en la línea 24 A.)	11.773 5.343	11.773	0,50 0,20	0,50	7		452.648,10	2.000.874
26	Cibeles-Puente de Toledo...			3.195		0,15	8		473.411,55	3.156.077
27	Pozas-Sol-Delicias- Escuela de Agricultura.....	Pozas-Escuela de Agricultura.....	1.065	6.552	0,10	0,40	9		46.721,40	466.784
		Pozas-Sol.....	2.370		0,15				235.017,15	1.566.781
		Sol-Delicias.....	3.117		0,15				270.443,25	1.802.955
28	Red de San Luis-Prosperidad.....	Red de San Luis-Prosperidad.....	5.307	5.307	0,20	0,20	15		833.812,15	6.800.297
		— Guindalera.....	3.850		0,15					
		— Obelisco.....	1.955		0,10					
		Plaza de Alonso Martínez-Prosperidad.....	4.225		0,15					
		Plaza de Alonso Martínez-Guindalera.	2.783		0,10					
29	Antón Martín-Puente de Vallecas.....	Obelisco-Prosperidad.....	3.352	3.101	0,10	0,20	4		165.041,35	1.913.683
		Antón Martín-Puente de Vallecas....	3.101		0,20					
		Antón Martín-Puerta de Atocha.....	726		0,10					
		Puerta de Atocha-Pacífico.....	1.625		0,10					
		Pacífico-Puente de Vallecas.....	750		0,05					
31	Argüelles-Sol-Estación de Atocha-Delicias.....	Argüelles-Sol.....	2.688	5.805	0,15	0,30	8		225.731,55	1.504.877
		Sol-Delicias.....	3.117		0,15				69.615,60	464.104
32	Fuentecilla-Sol-Velázquez...	Fuentecilla-Sol.....	1.253	4.722	0,10	0,25	19		404.528,60	4.045.286
		Sol-Diego de León-Velázquez.....	3.469		0,15				686.552,55	4.577.017
35	Plaza Mayor-Puerta del Angel-Término municipal....	Plaza Mayor-Término municipal.....	3.549	3.549	0,20	0,20	13		688.839,50	6.737.180
		— Puerta del Angel.....	2.102		0,10					
		Puerta del Angel-Término municipal..	1.447		0,10					

DISCOS.....	LÍNEAS		DISTANCIA	
	ITINERARIOS	TRAYECTOS	PARCIAL	TOTAL
			— Metros	— Metros
37	Cibeles-Puente de la Princesa			3.163
39	Pozas-Plaza de Santa Cruz (por Ventura Rodríguez) ..			3.052
40	Plaza de Alonso Martínez-Prosperidad	Plaza de Alonso Martínez-Prosperidad	4.225	4.225
		Plaza de Alonso Martínez-Guindalera ..	2.783	
		Obelisco-Prosperidad	3.352	
41	Plaza de Santo Domingo Puerta de Hierro	Plaza de Santo Domingo-Pozas	1.839	5.345
		Marqués de Urquijo-Escuela de Agricultura	1.500	
		Escuela de Agricultura-Puerta de Hierro	2.461	
45	Cibeles-Hipódromo-Cuatro Caminos			3.907
46	Plaza Mayor-Fuentecilla			855
47	Plaza Mayor-Mataderos	Plaza Mayor-Mataderos	3.199	3.199
		— Puente de Toledo	2.182	
		Puerta de Toledo-Puente de Toledo ..	1.085	
48	Glorieta de Quevedo-Glorieta de Atocha	Puerta de Toledo-Mataderos	1.017	
49	Argüelles-Glorieta de Bilbao-Goya (Alcalá)			3.495
50	Cuatro Caminos-Glorieta de Gaztambide			4.117
51	Sol-Torrijos			925
				3.641
		Plaza Mayor-Cuatro Vientos	8.490	8.490
		— Campamento	6.632	
		— Término municipal	3.549	
53	Plaza Mayor-Cuatro Vientos	Puerta del Angel-Término municipal ..	1.447	
		Término municipal-Portazgo	1.639	
		Portazgo-Campamento	1.444	
		Campamento-Cuatro Vientos	1.858	
A	Hermosilla-San Jerónimo-Argüelles	Hermosilla-San Jerónimo	3.185	7.958
		San Jerónimo-Argüelles	4.773	
E	Estación del Norte-Glorieta de Atocha			4.206
L	San Jerónimo-Lista-San Jerónimo (circulares por Barquillo e Independencia) ..			5.365
M	San Jerónimo-Puerta de Atocha			2.215

TARIFA		COCHES EN SERVICIO (PROMEDIO DIARIO)		RECAUDACIÓN	NÚMERO DE VIAJEROS TRANSPORTADOS
TRAYECTOS — Pesetas	INTEGRAL — Pesetas	MOTRICES	REMOLQUES		
				— Pesetas	
	0,15	15		1.016.760,05	7.043.152
	0,15	6		342.410,55	2.282.737
0,15 0,10 0,10	0,15	7		292.362,20	2.697.718
0,15					
0,10	0,45	6		223.888,80	1.116.726
0,20					
	0,15	10	4 (Domingos, en verano.)	660.059,40	4.400.396
	0,05	1		20.586,70	411.734
0,20 0,15 0,10 0,10	0,20	3		188.134,25	1.211.927
	0,15	15		1.035.839,70	6.905.598
	0,15	23		1.893.325,80	12.622.172
	0,15	1		51.076,65	340.511
	0,15	21		1.443.389,10	9.622.594
0,50 0,40 0,20 0,10 0,10 0,10 0,10	0,50	7		415.989,50	2.108.509
0,15 0,15	0,30	9		78.302,85 228.106,80	527.385 1.527.691
	0,15	9		533.968,50	3.559.790
	0,15	4		68.572,15	459.626
	0,10	3		61.467,50	626.933

DISCOS.....	LÍNEAS		DISTANCIA		TARIFA		COCHES EN SERVICIO (PROMEDIO DIARIO)		RECAUDACIÓN — Pesetas	NÚMERO DE VIAJEROS TRANSPORTADOS
	ITINERARIOS	TRAYECTOS	PARCIAL	TOTAL	TRAYECTOS	INTEGRAL	MOTRICES	REMOLQUES		
			Metros	Metros	Pesetas	Pesetas				
44	SERVICIOS ESPECIALES SOL- PLAZA DE TOROS									
	Servicio de Toros.....			2.810		0,50	8		8.898,50	17.797
	Servicio de Novillos.....			2.810		0,20	8	8	6.993	34.965
	Sol-Plaza de Manuel Becerra (servicio sólo los domingos en el buen tiempo).....	Sol-Plaza de Manuel Becerra..... — Goya..... Cibeles-Plaza de Manuel Becerra..... — Goya..... Pardiñas-Plaza de Manuel Becerra...	3.364 2.400 2.421 1.500 1.013	3.364	0,20 0,15 0,15 0,10 0,10	0,20	4	4	6.988,15	47.448
	SERVICIOS COMBINADOS CON LA COMPAÑÍA MADRILEÑA DE URBANIZACIÓN									
14	Cuatro Caminos-Tetuán.....	Cuatro Caminos-Tetuán..... — Vallellano..... Vallellano-Tetuán.....	2.299 1.619 680	2.299	0,15 0,10 0,05	0,15	8		34.402,97	654.612
20	Cuatro Caminos-Colegio de la Paloma.....	Cuatro Caminos-Colegio de la Paloma — Iglesia..... Iglesia-Colegio de la Paloma.....	2.277 1.509 768	2.277	0,15 0,10 0,10	0,15	5		50.894,95	803.047
					TOTAL.....		475	29	26.377.183,47	203.118.224

Ómnibus y autómibus de París

Aparte de los ensayos hechos en el siglo XVIII, durante el primer cuarto del siglo XIX comenzaron a solicitarse del Gobierno autorizaciones para establecer servicios públicos de itinerarios fijos por los bulevares y muelles de París. De todas estas solicitudes sólo fué aceptada, en el año 1827, una que tendía a establecer en París el servicio de coches llamados ómnibus. La prosperidad de esta primera Empresa suscitó la competencia, constituyéndose en poco tiempo hasta 20 Sociedades diferentes de ómnibus, que, preocupadas únicamente con la realización de beneficios, dejaron sin servir los barrios poco poblados para no explotar más que los itinerarios productivos, en forma tal, que las calles principales estaban servidas por coches de varias Compañías. Esta competencia dió lugar a la desaparición de unas y a la fusión de otras, hasta el punto de que en 1855 no existían más que 10 Compañías, contando en total con 358 coches.

La Prefectura de Policía llamó la atención del Municipio en aquella época respecto a los inconvenientes que suponía la existencia de tantas Empresas, haciendo notar las dificultades que representaba la natural tendencia de éstas a servir a los barrios populosos dejando otros completamente incomunicados, y en este sentido convenía disminuir, y hasta llegar a una sola Compañía de ómnibus que, reduciendo sus gastos generales, pudiera rebajar asimismo las tarifas tomar a su cargo ciertas líneas necesarias a la población y que, sin embargo, no serían reproductivas. Estas ideas de la Administración influyeron indudablemente en el ánimo de los explotadores de los servicios, hasta el punto de que las 10 Compañías existentes llegaron a un acuerdo y se fusionaron en el año 1855 bajo la razón social de Compañía General de ómnibus. Por su parte el Ayuntamiento, dándose cuenta de la importancia que el asunto tenía desde el punto de vista de mejorar los servicios, otorgó una concesión de exclusiva por treinta años a la mencionada Empresa, dentro de los límites de la población, privilegio que se le ratificó en el año 1860, al anexionarse al Municipio de París los de los pueblos en que estaba situada la zona periférica de los bulevares exteriores.

Mediante este convenio se reorganizaron las líneas y se elevó el canon a pagar al Ayuntamiento mediante la prórroga de la concesión hasta 31 de mayo de 1910.

En esta forma el servicio se desarrolló satisfactoriamente, con mutuo beneficio de la población y la Empresa, hasta el año 1873, en que se establecieron en París las primeras líneas de tranvías de tracción animal. El tranvía, más confortable, desde el punto de vista del movimiento, ganó terreno sobre el ómnibus, que perdió un poco del favor del público. Sin embargo, el ómnibus conservó siempre su utilidad y recobró su popularidad a causa de la rigidez del servicio de tranvías, que, obligado a no salirse de su vía, constituyó una dificultad para la circulación en las calles, dando lugar a que los accidentes de la explotación fueran mucho más numerosos que los de las líneas de ómnibus.

Por otra parte, los ómnibus deberían un día beneficiarse también de los progresos de la mecánica, con la creación del automóvil, que a fines del siglo permitió el reemplazo de los caballos por caballos de vapor. Los primeros ómnibus automóviles empezaron hacia el año 1907, y, como medio de locomoción más moderno y más

rápido, tuvieron tan favorable acogida que el ferrocarril metropolitano se resintió de la competencia, hasta el punto de que, después de haber triunfado sobre el ómnibus y el tranvía, se creyó vencido por el ómnibus automóvil. Sin embargo, este triunfo del ómnibus automóvil no fué tan rápido, pues, entre otras cosas, fué necesario modificar los tipos de ómnibus, suprimiendo la imperial, que, a causa de las trepidaciones del motor, resultaba en aquella época molesta para los viajeros, transformación y estudio de tipos que no pudo efectuarse con rapidez, hasta el punto de que, al momento de terminar la concesión de la Compañía General de ómnibus, había todavía muchos de éstos arrastrados por caballos.

Paralelamente al desarrollo del servicio de ómnibus y automóviles, los tranvías continuaron también desarrollándose en París, a partir del año 1854, en que se estableció el primer servicio. Muchas fueron las vicisitudes por que atravesaron los servicios de tranvías en esta época, hasta que en el año 1873 se llegó a un acuerdo respecto a la forma de efectuar las concesiones, otorgándose una al Département del Sena, con duración hasta 31 de mayo de 1910, fecha que se eligió por ser la misma en que terminaba la concesión de la Compañía General de ómnibus.

Esta concesión otorgada al Departamento del Sena, con la facultad de transferencia, estaba constituida por una línea circular, siguiendo en gran parte los antiguos bulevares exteriores, y de otras líneas que se prolongaban en una longitud mayor o menor por el interior de la villa de París. Estas líneas de penetración se dividieron en tres partes: una, en la parte que afectaba a la población propiamente dicha, a la Compañía General de ómnibus, teniendo en cuenta su privilegio de exclusiva de los transportes en París; otra, a los tranvías del Norte, y otra a los tranvías del Sur, concesiones que fueron aprobadas en 1873 y 1875, respectivamente.

La forma en que estas concesiones quedaron distribuidas obligaba en muchos casos a los viajeros a cambiar de vehículo en un mismo recorrido, dando lugar, para evitarlo, a acuerdos establecidos por los mismos concesionarios entre la Compañía General de ómnibus y las de Tranvías.

La proximidad de la Exposición de 1878, aumentó la predilección del público por los tranvías en detrimento de los ómnibus y produjo un movimiento a favor de la implantación de líneas de tranvías, que se acentuó aún más con motivo de la Exposición de 1889, con ocasión de la cual el movimiento de viajeros demostró que los medios de transporte en París eran insuficientes, cuyo aumento venía dificultado por la oposición persistente de la Compañía General de ómnibus, que con sus reclamaciones, como consecuencia de sus derechos de exclusiva, venía retrasando el servicio de transportes públicos en París. Ello dió lugar a que el Ministerio de Trabajo Público, argumentando que las nuevas líneas a establecer utilizaban en grandes partes las carreteras, concediera directamente en 1881 las líneas proyectadas a las tres Compañías existentes, ya citadas.

En 1890 aparecieron los primeros tranvías de vapor y la primera aplicación de la electricidad a los mismos, funcionando ya en 1892 algunos coches por medio de acumuladores. Esta transformación tardía mostró la diferencia existente entre Inglaterra y los Estados Unidos, por lo que se refiere al progreso de la industria de los tranvías en Francia.

A partir de este momento, los sistemas de concesiones son múltiples: unos son a los Departamentos y al Ayuntamiento, con derechos a transferencia; otros, directamente del Estado a las Compañías o a particulares o a los Sindicatos de Comunidades.

Durante los últimos años del siglo XIX se inició rápidamente la transformación de la tracción de los tranvías, sustituyendo la animal por la mecánica, dándose mayor incremento a la tracción eléctrica por el Consejo general del Sena ante la pro-

ximidad de la Exposición de 1900, con ocasión de la cual se concedieron bastantes líneas, todas ellas de tracción eléctrica. Las concesiones hechas con este motivo, en gran número, y muchas de ellas sin tiempo para tenerlas en servicio con motivo de la Exposición, dieron lugar a la quiebra de muchas de éstas y a una lucha de tarifas en las restantes, en tal forma, que llegaron a producir serios temores a las Cámaras de Comercio y de la Industria, y en general, a las fuerzas vivas de la capital.

Tal era la situación, que a principios del siglo xx inició una corriente grande de opinión en favor de la reorganización de las líneas de tranvías, teniendo en cuenta, además, que en 31 de mayo de 1910 expirarían las concesiones y servicios de ómnibus y de tranvías explotadas por la Compañía General, y asimismo, la mayor parte de las concesiones que constituían las líneas de los tranvías del Norte y del Sur de París.

Dándose cuenta de ello los Poderes públicos, nombraron en 1903 una Comisión mixta que en colaboración con el Consejo general del Sena y con el Consejo Municipal de París, procediera al estudio de conjunto de la explotación de las líneas y de su organización, en la cual se tenía también en cuenta los servicios de ómnibus, que, aunque poco remuneradores en aquella época, eran la clave de la reorganización de los transportes en común de París. El resultado de estos estudios, después de la convocatoria de algunos concursos declarados desiertos, fué la concesión a la Compañía General de ómnibus de la explotación de las mismas, manteniendo para los tranvías el régimen de concesiones que, no obstante sus inconvenientes, era todavía en aquella época preferible a la explotación directa.

Los estudios preparatorios de la reorganización quedaron terminados, poco más o menos, en 1910; pero, las medidas de ejecución de estos acuerdos, comenzadas en dicha época, fueron terminadas para ciertas líneas durante el período de la guerra europea.

La explotación de todas estas concesiones y la terminación de las mismas se establecieron bajo las mismas características, pudiendo decirse que el acuerdo de 1910 constituyó un primer paso para la unificación. El sistema seguido fué la cesión por el Estado al Departamento del Sena de las cinco líneas principales, y por éste al Ayuntamiento las partes de las líneas situadas dentro de la villa y el subarriendo después de estas líneas a las Compañías concesionarias, dándose una duración uniforme a las concesiones, que terminaría en fin del año 1950. Estos acuerdos unificaron los pliegos de condiciones, tanto técnicas como administrativas, y establecieron reglas definidas para la explotación.

La guerra vino a trastornar, en agosto de 1914, la realización progresiva del plan de reorganización, quedando suspendido a las cinco de la tarde del día 1 de dicho mes el tráfico de ómnibus, cuyos coches—264—salían al día siguiente transportando personal movilizado con dirección a la frontera, saliendo, asimismo, en los días siguientes, después de una rápida transformación, otros 770 ómnibus, dispuestos para el transporte de carnes frescas.

Como en Berlín, el tráfico de los tranvías no se inmovilizó por completo, pues si bien la falta de personal obligó a las Compañías a restringir el servicio, la difícil utilización del material de tranvías en otros trabajos mantuvo la explotación, hasta el punto de que en 1916, y después de la paralización parcial temporal, el tráfico había adquirido la importancia que tenía en 1914.

Por lo que se refiere a los ómnibus, su reconstitución parcial comenzó a partir de 1 de junio de 1916, desde cuya época los gastos por coche-kilómetro, tanto en los tranvías como en los ómnibus, aumentaron en tal proporción, que siendo en 1914 los ingresos superiores a los gastos, a partir de 1915 éstos superaron a aquéllos hasta llegar a la proporción del 33 por 100 en 1920; exceso que no pudo reducirse a pesar de las economías hechas por las Compañías, sustituyendo el personal de

plantilla por temporero femenino, reduciendo la intensidad de servicios en las líneas para conseguir un mejor coeficiente de explotación, etc., colocando en una situación difícil a las Empresas arrendatarias de los servicios y obligando al Gobierno a considerar la solución del asunto, tratando de conseguir de las Compañías que indicaran las medidas necesarias para el mantenimiento del equilibrio de su explotación y procurando al mismo tiempo averiguar qué parte de las pérdidas se debía a la situación financiera y cuál a las consecuencias de la guerra.

Las discusiones entre las empresas y el Consejo Municipal no dieron lugar más que a soluciones parciales y provisionales, con vistas al esperado próximo fin de la guerra.

Terminada ésta y decidido el Gobierno a resolver de una vez asunto de tanta importancia desde el punto de vista económico y social como el de los transportes en común de la región parisién, llegó a establecer en enero de 1921, el régimen actual de explotación, que está basado en las siguientes bases:

1.^a Convenio entre el Departamento del Sena y el Ayuntamiento de París para la cesión al primero por el segundo de los derechos de exclusiva de ómnibus.

2.^a Convenio del Departamento con el Estado para la concesión al primero de las líneas de tranvías que en lo sucesivo pudieran solicitarse en la Villa de París o en el Departamento del Sena.

3.^a Rescate por el Departamento del Sena de las líneas de las Compañías existentes.

4.^a Constitución de una Sociedad explotadora de toda la red.

Cumplidos todos estos trámites se constituyó la Sociedad General de Transportes en común de la región parisién, con un capital de 60.000.000 de francos y con un carácter verdaderamente industrial, en forma tal, que pudiera proceder a la explotación de la red con la máxima libertad, en beneficio del servicio público, pero, bajo el control del Departamento. Entre las cláusulas del convenio entre el Departamento del Sena y el Municipio de París y la Sociedad explotadora, deben citarse como muy interesantes las que se relacionan con los beneficios a obtener por la Sociedad en concepto de remuneración de su servicio. Consisten éstos:

- a) En un interés del 6 por 100 al capital aportado a la explotación.
- b) En un 75 por 100 de la recaudación obtenida, con el fin de fomentar el interés de la Sociedad en la marcha próspera del negocio.
- c) En una participación en las economías de la explotación, consistente en una prima calculada por la siguiente fórmula:

$$0,04 (R - 0,65 D)$$

en la que R representa los ingresos de la explotación y D los gastos de la misma, aumentados en las cargas financieras.

d) En el caso en que los beneficios excedan del 8 por 100 y no lleguen al 10, este exceso se reparte por partes iguales entre el Departamento y la Sociedad; sobre el 10 por 100, el exceso se reparte en las siguientes proporciones:

75 por 100 para el Departamento, y

25 por 100 para la Sociedad.

Se ve en el caso de París que la intervención de los Poderes públicos y la unificación de los servicios de transporte de viajeros en común por el suprasuelo han tenido lugar por causas completamente independientes de las condiciones normales de explotación de los servicios, y que a no ser por ello éstos hubieran subsistido con absoluta independencia y en régimen satisfactorio de explotación, a pesar de la forma arbitraria y desordenada en que las concesiones fueron hechas.

La tendencia que indica la reorganización operada de los servicios es de franca preferencia por el ómnibus automóvil en el núcleo central de la población, del que progresivamente se van haciendo desaparecer las líneas de tranvía, hasta el extremo de que éste casi ha desaparecido del centro urbano, según puede verse en el esquema que corresponde a este anejo, y que con otros acompañamos bajo carpeta separada. — El Interventor municipal, *M. C. y Mañas*.

Anejo número 3

Ómnibus y autómibus de Berlín

Los primeros servicios de ómnibus en Berlín se establecieron por la Compañía de ómnibus en 30 de octubre de 1846, con un total de 20 coches y 120 caballos, y aun cuando rápidamente adquirieron gran incremento, hasta el punto de que en 1864 el número de coches era de 362, el desarrollo no tuvo lugar en las debidas condiciones, porque las concesiones eran tan elásticas, que era fácil la competencia por elementos que carecían de la debida solvencia. Esta situación se agravó con la aparición de los primeros tranvías de caballos en agosto de 1865. No obstante esto, poco tiempo antes, en 25 de junio de 1865, se había constituido la Compañía General de Ómnibus de Berlín, con un capital de 1.000.000 de talers, que empezó el servicio con 257 coches y 1.089 caballos. La creación de esta Empresa fué el punto de partida para el establecimiento de un servicio regular y puntual que en el segundo semestre de dicho año transportó cinco millones y medio de viajeros, y en los años siguientes unos 10 millones, que en 1871 ascendieron a 14. Sin embargo, la competencia del tranvía fué en aumento, debido a la poca comodidad que los ómnibus ofrecían a los viajeros, a consecuencia del mal estado de las calles y a la ventaja que en este sentido y en el de la mayor capacidad de los vehículos ofrecía el tranvía, hasta el punto de que en un período de doce años los ómnibus, que al comenzar aquél representaban el 89 por 100 del servicio total, pasaron en 1880 a representar solamente el 17 por 100. La situación se agravó con la aparición de los primeros tranvías eléctricos, en el año 1881 y por la dificultad de luchar de los ómnibus, que a los adelantos del tranvía sólo podían ofrecer una reducción de tarifas, lo que limitó su clientela a aquel número de viajeros que, teniendo que utilizar un medio de transporte, anteponían a la comodidad la baratura de éste.

La aparición del ferrocarril de cintura aumentó aún más la competencia, hasta el punto de que en 1895 los ómnibus representaban solamente un 7 por 100 del total de los servicios de transportes en común. En esta época fué cuando la Sociedad de Tranvías de Berlín, al electrificar todos sus servicios, consolidó su situación, coincidiendo con todo ello la aparición de los primeros proyectos del Metropolitano y la fundación, en 1897, de la Sociedad del ferrocarril elevado.

Las malas condiciones en que la Compañía de ómnibus se encontraba para competir dieron lugar a los primeros intentos, sin duda prematuros, para transformar la tracción animal en tracción mecánica, mediante la transformación de un coche de caballos en un coche de acumuladores; y, aun cuando sobre esta base se organizó una de las líneas en marzo de 1900, el servicio hubo de suprimirse a causa de las repetidas averías.

Hacia 1906 se establecieron los primeros servicios con motores de explosión, y aun cuando en los comienzos el aprendizaje representó grandes desembolsos, el número de vehículos, que en 1905 sólo era de 5, aumentó a 162 en 1910 y a 336 en 1914.

La importancia que adquirió de nuevo la Empresa de ómnibus con el empleo del automóvil, hizo que los tranvías, con objeto de adquirir una posición preponderante en aquélla, trataran de adquirir un paquete de acciones que representaba dos quintas partes del capital, siendo algún tiempo después vendido a la Sociedad del ferrocarril elevado un paquete de acciones, casi tan importante como el anterior.

El tráfico de la Empresa, que en aquella época explotaba 336 ómnibus automóviles y 520 ómnibus de caballos, fué aumentando en tal forma que en 1914 transportaron por ómnibus de caballos 48 millones de viajeros, con un recorrido de ocho millones y medio de kilómetros-coches, y por ómnibus automóvil 37 millones de viajeros, con un recorrido de ocho millones de kilómetros coches.

En la misma forma hubieran continuado desarrollándose los servicios, adquiriendo preponderancia sobre los tranvías, a no ser porque la declaración de guerra y la facilidad de utilizar los ómnibus de caballos y automóviles en servicio del Estado, dieron lugar a la incautación por éste de todo el material y ganado de la Sociedad de ómnibus, medida de la que se salvaron los tranvías por la imposibilidad de utilizar su material fuera de las vías férreas de la población. Este golpe importante para la Empresa, dejó al finalizar la guerra en la situación de no contar más que con 30 ómnibus de caballos y dos ómnibus automóviles.

Como consecuencia de las dificultades experimentadas a causa de la elevación de precio de las primeras materias, se fué, como era natural, a una elevación de tarifas, cuyo resultado dependía de un movimiento imposible de conseguir; todo lo cual dió lugar a que la Compañía de Tranvías vendiera a la Banca privada su participación en la de ómnibus, que en 1920 vino a manos del Municipio, que de este modo resultó copropietario de la Compañía de ómnibus automóviles en la proporción que antes tenía la Compañía de Tranvías. En aquella época el recorrido anual no llegaba a un millón de kilómetros, no sobrepasando de seis millones y medio el número de viajeros transportados, representando este movimiento el medio por ciento del tráfico total de Berlín. Consecuencia de esta situación fué la transformación que sufrió el servicio de ómnibus automóviles por el empleo de combustibles económicos y de ómnibus eléctricos.

La reanudación de la vida comercial fué beneficiosa para los ómnibus, hasta el punto de que se establecieron cuatro de las líneas antiguas y se aumentaron éstas hasta seis.

El número de coches, que en 1920 era de 33, llegó a 86 en 1921 y a 181 en 1923. El recorrido ascendió desde un millón de kilómetros en 1920 a tres millones en 1921 y a cinco millones en 1922. Los ómnibus aumentaron su tráfico en proporciones extraordinarias, y así habrían seguido a no ser por la depresión producida por la quiebra del marco en el año 1923, por consecuencia de la cual, y sobre todo por la elevación del precio de la gasolina, se aumentó el coste en una proporción que obligó a variar las tarifas, primeramente, en plazos de semanas, y después, en plazos de días. La estabilización de la moneda, en noviembre de 1923, permitió volver a tratar de la cuestión de tipos de ómnibus automóviles, llegando a la modificación de éstos, para lo cual se reunieron, en colaboración con la Empresa, las casas Bussing y Benz, que estudiaron un nuevo tipo de ómnibus con chasis bajo, con una imperial cubierta, de cuyos vehículos existen en la actualidad 350. En 1928 se adquirieron 200 coches sin imperial, de los cuales 100 son de tres ejes, con una capacidad total de 74 plazas.

El afianzamiento de la moneda permitió que la explotación de coches aumentara hasta 286 en 1924, adquiriendo un desarrollo que produjo cierto recelo en la Compañía de tranvías, que constituyó una Sociedad filial para la explotación de ómnibus automóviles, la que consiguió la concesión de 10 líneas, que después de muchas discusiones fueron cedidas en explotación a la Compañía de ómnibus.

La necesidad de evitar luchas y la participación que cada una de las Empresas tenía en las otras, como consecuencia de operaciones de Bolsa, dió, finalmente, lugar a la fusión con los tranvías de Berlín, y el Metropolitano, en una nueva Sociedad, en la que el Ayuntamiento tiene la participación representada por las acciones de la Empresa de ómnibus automóviles que la Compañía de Tranvías le había vendido.

Resulta, por lo tanto, que en el caso de Berlín, donde las líneas de ómnibus automóviles representan hoy un total de 122 kilómetros, la fusión de Empresas se ha realizado por propia iniciativa de éstas cuando estaban en su máximo desarrollo, y teniendo por causa principal la competencia que a los tranvías hacían los ómnibus automóviles, en una población que, por su trazado y amplitud de calles, ofrecía a los tranvías el máximo de probabilidades de una explotación ventajosísima.

Una de las características del servicio actual en esta capital es la coincidencia de los servicios de ómnibus automóviles y tranvías, que por efecto de la anchura de las calles puede subsistir, evitando la aglomeración excesiva de tranvías parados en las líneas, grande obstáculo para la circulación en vías de mucho tráfico y perjudicial para el negocio.

Completa esta información un esquema de la incrementación del servicio de autómnibus que, con otros, acompañamos en carpeta separada.

El Interventor municipal, *M. C. y Mañas*.

Anejo número 4

Ómnibus y autómnibus de Londres

Los servicios de transportes en la Gran Bretaña se rigen por una serie de decretos denominados Actas de transporte, que son, unos continuación o modificación de los otros, y que tuvieron su origen en los reglamentos establecidos para los primeros coches de alquiler, modificados posteriormente para los servicios de diligencias y aplicados finalmente a los transportes urbanos e interurbanos, en general, que en este país están regidos por las mismas normas.

A los efectos de la regulación de los transportes y de la concesión de servicios, la legislación inglesa tiene dividido el país en cierto número de zonas o áreas de tráfico, cada una de las cuales está gobernada por tres miembros designados por el Ministerio de Obras Públicas, que son los encargados de otorgar las concesiones, vigilar el cumplimiento de los compromisos como consecuencia de ellas contraídos y resolver en primera instancia cuantas dudas y reclamaciones se susciten derivadas de los servicios de transporte de su distrito.

De esta Comisión dependen todos los servicios de transportes, incluso los que están dentro del área de las poblaciones comprendidas en su sección, y, por tanto, los transportes urbanos. Por ello, las concesiones tienen una clasificación especial, que es la siguiente:

a) Servicios expresos, que son interurbanos y que se caracterizan por admitir viajeros con billete personal, expedido en ciertas poblaciones del recorrido con destino a las restantes.

b) Coches de alquiler, en los que no se admite la venta de asientos por separado, sino la contrata del servicio del coche, de una sola vez, y sin separación de asientos.

c) Servicios por trayectos, dentro de los cuales están comprendidos los urbanos y suburbanos, y que se caracterizan por el despacho de billetes individuales de uno a otro punto de la línea, mediante el abono de uno o varios trayectos y a condición de que el precio de cada uno de ellos no sea superior a dos peniques. Estos servicios ofrecen la particularidad de que el vehículo puede ser tomado o abandonado por los viajeros en puntos intermedios de cada trayecto, con carácter de paradas discrecionales.

Los servicios de las clases a) y b) están sujetos al pago de una licencia o patente de circulación, de la que están exentos los de la clase c), siempre que su servicio no salga de los límites del Municipio respectivo.

Por excepción, y como consecuencia de las dificultades que, en relación con el tráfico por carretera y con el urbano, se venían observando en la ciudad de Londres y en la jurisdicción de la metrópoli, se asignó a ésta un área de tráfico especial, sometida a la autoridad de un solo Comisario de tráfico, que está provisto de amplios poderes y que actúa siguiendo las indicaciones generales del Ministerio y de acuerdo con las del Comité técnico de tráfico de Londres y con la ley de 1924.

Las concesiones, cualquiera que sea su clase, pueden hacerse indistintamente a personas, Compañías mercantiles o a entidades municipales o provinciales, por el procedimiento de concesión libre, mediante licitación pública, sujeta, a base de ciertas reglas de garantía, a la mejora y modificación propuesta por un tercero, que, en caso de aprobarse sus indicaciones y de no ser admitidas éstas para su ejecución por el solicitante, podrían dar lugar a su adjudicación al mencionado tercero.

En este sentido se ha orientado la adjudicación de los servicios públicos de Londres en lo que afecta a las Compañías de ómnibus, que por sucesivas evoluciones han llegado a transformarse en Compañías de ómnibus, entre las cuales, y casi como única de importancia, debe citarse a la «London General Omnibus Company», que constituida según las leyes francesas en 1853 y registrada como Compañía inglesa en 1858, ha reunido en su grupo a las demás Empresas de ómnibus, entre ellas: «London Road Car Company Ltd.», «Vanguard Motorbuses Co. Ltd.», «Great Eastern London Motor Omnibus Co. Ltd.», «Metropolitan Steam Omnibus Co. Ltd.», «New Central Omnibus Co. Ltd.», «Associated Omnibus Co. Ltd.», «Gearless Motor Omnibus Co. Ltd.», como consecuencia de cuyas anexiones cuenta en la actualidad con más de 5.000 vehículos, que recorren una red de 1.920 kilómetros, y con un capital de 3.500.000 libras.

El funcionamiento de esta Empresa es completamente independiente del de los tranvías, que en Londres, como en la casi totalidad de las poblaciones inglesas, son explotados por el Ayuntamiento.—«London County Council»—, que ha venido por convenios, reversiones y compras a explotar la parte londinense de la Empresa «London and Suburban Traction Co. Ltd.», que ha reunido en su grupo a «London United Tramways Ltd.», «Metropolitan Electric Tramways Ltd.» y «Tramways (M. E. T.) Omnibus Co. Ltd.», representantes de un capital de 3.600.000 libras, sin duda porque, convencidos de la necesidad de facilitar y asegurar la comunicación con el centro de la población de los suburbios, que tan necesaria es por el deseo de los ingleses de vivir en el campo y en casa aislada, han tomado a su cargo el establecimiento o explotación de líneas, que en muchas ocasiones, y al menos en los comienzos, y por su falta de tráfico, no habrían podido servir de base al establecimiento de un negocio medianamente lucrativo.

Los ómnibus de Londres han venido, sin embargo, estableciendo servicios de

correspondencia, habiendo llegado a establecer conexiones financieras de explotación con la Compañía del Metropolitano.

Puede decirse que, salvo los ramales de penetración del tranvía, éste ha desaparecido casi en absoluto de la parte de más tráfico de las ciudades de Londres y Wéstminster, que, como es sabido, constituyen la gran urbe capital del Reino Unido. Toda la superficie central está exclusivamente servida por ómnibus, que salen también al exterior con destino a puntos de los suburbios que no están directamente unidos con el centro por los tranvías, para lo que aprovechan las mismas rutas nacionales por que éstos circulan, lo que da lugar a coincidencias parciales en su recorrido.

Las condiciones apuntadas han impedido toda competencia, facilitando por el contrario la coordinación de ambos servicios, ya que sobre depender uno de ellos (los tranvías) directamente del Municipio, el estar la aprobación de las líneas en manos de un organismo oficial dependiente del Estado ha impedido la coincidencia de líneas de ambos medios de transporte, salvo en los casos en que aquélla resultara beneficiosa al vecindario.

El Interventor municipal, *M. C. y Mañas*.

Anejo número 5

Ómnibus y autómibus de Roma

El caso de Roma, cuya configuración se aproxima mucho a la de Madrid, especialmente por lo que se refiere a la estrechez e irregularidad de sus calles en el núcleo central, es el típico de sustitución de tranvías por ómnibus, y de acuerdo con ello se ha modificado el sistema de comunicaciones urbanas en dicha capital, que desde enero de 1930 está organizado en la siguiente forma: los tranvías han sido totalmente excluidos del servicio de tráfico en el centro de la población, donde sólo se emplean los ómnibus, con una extensión de líneas de 43 kilómetros. Los tranvías cuentan en primer término con una línea de circunvalación que pasa por la estación central del ferrocarril, Santa María Mayor, El Coliseo, El Palatino, la plaza de la Vocca de la Verità, la ribera izquierda del Tíber, el puente Umberto, la plaza Cavour, el puente Margarita, las Puertas del Pueblo, Salaria y Pía, la Vía de Casto Pretorio, la plaza de la Independencia, en cuyo recorrido tiene nueve estaciones principales, a las cuales convergen la mayor parte de las 37 líneas de tranvías que sirven el extrarradio de la población y casi todas las líneas de ómnibus que atraviesan el centro de la ciudad.

Como datos complementarios pueden citarse que las líneas de ómnibus sólo coinciden en ocho kilómetros con las del tranvía, y que sobre los 43 kilómetros de líneas ya citados existen 11 servicios de ómnibus suburbanos, pertenecientes a otras Empresas particulares.

La reseña anteriormente hecha de las comunicaciones urbanas de Roma, complementada con el mapa esquemático que por separado se acompaña, demuestran que el establecimiento de líneas de ómnibus y tranvías ha sido dirigido por los mismos elementos y ordenado en forma que satisfaga a las necesidades del tráfico y a la estética de una ciudad de tanto valor histórico.

El Interventor municipal, *M. C. y Mañas*.

Ómnibus y autómibus de Viena

La estructura especial de la capital del antiguo imperio austro húngaro hizo que el Ayuntamiento, bajo cuyo control se desarrollaron los tranvías, impidiera el establecimiento de éstos en el núcleo central de la población, servido en un principio por ómnibus, y hoy en día por líneas cortas de ómnibus, de longitud no superior a un kilómetro, sostenidas gracias a la afición del público por esta clase de vehículos, a la baratura de los billetes y al establecimiento de éstos en combinación con los ómnibus eléctricos. El servicio de ómnibus, cuya ampliación y reorganización se está estudiando actualmente, emplea en la actualidad 100 coches de 50 plazas, cuyo número se aumentará a 150, una vez terminada la reorganización. La red, todavía muy reducida, no excede de 26 kilómetros, pero el coeficiente de explotación es sumamente beneficioso, pues, a pesar del gran número de coches que en proporción con la longitud de las líneas hay en servicio, la densidad de tráfico asciende a 22 viajeros por kilómetro-coche.

El limitar los ómnibus al centro de la población y algunos servicios rápidos de los extremos ha evitado en este caso el planteamiento de competencia, que, por otra parte, hubieran sido limitadas por el Municipio, no haciéndose sensible la necesidad de un importante servicio de ómnibus a causa de la paralización que en su desarrollo ha experimentado la ciudad, reducida a la condición de capital de una pequeña república, cuya vida atraviesa por momentos difíciles desde la terminación de la guerra.

El Interventor municipal, *M. C. y Mañas*.

Ómnibus automóviles de Milán

Los tranvías de Milán son explotados por el propio Ayuntamiento, habiendo sido objeto recientemente de una importante renovación de material de los tipos más modernos, según ha podido apreciarse en las informaciones que con este motivo aparecieron en la prensa técnica hace algo más de un año. No obstante ello, el Ayuntamiento de Milán se ha encontrado con la necesidad de dotar a la población de un servicio de ómnibus de reciente creación y que se ha establecido a base de un contrato con la Compañía de ómnibus de Milán, que es la que se encarga de explotar, por cuenta del Municipio, este servicio, por el que, en sus comienzos, abonaba a la misma la cantidad de 4,60 liras por kilómetro-coche recorrido, precio que ha sido reducido recientemente a cuatro liras.

El número de ómnibus dedicado a este servicio, y propiedad de la mencionada Compañía, es de 60, de los cuales ordinariamente funcionan 40, constituyendo los 20 restantes el núcleo de reserva y el material en reparación.

El Interventor municipal, *M. C. y Mañas*.

Ómnibus automóviles de otras poblaciones europeas

A título de referencia, y por tratarse de poblaciones de alguna importancia, se citan a continuación algunos datos relacionados con los servicios de esta índole existentes en Marsella, Lyon y Burdeos.

La primera de dichas capitales, que cuenta con 91 líneas de tranvías que sirven el centro de la capital y sus alrededores, dispone además de 10 líneas complementarias, establecidas por el Ayuntamiento de la capital, con parque de 20 ómnibus. Asimismo, pertenecen al Ayuntamiento los servicios de ómnibus de Lyon, con 59 vehículos, ascendiendo a 53 los que en sus líneas utiliza la Compañía de Tranvías de Burdeos.

Varsovia y Posen se han visto obligadas a sustituir por ómnibus los tranvías en determinados trayectos, utilizando a este objeto la capital polaca 50 vehículos. Asimismo, ha implantado el servicio de ómnibus el Ayuntamiento de Atenas, con un núcleo inicial de 12 coches, y los tranvías de Nantes, con el mismo número de vehículos.

Del desarrollo y evolución de estos servicios no ha sido posible obtener información completa por premuras de tiempo y por las naturales dificultades de comunicación con los Centros de información y Empresas correspondientes.

El Interventor municipal, *M. C. y Mañas*.

Ómnibus automóviles en Norteamérica

Estos vehículos, que constituyen un elemento de gran importancia en la industria de los transportes, han adquirido en ella una posición importante en un período de poco más de diez años, pues, aun cuando los primeros ensayos de esta índole tuvieron lugar en 1915, solamente en 1921 es cuando los tipos de coches, debidamente modificados para el tráfico urbano, comenzaron a constituir una preocupación para los tranvías al constituirse Compañías independientes de éstos dedicadas a su explotación. Posteriormente, la competencia ha venido a resolverse en muchos de los casos, o por acuerdos entre las Empresas de ómnibus y de tranvías o incluso por la adquisición por éstos de los parques de coches de aquéllos, a fin de establecer una explotación combinada, unas veces paralela y otras complementaria.

Una estadística reciente demuestra que en los Estados Unidos, y en capitales de una población superior a 25.000 almas, funcionan en la actualidad más de 14.000 ómnibus, cerca de dos terceras partes de los cuales trabajan de acuerdo con los ferrocarriles y tranvías eléctricos, y algo más de una tercera parte con completa independencia de éstos. Prácticamente, 5.000 de estos vehículos funcionan en poblaciones de más de 500.000 habitantes; unos 6.500, en poblaciones de 100.000 a 500.000 habitantes, y el resto, en poblaciones de 25.000 a 100.000 habitantes.

En las grandes capitales el tráfico de ómnibus viene a dividirse en la proporción de 40 por 100 explotados de acuerdo con los tranvías y 60 por 100 con independencia de éstos.

El número total de viajeros transportados por los ómnibus urbanos en los Estados

Unidos, en poblaciones por encima de 25.000 habitantes, ha sido, en 1931, de 1.612 millones, de los cuales 654 millones corresponden a las capitales de más de 500.000 habitantes; 721, a las de más de 100.000 habitantes, y 237, a las inferiores de 100.000 habitantes.

Los recorridos efectuados en el año 1931 ascienden a 480 millones de millas por coche, y el número de nuevos coches puestos en servicio es de 1.250, pudiendo contarse entre las Empresas que más han aumentado su material en el pasado año a la «Brooklyn Bus Corporation», que ha adquirido 234 vehículos nuevos, la que, hacia la mitad del año obtuvo una concesión para explotar nuevas líneas, con un recorrido total de 74 millas.

El gráfico adjunto demuestra el desarrollo adquirido por la industria de los transportes urbanos en ómnibus, a partir de 1920, tanto por lo que se refiere a coches como por lo que afecta a la constitución de Compañías explotadoras de los mismos.

El Interventor municipal, *M. C. y Mañas*.

Anejo número 10

Explicación de los gráficos

1) *Gráfico del desarrollo de los servicios de transporte de viajeros en común por ómnibus automóviles en los Estados Unidos.*—Este gráfico no necesita explicación, pues indica claramente la proporción en que a partir del año 1920 ha ido aumentando el número de Compañías explotadoras y el número de vehículos puestos en servicio hasta 1931.

2) *Gráfico del tanto por ciento de variación de tráfico en los ómnibus automóviles de París.*—Este gráfico se ha establecido para los tranvías y ómnibus automóviles de París, en función del número de millones de kilómetros-coche recorridos por los vehículos de ambos sistemas, referidos en cada año al tomado como origen, que es el de 1920. Este aumento está expresado en tantos por ciento de aumento correspondientes a los kilómetros-coche recorridos en cada año en relación con los del año 1920. Para los ómnibus automóviles se han marcado las cifras correspondientes verticalmente, a derecha e izquierda del gráfico, y para los tranvías sobre las horizontales correspondientes a cada año y por debajo de ellas, porque la poca diferencia de la variación no permite sacarlas al margen, medida que, por otra parte, habría producido confusión por aparecer en las mismas columnas los kilómetros recorridos y los tantos por ciento de aumento de unos y otros vehículos.

3) *Gráfico de aumento de viajeros transportados en ómnibus automóviles y tranvías en Londres, París y Berlín.*—Esta comparación se ha establecido, como en el caso anterior, en tantos por ciento de aumento en cada año con relación a un año tipo, que para Londres es el de 1917, para París el de 1916 y para Berlín el de 1920. Los aumentos en tantos por ciento y los millones de viajeros transportados se indican, tanto para unos como para los otros coches, en la misma forma que el gráfico de kilómetros-coche recorridos por ambos vehículos de París.

ADVERTENCIA

Para salvar dificultades en la rápida impresión del dictamen del Interventor municipal, éste ha transformado en expresión numeral la gráfica que figura en el expediente.

Ayuntamiento de Madrid

Desarrollo de los servicios de autómibus en los Estados Unidos

AÑOS	COMPAÑÍAS EN EXPLOTACIÓN	AUTÓMNIBUS EN SERVICIO
1920.....	»	»
1921.....	24	160
1922.....	45	460
1923.....	64	1.200
1924.....	120	2.420
1925.....	155	5.380
1926.....	280	7.760
1927.....	333	9.440
1928.....	352	11.160
1929.....	360	12.650
1930.....	373	13.520
1931.....	385	13.820

El Interventor municipal,
M. C. y Mañas.

Cuadro demostrativo del tráfico en París por autómibus y tranvías en el período de 1920-27

AÑOS	AUTÓMNIBUS		TRANVÍAS	
	MILLONES DE KILÓMS.-COCHE	TANTO POR CIENTO	MILLONES DE KILÓMS.-COCHE	TANTO POR CIENTO
1920.....	22,1	»	79,6	»
1921.....	35,2	59,3	90,8	14,1
1922.....	43,2	95,5	93,2	17,1
1923.....	50,3	127,6	99,4	24,8
1924.....	53,5	142,1	99,8	25,3
1925.....	53,8	143,4	102,8	29,1
1926.....	53,9	143,9	101,8	27,9
1927.....	54,2	146	102,5	28,7

El Interventor municipal,
M. C. y Mañas.

Cuadro demostrativo del transporte de viajeros por automóviles y tranvías en París, Londres y Berlín

AÑOS	PARÍS			LONDRES			BERLÍN		
	AUTÓMNIBUS		TRANVÍAS	AUTÓMNIBUS		TRANVÍAS	AUTÓMNIBUS		TRANVÍAS
	Millones de viajeros por año	Tanto por ciento		Millones de viajeros por año	Tanto por ciento		Millones de viajeros por año	Tanto por ciento	
1916 ...	8,3	»	482	»	»	»	»	»	»
1917 ...	19,8	138,5	516,2	»	»	923	»	»	»
1918 ...	31,6	280,7	522,6	654	»	992	»	»	»
1919 ...	95,4	1.049,4	598,1	682	4,3	1.053	»	»	»
1920 ...	165,9	1.898,7	605,8	861	31,6	1.063	6	»	»
1921 ...	245,8	2.861,4	630,4	932	42,5	1.009	6	»	»
1922 ...	290,1	3.395,1	635,6	936	43,1	1.043	33	450	33,7
1923 ...	329,4	3.868	694,8	994	52	1.036	33	450	33,7
1924 ...	332,4	3.905	723,1	1.214	85,6	969	48	700	32,4
1925 ...	337,5	3.966,2	720,2	1.485	127	979	48	700	32,4
1926 ...	344,8	4.054	689,4	1.671	155,5	970	113	1.783	3,7
1927 ...	358,5	4.219,2	685,4	1.716	162,3	1.009	157	2.516	6,4
1928 ...	»	»	»	1.822	178,5	1.057	»	»	»
1929 ...	»	»	»	1.912	192,3	1.076	»	»	»

El Interventor municipal,

M. C. y Mañas.

Bibliografía

Tanto los datos que han servido de base para la formación de los gráficos como los correspondientes a la historia y desarrollo de los transportes de viajeros en común en las mencionadas capitales, han sido tomados: para Londres, de los reglamentos y estadísticas de la Comisión especial de Transportes del Condado de Londres; para París, de la obra de René Londiche titulada *Los transportes en común por la superficie de la región parisién*; para Berlín, de la información recibida directamente y del libro publicado por la Empresa de los autómnibus de Berlín Aboag, con ocasión de su cincuentenario. La información correspondiente a otras capitales francesas procede de la prensa técnica francesa; la de Barcelona, del Ayuntamiento de dicha capital; las de Córdoba, Bilbao y otras capitales españolas, de las Empresas de estos servicios; la de los tranvías de Milán, de la Ohio Brass C.^o, que ha suministrado parte del material eléctrico de los tranvías al Ayuntamiento, del cual ha recibido los datos referentes a los ómnibus automóviles; finalmente, el gráfico correspondiente a los Estados Unidos y la información correspondiente al desarrollo de las Empresas de autómnibus han sido tomados de la revista americana *Transit Journal*.

Algunos datos complementarios, especialmente los correspondientes a Roma y Marsella, han sido tomados de las guías de dichas poblaciones.

Finalmente, los planos de los servicios de ómnibus y tranvías se han basado:

El de París, en el plano oficial de la Sociedad de Transportes en común de la región parisién.

El de Londres, reuniendo los planos de los tranvías del Ayuntamiento de Londres y de la Compañía General de Autómnibus.

El de Berlín, del plano oficial de la Aboag.

Los de Viena y Roma, de los planos de turismo más completos que han podido encontrarse.

Los de Madrid, de los facilitados por la Sociedad Madrileña de Tranvías y por la Compañía del Ferrocarril Metropolitano.

Las circunferencias blancas y rojas que aparecen en algunos de dichos planos indican los términos de recorrido de los distintos servicios de tranvías y ómnibus automóviles.

El Interventor municipal, M. C. y Mañas.

Planos

Número 1.—Plano de Madrid, con expresión de la red de tranvías, líneas en construcción y en trámite; líneas del ferrocarril eléctrico subterráneo, o Metropolitano, en explotación y en construcción, y líneas regulares de ómnibus automóviles proyectadas por las dos Empresas concursantes.

Número 2.—Plano general de la red de la Sociedad Madrileña de Tranvías, con el número de los discos que corresponden a los trayectos y expresión de las líneas en construcción y las proyectadas.

Número 3.—Plano de las líneas del ferrocarril eléctrico subterráneo (Metropolitano de Madrid), expresando las líneas en explotación, las en ejecución y las proyectadas.

Número 4.—Plano-esquema general de las líneas de ómnibus automóviles y tranvías de París.

Número 5.—Idem íd. íd. de Londres.

Número 6.—Idem íd. íd. de Berlín.

Número 7.—Idem íd. íd. de Roma.

Número 8.—Idem íd. íd. de Viena.

ADVERTENCIA

Por razón de urgencia en la impresión del dictamen del Interventor municipal, no se publican los planos a que se hace referencia.

Ponencia

Como consecuencia del acuerdo adoptado por la Comisión de Policía urbana en 14 de diciembre último, han emitido sus informes en relación con este asunto, tanto los Ingenieros Jefes de Servicios eléctricos y Vías y Obras, como el señor Interventor municipal.

COLABORACIÓN APORTADA POR LOS INFORMES DE LOS TÉCNICOS

Examinados con todo detenimiento dichos informes, y en especial el de la Intervención Municipal, que constituye no sólo un detenido y concienzudo estudio de las ofertas, sino también del problema de los transportes en Madrid y de sus derivaciones en relación con el vecindario y el Municipio, debe hacerse presente en primer lugar que el contenido de los mencionados documentos demuestra lo oportuno de la determinación de la Ponencia de anteponer a su propuesta el examen del asunto por los referidos funcionarios municipales, que con amplia preparación para el estudio de cuestiones de esta índole, con una continuidad que no permiten las condiciones especiales de actuación de los miembros del Consejo y la limitación temporal de ésta, pueden profundizar su estudio hasta un punto tal que ofrezca sólida base para la solución que al problema se pueda proponer; y esta actuación de los funcionarios municipales, y en especial la de la Intervención, cuyo informe no sólo entraña un estudio detenidísimo del problema, sino una aportación extraordinaria de elementos de juicio, se ha considerado de tanta mayor importancia cuanto que en el asunto objeto de consideración median fatal e inevitablemente intereses tan diversos y respetables por todos conceptos como los del Municipio, el vecindario madrileño y aun los de quienes, animados del mejor deseo, han contribuido o se proponen coadyuvar al engrandecimiento de Madrid facilitando sus medios de comunicación, coincidencia de intereses que no puede por menos de tenerse en cuenta al emitir juicio, y cuya importancia aumenta al recordar que en época pasada la situación encontrada de ellos y la falta de una intervención municipal que los armonizara, fueron en parte el origen de la desaparición del medio de transporte urbano que ahora se trata de restablecer.

CONSECUENCIAS QUE SE DEDUCEN A FAVOR DE LA PROPOSICIÓN DE LA S. A. T. A.

No ha de repetirse en el presente escrito cuanto en relación con el examen comparativo de las ofertas en sus distintas esferas se expresa en los informes emitidos, ni mucho menos el análisis detenido que en relación con ellas mismas y con la Administración municipal hace en su informe-resumen la Intervención, siendo suficiente consignar que, como manifiesta aquélla en su estudio (páginas 26 y 27), y se ha podido comprobar, mediante el examen de todo lo actuado, existe una evidente superioridad de la proposición de la Sociedad Anónima de Transportes Automóvi-

les (S. A. T. A.) sobre la de la Fiat-Hispania, y que, aparte las ventajas que en el ya citado informe se concretan, la proposición objeto de consideración satisface (según juicio que con la Intervención se comparte) a todas las condiciones del concurso en su sentido literal si la Empresa citada señala las bases para el rescate de la concesión dentro del régimen de explotación establecido para el concurso; mereciendo por todo ello ser tomada en consideración, ya que el compromiso de abonar un canon al Ayuntamiento, en cierto modo aceptado por la mencionada Empresa, aunque no claramente fijado, se establece únicamente como facultativo de los proponentes en las bases del concurso.

Aun cuando del examen de los informes y de los términos de la proposición pueden hacerse múltiples y variadas consideraciones en pro de las ventajas que aquélla ofrece, especialmente para facilitar cualquier coordinación de transportes urbanos que el Municipio deseara realizar en el futuro, juzgamos de interés citar aquí, aunque sólo sea a título informativo, algunos puntos relacionados con las ventajas que al vecindario puede reportar la implantación del servicio propuesto, con la base de ingresos que para el Municipio puede representar el mismo, y con la forma especial en que las líneas se han estudiado, evitando, en lo posible, la competencia con los medios de transporte ya existentes.

INTERESES DEL VECINDARIO

Las líneas propuestas en la oferta cuya adjudicación se propone se extienden en su casi totalidad hacia los barrios extremos, facilitando la comunicación del extrarradio con el centro de la capital en forma que afecta favorablemente a barriadas extremas con una población global de más de 160.000 habitantes, según se desprende de los datos facilitados por el Negociado de Estadística, y aparecen más claramente detallados en el plano de Madrid (anejo número 1 del informe de la Intervención). Esto sería ya suficiente prueba del interés que para el vecindario ha de ofrecer el servicio; pero a mayor abundamiento, el trazado de las líneas por el interior de la población, evitando coincidencias con el tranvía y procurando servir trozos de barriadas desatendidas por éste, el establecimiento de tarifas calculadas en forma económica y razonable y el ofrecimiento que la Empresa proponente hace de establecer servicios a precios reducidos, que a determinadas horas podría utilizar la población obrera del extrarradio, acentúan el interés que para el vecindario tiene este servicio que, sobre complementar la red de transportes ya existente, podrá en cualquier momento ser, gracias a su movilidad, la solución de conflictos como los recientemente planteados por las huelgas del personal de conductores de taxímetros y de obreros de los tranvías suburbanos de la Ciudad Lineal.

INTERESES DEL MUNICIPIO

Estas ventajas que los servicios propuestos ofrecen al vecindario son ya un motivo para que la propuesta, cuya aceptación se aconseja, merezca el interés del Ayuntamiento; pero a mayor abundamiento, y aun cuando la carencia de oferta de un canon de percepción para aquél haga pensar que con ella no se favorecen directamente los intereses del erario municipal, la modalidad que ofrece con vistas a la generalización de la base 6.^a podría, de ser aceptada, ser origen de beneficios de grandísima importancia para el Municipio, desde luego infinitamente superiores a los riesgos que la aceptación de dicha modalidad pudiera implicar. Efectivamente,

el examen de los cálculos establecidos y de las comparaciones hechas en las páginas 27 a 32 del informe de la Intervención demuestra claramente que en el caso de aceptarse la modalidad propuesta y con ella el compromiso del Municipio de extender a todas las líneas del plan la garantía del mínimo de percepción que para las establecidas en determinadas condiciones señala la base 6.^a de las facultativas del concurso; y aun en el supuesto de que la explotación del servicio se desarrollara en condiciones tan desfavorables como el anterior de la misma índole establecido en Madrid, cosa que no es de esperar ni por las condiciones del material, favorablemente informado por los técnicos; ni por los trazados de las líneas, que en su mayoría tienen origen justificado de tráfico en las populosas barriadas que enlazan; ni por las condiciones del pavimento, incomparablemente mejores que las del mismo en aquella época, el máximo riesgo corrido por el Municipio durante el plazo total de la concesión no alcanzaría la cifra de 2.500.000 pesetas, repartida en un período de cuatro anualidades, existiendo en contra de este riesgo (garantizado por el valor de los coches, como en el informe de la Intervención se detalla) la contrapartida de la casi seguridad de un beneficio que en el plazo total de la concesión ascendería a algo más de 32 millones de pesetas.

Las ventajas expuestas, con ser de suyo importantes, tal vez no ofrezcan tanto interés para el Ayuntamiento como el hecho de que, mediante la proposición que a base de esta modalidad hace la S. A. T. A., se puede llegar desde el primer momento a una municipalización del servicio, dejando abierto el camino para realizarla en el porvenir si no se creyera oportuno llegar de momento a ella.

TEMOR A LA COMPETENCIA CON OTROS MEDIOS DE TRANSPORTE

Expuestas ligeramente las ventajas de la propuesta en relación con los intereses del vecindario y del Municipio, y completando los datos informativos que se ha creído de interés anotar antes de emitir juicio sobre este importante asunto, se hacen a continuación algunas consideraciones respecto a la situación de competencia que pudiera surgir entre este servicio y los ya creados, por existir al parecer una íntima relación entre esta circunstancia y los términos de la propuesta. Efectivamente, del contenido de la proposición de la S. A. T. A.; del detenido examen que respecto al particular se hace en el informe de la Intervención, y del escrito que la mencionada entidad dirigió al Ayuntamiento en 11 de enero último, se desprende claramente el temor de la mencionada Empresa a que una vez establecidos por ella los servicios, después de efectuar a dicho objeto cuantiosos desembolsos (no inferiores a 10 millones de pesetas, según los presupuestos que figuran en su estudio), fueran aquéllos objeto de una competencia ruinosa por parte de los servicios públicos de transporte ya existentes en la capital, y que por esta causa, y a no mediar una actuación municipal que dirimiera equitativamente la contienda, murieran aquéllos en circunstancias análogas a las que concurrieron en el fracaso de la antigua Sociedad de Autobuses.

A nadie escapará el razonado fundamento de su temor, al cual da mayor fuerza la circunstancia de que actualmente el Ayuntamiento tenga íntima relación de intereses con la explotación del servicio de tranvías, situación especial que indudablemente ha inclinado a la entidad proponente a solicitar la garantía de un mínimo de percepción y a dar a cambio de ella al Ayuntamiento una participación cuantiosa en la recaudación del servicio, sin duda con objeto de buscar un equilibrio de intereses del Municipio en los servicios de transportes que asegurara el satisfac-

torio resultado de aquél y que evitara toda lucha al situar al Municipio en posición estratégica para la coordinación de los transportes urbanos en beneficio de los intereses del pueblo de Madrid.

ESTABLECIMIENTO DE GARANTÍAS

Planteado así el problema, y examinadas con todo detenimiento las consideraciones que respecto a las derivaciones del mismo se hacen en forma clara y documentada por la Intervención en su afortunado estudio, se llega a la conclusión de que si en Madrid ha de existir un servicio de autobuses tal como lo exigen las necesidades cada vez más apremiantes del vecindario, y si este servicio, de acuerdo con lo que establece el pliego de condiciones y constituye, por tanto, el criterio del actual Municipio, que previas las oportunas modificaciones aprobó aquél y celebró el concurso, ha de ser independiente de los tranvías y del Metropolitano y no ha de tener con ambas Empresas otras conexiones que aquellas que el Ayuntamiento autorice como consecuencia del derecho que en las bases del concurso se reservó, sin duda con vistas a evitar una situación de monopolio, debe adjudicarse el servicio a la Sociedad Anónima de Transportes Automóviles, previo examen de las garantías a establecer por el Municipio en sustitución de la monetaria que aquélla solicita, e incluso viendo en qué casos podría aceptarse esta garantía de un mínimo de percepción, si del examen del asunto se dedujera que realmente algunas de las líneas propuestas pueden considerarse, bien por sus condiciones especiales o por el interés que al vecindario puedan ofrecer, incluídas entre aquellas a que se refiere la base 6.^a que el proponente trata de generalizar en su oferta.

GARANTÍAS NO MONETARIAS

¿Qué garantías no monetarias podría ofrecer el Ayuntamiento a la Empresa proponente? Las que muy acertadamente propone la Intervención en la página 33 de su informe, y que son:

- a) Mantener en buenas condiciones de tránsito las calzadas de las calles de los itinerarios.
- b) Compensar a la Empresa con una justa indemnización en aquellos casos en que para poder efectuar obras en las calles, debidas a causas no imputables a ella, hubieran de variarse temporalmente los itinerarios, causando con ello a la Empresa un perjuicio evaluable, bien por mayor gasto de explotación o por baja en la recaudación.
- c) La prohibición por el Ayuntamiento de toda rebaja circunstancial de las tarifas de tranvías o de los otros medios de transporte de viajeros en común, si para tales rebajas no se obligara la Empresa que las promoviera a sostenerlas por el plazo mínimo de años que, previa audiencia de las otras Empresas, se fijara en última instancia.
- d) La obligación del Ayuntamiento a no autorizar ni dar su conformidad a la instalación de nuevas líneas de transportes de viajeros en común ni a la ampliación de las actuales, sin un acuerdo con las Empresas explotadoras de estos servicios, en evitación de perjuicios de sus intereses sin beneficio para el vecindario.

APLICACIÓN DE LA GARANTÍA DEL MÍNIMO DE PERCEPCIÓN

¿En qué casos puede aceptarse el mínimo de percepción? Punto es éste que requiere una más detenida consideración por las múltiples circunstancias que para resolverlo han de tenerse en cuenta, y porque su examen supone, en cierto modo, un estudio de la explotación de los servicios, no sólo desde el punto de vista de la finalidad de éstos y de su posible competencia con otros servicios de transporte, sino muy especialmente con las características de la población de las barriadas a que afectan.

EXAMEN Y CLASIFICACIÓN DE LAS LÍNEAS

Para efectuar este examen y exponer su resultado, siquiera sea en forma sucinta, conviene ante todo recordar las líneas generales de los servicios, que son las siguientes:

- Línea número 1.—Circunvalación de las barriadas Este, Norte y Oeste.
- Línea número 2.—Sevilla-Guindalera-Prosperidad-Unzá del Valle.
- Línea número 3.—Plaza de Nicolás Salmerón-Retiro-Ventas y Necrópolis.
- Línea número 4.—Plaza del Angel-Atocha-Puente de Vallecas.
- Línea número 5.—Puente de los Franceses-Estación del Norte-Avenidas-Atocha y Delicias.
- Línea número 6.—Plaza de Santa Cruz-Embajadores-Matadero-Antonio López.
- Línea número 7.—Carretera de Extremadura (término municipal) y Plaza del Callao.
- Línea número 8.—Plaza del Callao-Cuatro Caminos-Dehesa de la Villa.
- Línea número 9.—Glorieta de Atocha-Cuatro Caminos-Dehesa de la Villa.
- Línea número 10.—Plaza de la República-Cibeles-Hipódromo-Chamartín.

Entre ellas es indudable existen algunas cuyo trazado, barrios que atraviesan y características de la población de los mismos ofrecen posibilidades de un tráfico suficientemente intenso y regular, capaz no sólo de sostener la explotación, sino de asegurarle un beneficio razonable. Estas circunstancias concurren, sin género alguno de duda, en las líneas siguientes:

- Número 1.—Circunvalación Este, Norte y Oeste;
 - Número 5.—Puente de los Franceses-Norte-Atocha-Delicias.
 - Número 6.—Santa Cruz-Embajadores-Matadero-Antonio López;
 - Número 9.—Glorieta de Atocha-Cuatro Caminos-Dehesa de la Villa;
 - Número 10.—Plaza de la República-Cibeles-Hipódromo-Chamartín,
- respecto a las que no hay que hacer indicación alguna, salvo la de modificar o complementar la número 5, bien haciéndola partir de la barriada de la Fuente de la Teja, o estableciendo alternativamente en dicho punto y en el Puente de los Franceses la terminal de los coches.

De las líneas restantes existen algunas que indiscutiblemente, y por las razones que más adelante se expondrán, merecen le sea otorgada la garantía del mínimo de percepción, beneficio que no es posible, sin embargo, hacer extensivo a otras que por su falta de utilidad para el vecindario o por encontrarse en condiciones muy desfavorables de competencia con el tranvía, no son dignas de apoyo, estimando preferible no se lleve a cabo su implantación, sin perjuicio de que, una vez adjudicado el servicio, se estudie la modificación de su trazado en forma que rindan la utilidad apetecida y sirvan debidamente los intereses del vecindario. Tal es el caso de la línea número 4, Plaza del Angel-Puente de Vallecas, cuyas barriadas están debida-

mente servidas por el Metropolitano y los tranvías de la línea de Estaciones y Mercados, y la número 7, que sobre tener su recorrido paralelo en una gran parte al tranvía de Cuatro Vientos, tiene su terminal en un lugar céntrico de Madrid, poco frecuentado por los habitantes de la barriada del extrarradio con que establece la comunicación.

La primera de estas líneas quizá pudiera ser objeto de modificación en el sentido de desviarla hacia las Ventas y Necrópolis por detrás del Retiro (Avenida de Menéndez Pelayo), si se estimara de interés para el vecindario el enlace y rápida comunicación con estas barriadas de la muy populosa del Puente de Vallecas. La segunda de las líneas citadas quizá pudiera ser en su día objeto de una modificación interesante, consistente en desviar su recorrido de la carretera de Extremadura, haciéndola, en cambio, seguir paralela al río en forma que, uniendo el Puente de Segovia con el de Toledo, enlazara en éste con la línea número 6, Santa Cruz, Embajadores-Matadero-Antonio López, a base de lo cual y de ampliar su recorrido en forma conveniente para unir las plazas del Callao y de Santa Cruz, se llegara a constituir una línea de circunvalación a través de los barrios bajos de Madrid, que, uniéndolos rápidamente con el centro, redujera en parte importante el aislamiento en que actualmente se encuentra parte de ellos.

Claro es que cuanto queda expuesto habría de ser en su día objeto de un estudio detenido, sin que por el momento proceda otra cosa que dejar en suspenso el establecimiento de las mencionadas líneas.

Quedan por examinar las líneas:

Número 2.—Sevilla-Guindalera-Prosperidad-Unzá del Valle.

Número 3.—Nicolás Salmerón-Retiro-Ventas-Necrópolis.

Número 8.—Plaza del Callao-Cuatro Caminos-Dehesa de la Villa.

La primera de estas líneas es de absoluta necesidad para la fácil y rápida comunicación con el centro de Madrid de barriadas tan importantes como las de la Guindalera, Prosperidad y Ciudad Jardín, cuyo servicio de tranvías, no de los más frecuentes, y siempre retrasado por la congestión de tráfico en muchas de las calles que atraviesa, es totalmente insuficiente para satisfacer las necesidades de dichas barriadas. No obstante esto, la longitud del recorrido, condiciones de pavimentación de parte del mismo, y desigualdad del tráfico, asegurado principalmente por viajeros de clases humildes que sólo utilizan el servicio para ir por la mañana a su trabajo y regresar a casa por la tarde, hace que las condiciones de explotación de esta línea sean por demás desfavorables, aun sin tener en cuenta que la utilización por los viajeros a que hemos aludido de billetes de ida y vuelta a precios reducidos puede influir aún más en forma desfavorable en el resultado de la explotación. Sin embargo, es indiscutible el interés público de esta línea que por estas circunstancias entra más que ninguna otra dentro de la clase de servicios a que se refiere la base 6.^a del pliego de condiciones en relación con la garantía de un mínimo de percepción.

No es menos interesante que esta línea, desde el punto de vista de utilidad pública, la número 3, que, partiendo de la plaza de Nicolás Salmerón, en el corazón de los barrios modestos de Madrid, establece la comunicación de éstos con el Retiro y con la Necrópolis; pero al mismo tiempo es indudable que esta línea, que tanto desde el punto de vista higiénico como del que se relaciona con sentimientos dignos del mayor respeto, sobre tener un recorrido extremadamente largo, ha de resultar de difícil explotación porque al tráfico exagerado que en los días festivos puede esperarse, ha de corresponder en el resto de la semana uno mucho más reducido, que no ha de permitir la adecuada utilización del material que para atender los máximos de tráfico se requiera. No obstante ello, es absolutamente

cierta la necesidad de este servicio, al que parece de justicia dedicar protección análoga a la que se interesa para la línea número 2.

La línea número 8, que al unir rápidamente el centro de Madrid con los Cuatro Caminos y la Dehesa de la Villa a través de barriadas cuyo crecimiento está actualmente iniciándose, ha de ser en el porvenir una de las más interesantes, tanto por su utilidad como por sus posibles rendimientos; sin embargo, en la actualidad, sin terminar las obras de pavimentación de una parte importante de su recorrido, y muy retrasada en él la edificación por esta causa, no ha de ofrecer de momento ventajas en su explotación, que es, sin embargo, necesaria a uno de los sectores de Madrid que hasta la fecha ha estado más escaso de medios fáciles de comunicación. Todo ello hace a esta línea digna del beneficio de garantía del mínimo de percepción, que podría concederse con la condición de modificar su recorrido en el sentido de continuar desde la plaza de España a la Ronda del Conde Duque por la calle de Leganitos, en vez de por la de Ferraz, con lo que, sobre reducirse el tiempo de recorrido, se economizarían algunos kilómetros diarios, sin detrimento para la finalidad de la línea y con ventaja para la garantía de percepción.

DETERMINACIÓN DEL CANON MUNICIPAL EN LAS LÍNEAS LIBRES

La clasificación de las líneas en libres y subvencionadas plantea la cuestión del canon a abonar por la Empresa proponente, en caso de adjudicación, en aquellas líneas que por no estar protegidas con la garantía del mínimo de percepción que establece la base 6.^a no están sujetas, en justa correspondencia, al abono al Municipio del 65 por 100 del exceso de recaudación sobre el mínimo garantizado. En relación con este extremo la Intervención propone al final de su dictamen (página 33) que el coeficiente de participación del Ayuntamiento podría fijarse en el 50 por 100 del exceso de recaudación que la Empresa obtuviera sobre el de 1,45 pesetas por coche-kilómetro en que estima sus gastos de explotación, según el detallado presupuesto que figura en el texto de la proposición. No parece pueda exigirse al proponente una contribución mayor que la propuesta por el Interventor, y en este sentido, y encontrándola de conformidad, se hacen a continuación algunos cálculos demostrativos de lo que este régimen pudiera suponer para el Ayuntamiento en varias de las circunstancias que han servido de base a los cálculos tan claramente expuestos por el Interventor en su informe.

DETERMINACIÓN DEL RECORRIDO ANUAL EN LAS LÍNEAS PROTEGIDAS Y EN LAS LIBRES

Las líneas a proteger con el mínimo de percepción garantizado tienen las longitudes, recorridos diarios y recorrido total anual que se indican a continuación, según los datos que figuran en la propuesta de la S. A. T. A.:

LÍNEAS	LONGITUD	RECORRIDO DIARIO
	Kilómetros	Kilómetros
Número 2	7,280	2.300
— 3	8,100	2.530
— 8	6,680	2.080
RECORRIDO TOTAL DIARIO		6.910
RECORRIDO TOTAL ANUAL: 2.522,150 KILÓMETROS		

La longitud y recorrido de las líneas para las que no se considera necesaria la garantía del mínimo de percepción son las siguientes:

LINEAS	LONGITUD	RECORRIDO DIARIO
	Kilómetros	Kilómetros
Número 1	9,970	3.200
— 5	7,280	2.240
— 6	5,220	1.650
— 9	5,670	1.770
— 10	8,890	2.815
RECORRIDO TOTAL DIARIO.....		11.675

RECORRIDO TOTAL ANUAL: 4.261.375 KILÓMETROS

CÁLCULO DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS A BASE DE LA CLASIFICACIÓN

Aplicando a estos kilometrajes anuales los distintos casos que puedan presentarse, se llega a los resultados siguientes, por lo que afecta a la participación del Ayuntamiento:

1.º Recaudación en todas las líneas del mínimo de 1,22 pesetas por kilómetro-coche previsto como más desfavorable por la Intervención en su informe (pág. 30).

Cantidad a abonar por el Municipio en las líneas protegidas por kilómetro-coche, 0,08 pesetas.

Importe de esta cantidad sobre el recorrido total anual en las líneas subvencionadas, 2.522.150 kilómetros, 201.772 pesetas, cantidad máxima a abonar por el Municipio, que en este caso no estaría compensado por canon alguno de las líneas libres, ya que en éstas no se llegaría al minimum de recaudación previsto de pesetas 1,45 por coche kilómetro.

2.º Recaudación media en todas las líneas de 1,50 pesetas por coche-kilómetro, correspondiendo a las líneas subvencionadas el minimum previsto de 1,22 pesetas:

	Pesetas
Recaudación total (6.783.525 kilómetros \times 1,50).....	10.175.287,50
Recaudación en las líneas subvencionadas (2.522.150 kilómetros \times 1,22)...	3.077.023
Recaudación correspondiente a las líneas libres (4.261.375 kilómetros \times 1,66)	7.098.264,50
Pérdida en las líneas subvencionadas (2.522.150 kilómetros \times 0,08).....	201.772
Beneficio en las líneas libres (4.261.375 kilómetros $\times \frac{0,21}{2}$).....	447.444,37
Beneficio total	245.672,37

3.º Recaudación media de 1,50 pesetas por coche-kilómetro en todas las líneas, correspondiendo a las líneas protegidas el minimum garantizado de 1,30 pesetas:

	Pesetas
Recaudación total (6.783.525 kilómetros \times 1,50).....	10.175.287,50
Recaudación en las líneas subvencionadas (2.522.150 kilómetros \times 1,30)...	3.278.795
Recaudación correspondiente a las líneas libres (4.261.375 kilómetros \times 1,61)	6.896.492,50
Beneficio en las líneas libres (4.261.375 kilómetros $\times \frac{0,16}{2}$).....	340.910

Los ejemplos que anteceden, establecidos según ya se ha dicho, de acuerdo con las circunstancias previstas por la Intervención en su informe, demuestran que, según los casos, el negocio puede ofrecer anualmente resultados que oscilen entre una pérdida máxima de 201.772, y un beneficio de 340.910 pesetas.

COMPARACIÓN DE PÉRDIDAS Y BENEFICIOS SEGÚN LA S. A. T. A.
Y SEGÚN LA CLASIFICACIÓN PROPUESTA

Si referimos estos resultados a los cuatro primeros años de la explotación y los comparamos con los que para el mismo período de tiempo deduce la Intervención en las páginas 30 y 31 de su informe para el caso en que el minimum de percepción garantizado se aplique a todas las líneas propuestas, se llega a los siguientes resultados comparativos:

	BENEFICIO — <i>Pesetas</i>	PÉRDIDA <i>Pesetas</i>
Según la modalidad propuesta por la S. A. T. A.	4.029.454	2.480.000
Según la clasificación que precede	1.363.640	807.088

Transcurridos los cuatro primeros años, y en el caso de que la Empresa se encargara de la reposición de los coches, según se establece en la página 31 del informe de la Intervención, el minimum a garantizar en las líneas subvencionadas sería de 1,15 pesetas por coche-kilómetro, a base del cual los beneficios que corresponderían al Municipio anualmente por dichas líneas subvencionadas, a partir del cuarto año, serían:

En el caso de obtenerse una recaudación de 1,22 pesetas por coche-kilómetro, $0,65 (0,07 \times 2.522.150) = 115.407,82$ pesetas.

Y en el caso de obtenerse una recaudación de 1,30 pesetas por coche-kilómetro, $0,65 (0,15 \times 2.522.150) = 245.999,62$ pesetas.

Las participaciones anuales por ingresos de las líneas libres permanecerían iguales que en los casos considerados, resultando, por tanto, los siguientes beneficios en los tres casos considerados:

1.º Recaudación en todas las líneas de un minimum de 1,22 pesetas por coche-kilómetro:

	<i>Pesetas</i>
Beneficio en las líneas subvencionadas	115.407,82

2.º Recaudación media en todas las líneas de 1,50 pesetas por coche-kilómetro, correspondiendo a las líneas subvencionadas el minimum previsto de 1,22 pesetas:

	<i>Pesetas</i>
Beneficio en las líneas subvencionadas	115.407,82
Beneficio en las líneas libres	447.444,37
BENEFICIO TOTAL	562.852,19

3.º Recaudación media en todas las líneas de 1,50 pesetas por coche-kilómetro, correspondiendo a las líneas subvencionadas el minimum garantizado de 1,30 pesetas:

	Pesetas
Beneficio en las líneas subvencionadas	245.999,62
Beneficio en las líneas libres.....	340.910
BENEFICIO TOTAL.....	586.909,62

De los cálculos precedentes se deduce que el beneficio máximo correspondería al tercer caso, a base del cual el beneficio total en los diez y seis años en que correspondería su aplicación sería de 9.590.553,92 pesetas.

Éstos datos permiten ya establecer una comparación completa entre los resultados que en el total período de la concesión obtendría el Municipio a base de la modalidad propuesta por la S. A. T. A. de aplicar el minimum de percepción garantizado a todas las líneas, y en el caso de aplicarse, por el contrario, la clasificación de líneas en el curso del presente escrito establecida:

	RESULTADOS OBTENIDOS	
	SEGÚN LA PROPOSICIÓN DE LA S. A. T. A.	SEGÚN LA SUBVENCIÓN PARCIAL DE LÍNEAS
	Pesetas	Pesetas
Pérdida máxima en el período de la concesión.....	2.480.000	807.088
Beneficio probable durante los cuatro primeros años.....	4.029.451	1.363.640
Beneficio probable durante los diez y seis años restantes.....	28.206.177,60	9.590.553,92
Beneficio probable durante todo el período de la concesión.....	32.235.631,60	10.954.193,92

ADOPCIÓN DE LA CLASIFICACIÓN DE LÍNEAS EN LIBRES Y SUBVENCIONADAS

Las cifras que quedan expuestas muestran una reducción proporcional en riesgos y beneficios como consecuencia de la aplicación parcial de la garantía del minimum de percepción, reducción que, tanto para riesgos como para beneficios, viene a representar algo más del 65 por 100. Ahora bien, si se tiene en cuenta que en el caso de la subvención parcial el riesgo máximo queda ampliamente garantizado con el valor de los coches aportados a la concesión, y es sólo, prácticamente, de 200.000 pesetas durante cuatro años, no cabe duda respecto a la prudencia de adoptar una solución que, a cambio de un menor beneficio probable, reduce los riesgos a una tercera parte, cuya cuantía carece en absoluto de importancia.

Dado el detalle con que en la propuesta de la S. A. T. A. están establecidos, tanto los gastos de explotación, incluyendo los de entretenimiento y amortización del material, como el recorrido que diaria y anualmente han de realizar los coches, no habría de ofrecer en ningún momento dificultad alguna al rescate de las líneas a base de una fórmula en que interviniera el valor del material existente a abonar a la Empresa en el momento del rescate y la anualidad de rescate establecida a base de las utilidades medias obtenidas en los cinco años anteriores al del rescate, aumentando dicha anualidad, según la fecha en que la operación tuviera lugar, en un tanto por ciento prudencial en concepto de compensación por el aumento probable de tráfico que la red pudiera experimentar durante el tiempo que restara de vigencia a la concesión.

Resumiendo cuanto queda expuesto, y concretando el juicio formado respecto a la solución que debe darse a este asunto, se estima como más conveniente la siguiente:

- Ayuntamiento de Madrid

sin un acuerdo con las Empresas explotadoras de estos servicios, en evitación de perjuicios de sus intereses, sin beneficio para el vecindario.

4.º Que a los efectos indicados se consideren como líneas libres las siguientes:

Número 1. Circunvalación Este-Norte-Oeste.

Número 5. Puente de los Franceses-Norte-Atocha-Delicias.

Número 6. Santa Cruz-Embajadores-Matadero-Antonio López.

Número 9. Glorieta de Atocha-Cuatro Caminos-Dehesa de la Villa.

Número 10. Plaza de la República-Cibeles-Hipódromo-Chamartín.

5.º Que dado el interés que para el vecindario tienen, y teniendo en cuenta las dificultades de explotación a que se hace referencia en el curso del presente estudio, se consideren con derecho a garantía del mínimo de percepción de 1,30 pesetas por coche-kilómetro, que establece la base 6.ª de las facultativas del concurso, las líneas siguientes:

Número 2. Sevilla-Guindalera-Prosperidad-Unzá del Valle.

Número 3. Nicolás Salmerón-Retiro-Ventas-Necrópolis.

Número 8. Plaza del Callao-Cuatro Caminos-Dehesa de la Villa.

6.º Que teniendo en cuenta la existencia de otros medios de transporte suficientes para las necesidades actuales, y en evitación de competencias con ellos, se deje en suspenso, por no estimarlas reproductivas, el establecimiento de las líneas siguientes:

Número 4.—Plaza del Angel-Puente de Vallecas.

Número 7.—Carretera de Extremadura (término municipal)-Plaza del Callao.

7.º Que con posterioridad a la adjudicación del concurso, y durante el período de organización de las líneas, se estudien por los técnicos municipales las modificaciones siguientes:

Variar el terminal de la línea número 5, fijando éste en la colonia de la Pradera del Corregidor en vez de en el Puente de los Franceses, o distribuyendo entre ambos terminales los coches que hagan el servicio;

Sustituir la línea número 4 por otra que, pasando por la Avenida de Menéndez Pelayo, una el Puente de Vallecas con las barriadas de Ventas y de la Necrópolis;

Desviar la línea número 7 en forma que, continuando a partir del Puente de Segovia en sentido paralelo al río, enlazara en el de Toledo con la línea número 6, a base de lo cual, y de ampliar su recorrido en forma conveniente para unir las plazas del Callao y de Santa Cruz, se estableciera una línea de circunvalación, semejante a la número 1, que atravesara los barrios bajos de Madrid.

8.º Que como canon municipal a abonar por las líneas libres se fije el 50 por 100 (cincuenta por ciento) del exceso de recaudación que en cada una de ellas se obtenga por coche-kilómetro sobre la cifra de 1,45 pesetas que, también por coche-kilómetro, se establece como coste de explotación en el presupuesto de gastos que figura en la proposición de la S. A. T. A.

9.º Que para las líneas objeto de la garantía del mínimo de percepción que establece la base 6.ª de las facultativas del concurso, se fije como participación del Ayuntamiento la del 65 por 100 (sesenta y cinco por ciento) sobre el exceso de recaudación de 1,30 pesetas por coche-kilómetro, que la S. A. T. A. fija en su proposición.

10. Que, con independencia de la adjudicación del concurso, y de acuerdo con la entidad adjudicataria, se establezca en su día, y antes de la firma de la escritura de concesión, una fórmula de rescate basada en la valoración del material en la época en que aquélla tenga lugar y en el establecimiento de una anualidad de rescate calculada a base de los beneficios obtenidos en los cinco años anteriores a la fecha de rescate, aumentándose dicha prima en una cantidad prudencial según el tiempo que

reste de vigencia a la concesión y el aumento probable de tráfico que en aquél pudiera esperarse.

11. Que si el Ayuntamiento aprueba la presente ponencia, se dé cuenta a la S. A. T. A. con toda la urgencia posible del acuerdo municipal, a fin de que sin pérdida de tiempo manifieste su conformidad u observaciones a su contenido.

12. Que teniendo en cuenta los preceptos de la ley de Protección a la industria nacional, tantas veces mencionados en el pliego de bases del concurso, y habida cuenta de la crisis de trabajo por que atraviesa el país, se haga presente a la entidad adjudicataria la necesidad de ajustarse en un máximo a los preceptos de la mencionada ley.

* * *

Examinado en todas sus partes el contenido de la proposición de la entidad concursante, Sociedad Anónima de Transportes Automóviles, procede, a nuestro juicio, hacer algunas consideraciones sobre el fondo de su escrito de 11 de enero último, presentado como aclaración a su propuesta de fecha 23 de octubre del pasado año.

Analizado por el señor Interventor en su informe el sentido y alcance de la propuesta de dicha entidad concursante, la Ponencia da por reproducido todo lo consignado por aquél, creyendo, además, de interés exponer que al mostrarse la Sociedad de referencia dispuesta a considerar la renuncia parcial o total a la garantía del mínimo de percepción que se deriva de la generalización de la base 6.^a del concurso a cambio de otras no monetarias que por el Municipio pudieran serle ofrecidas, demuestra claramente que su propósito al estudiar este asunto no fué otro que garantizar su derecho a explotar la concesión con el beneplácito y con el interés debidos por parte del Ayuntamiento, en forma que mediante su imparcial cooperación pudiera armonizarse su desarrollo con el de las demás Empresas concesionarias de los servicios de tráfico urbano, según se hace resaltar acertadamente en el informe de la Intervención. Esta forma de plantear el problema, que, sin llegar a la municipalización inmediata de los servicios, deja abierto el camino para ello en el momento en que el Ayuntamiento lo juzgue oportuno, faculta además a éste en forma amplísima para proceder, desde luego, si así lo considera de utilidad, a la coordinación de los transportes urbanos en Madrid, sin llegar al monopolio de los mismos, y por lo tanto, en la única forma verdaderamente beneficiosa para los intereses del vecindario, cuya defensa le está a aquél encomendada. No obstante lo consignado en la ponencia, la Comisión, en su alta ilustración, resolverá lo que considere más acertado.

Madrid, 18 de marzo de 1932.—*José Noguera Casáns.*—*Francisco García Moro.*
Fabián Talanquer.

BIBLIOTECA HISTORICA MUNICIPAL



1200039231

