

# ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE SERVICIOS MUNICIPALES DE CARACTER ECONÓMICO <sup>(1)</sup>

## 7. Mercados y abastos.

Otro grupo de servicios económicos que tiene un extraordinario interés y es de máxima utilidad, lo forman los mercados y demás servicios de abastecimientos.

El Municipio se encuentra hoy en nuestra Patria en una situación singular respecto a la materia de abastecimientos. Después de haber sido durante muchos siglos el órgano público que acaparaba casi totalmente la competencia sobre la materia, se vé reducido hoy a una inactividad casi total, en beneficio de los órganos especiales creados por la Administración Central. Y, sin embargo, es indiscutible que, aun cuando consideraciones de trato igual y de cambio en las características de la producción y distribución de las materias alimenticias justifican un incremento de la acción estatal, no por ello puede ni debe anularse la competencia de los Municipios, de tan larga tradición y de universal reconocimiento. Y de hecho, si se examina atentamente la situación, se advierte que, en efecto, no es tan completa como a primera vista parece la falta de competencia municipal en cuestiones de abastos.

En primer lugar, conserva intacta la referente a los mercados, con todas sus instalaciones anejas y servicios auxiliares: transportes, almacenes, cámaras frigoríficas, licencias de apertura de establecimientos, etc. Y en este terreno, con toda franqueza debe decirse que la mayor parte de nuestras Corporaciones locales están en déficit, y no solamente las de pe-

(1) Véase el número 9 de esta Revista.

queñas poblaciones, sino también, aun cuando sea de rigor hacer alguna salvedad, las de capitales y grandes ciudades. Muchas de estas últimas realizaron esfuerzos meritorios a comienzos de siglo, construyendo mercados que entonces eran modelo, pero que luego, por el desarrollo de los núcleos urbanos y los adelantos de las técnicas relativas al transporte y conservación de alimentos y a la construcción, han quedado anticuados. No puede dudarse de que no son las presentes circunstancias las más favorables para acometer la construcción de grandes mercados modelo, pero como semejantes obras requieren una larga preparación que ha de comenzar por un plan racional de emplazamiento y exigen luego la expropiación o afectación de solares y la redacción de complejos proyectos que deben ir precedidos de estudios asimismo complicados, harían bien nuestras autoridades municipales en preocuparse de este importante tema.

Un estímulo más para hacerlo así lo constituye el hecho de que las inversiones municipales en mercados son remuneradoras. De los pocos ejemplos que circunstancialmente conocemos en España, resulta que los mercados adecuadamente instalados, no obstante su coste, producen ingresos muy saneados, aunque se hagan las cuentas como deben hacerse, sin mezclar el producto de los arbitrios que se perciben en el mercado con lo que es verdaderamente renta o producto de los servicios del mercado estrictamente considerado.

Pero es que además de la competencia municipal en cuanto a los mercados, conservan éstos una serie de interesantes atribuciones, de las que hacen un uso cada vez menor y que tienen, sin embargo, una importancia extremada. Son todas aquellas que forman lo que tradicionalmente venimos denominando "policía de abastos". Un hecho que no puede menos de llamarnos la atención es el abandono en que comúnmente tienen los Municipios el ejercicio de sus facultades en esta materia.

En todo el mundo, y también en España, las autoridades municipales poseen la facultad importantísima para el bien público de comprobar las cantidades, pesos o volúmenes y la calidad de los abastecimientos, y más especialmente los de las sustancias alimenticias. Hasta no hace muchos años esta facultad se ejercía con gran celo e incluso de modo ejemplar.

370 Era frecuente ver al Alcalde o a los Tenientes de Alcalde,

acompañados de guardias municipales, realizando personalmente la comprobación de pesos y calidades en los mercados y comercios. Del mismo modo, la comprobación por los agentes municipales del peso y calidad de alimentos a la entrada o en las calles de las poblaciones era un espectáculo familiar para los vecinos. Salvo casos rarísimos, nada de eso ocurre hoy, y es lamentable, porque si en todo momento el afán de lucro de los abastecedores y comerciantes necesita un freno que jamás puede ser organizado con eficacia por los mismos consumidores, en épocas de turbación económica como la presente ese freno es todavía más necesario y la responsabilidad de quienes tienen la competencia en esta materia y no la ejercen es mayor.

Conservan también los Municipios otra facultad de no menor interés y del más rancio abolengo, como es el establecimiento de expendedorías reguladoras en cuanto a aquellos alimentos más necesarios. Recientemente, para evitar el abuso que los expendedores de carne cometían en una de nuestras principales capitales, el Ayuntamiento, con buen acuerdo, estableció varias tablas reguladoras, que en sólo cuarenta y ocho horas hicieron bajar el precio de la carne en una sexta parte, sin perjuicio ninguno para los ganaderos y con gran ventaja para el público.

La política que se siga en la concesión de licencias de apertura de panaderías, carnicerías, etc., tiene también un influjo grande sobre el precio de venta de los productos, puesto que cuando el número es excesivo, la incidencia de los gastos generales sobre el producto tiene que aumentar el coste de éste sin ventaja para nadie.

Del mismo modo, sobre todo en las grandes ciudades, es difícil exagerar la trascendencia de una buena regulación de los mercados al por mayor, de las cámaras frigoríficas y depósitos de alimentos, etc. Se echan en falta, como antecedente inexcusable para una política municipal en esta materia, estudios de primera mano sobre organización y resultados, comparativamente expuestos, de los sistemas en vigor en nuestras diferentes ciudades.

Ya sabemos que toda actuación en este terreno resulta enojosa y que los intereses particulares heridos, aunque lo sean en lo que tenían de excesivos, reaccionan con gran viveza y, en cambio, el gran público tarda en enterarse de lo que se **371**

hace en su bien e incluso, por defecto de información, es juguete de aquellos mismos intereses; pero los municipales y los altos funcionarios locales han de tener en cuenta que toda la política demográfica y social no es nada al lado de lo que significa para las familias trabajadoras la garantía de disponer de los alimentos esenciales: el pescado, la carne, el pan, la leche, las frutas y verduras, a precios asequibles y con la seguridad de que las calidades son puras y las cantidades corresponden a los precios marcados. Es ésto mucho más importante que la belleza de las grandes vías, la suntuosidad de los edificios y la misma perfección de otras actividades y servicios locales. Despreciando murmuraciones y críticas, tienen los Municipios la obligación de cumplir en materia de abastecimientos estos deberes elementales que poseen desde hace siglos y que han servido siempre para engrosar el cielo que las autoridades municipales y cuantos las rodean y sirven manifiestan por el bien común.

## **8. El monopolio de los grandes servicios.**

En pocos terrenos habrá cambiado tanto la opinión pública en el transcurso de treinta años como en el relativo a la libertad o monopolio en la organización y prestación de los grandes servicios urbanos: agua, electricidad, gas y transportes.

Durante todo el siglo pasado, el monopolio ha sido el gran fantasma, el terrible espectro. Había que huir del monopolio porque iba contra la libertad de industria y contra los fecundos y bienhechores efectos de la concurrencia. Si el monopolio, además, era ejercido por una Administración pública, este horror se acentuaba, porque era un aserto indiscutible la incapacidad de la Administración para regir servicios de carácter económico o industrial.

Pero la experiencia, gran maestra de todos los tiempos, ha venido a demostrar que el monopolio estaba en la naturaleza de esos servicios; que era, por lo tanto, inútil luchar contra él, y que, por el contrario, adecuadamente establecido y reglamentado, incrementaba las ventajas y mejoraba la prestación de los servicios en cuestión. De esta manera se vió, y 372 continúa observándose, que aunque las industrias encarga-

das de estos servicios se hallen en manos particulares y aun cuando leyes en vigor establezcan la más completa libertad para suscitar otras nuevas y permitan la concurrencia entre todas, la tendencia al monopolio se ha acentuado, llegando prácticamente a establecerse casi en todas partes. Así, allí donde las empresas concesionarias de electricidad, de agua, de gas y de transportes eran múltiples, bastante rápidamente han sabido ponerse de acuerdo para que las tarifas no sufrieran por su concurrencia, e incluso para reducir los gastos de tendido de líneas, acometidas, redes, etcétera, forzando a los vecinos a aceptar el servicio de una empresa determinada. En otros muchos casos estas empresas han ido reduciéndose con la incorporación de las más pequeñas a las más fuertes, o por la fusión de todas ellas en otra única.

Así es que, cuando la opinión advierte que estos servicios, por su naturaleza, van a parar al monopolio, la cuestión queda reducida a una preferencia entre la prestación de los servicios por una empresa que los explota como un negocio o la municipalización de los mismos.

En consecuencia, en los momentos actuales, el único obstáculo que existe para la municipalización de estos grandes servicios es el recelo, que todavía perdura en muchas regiones, sobre la eficacia de la gestión pública en esta clase de servicios. Allí donde las corporaciones municipales disfrutan de una historia limpia, de una organización completa y de un espíritu emprendedor y celoso, la municipalización de estos grandes servicios encuentra el terreno admirablemente preparado.

En resumen, hoy no puede ya discutirse que la forma natural de estos grandes servicios urbanos de electricidad, agua, gas y transportes es el monopolio, quedando así reducido a un asunto de eficacia comparada la cuestión de si la gestión de ese monopolio inevitable ha de ser pública o privada.

## **9. Municipalización de servicios**

Esta cuestión se plantea de distinto modo, según se trate de servicios ya existentes y en manos de empresas privadas o de los que hayan de crearse de nuevo. Para estos últimos creo sinceramente que constituye un anacronismo apelar al **373**

sistema que regía en el siglo pasado. Así se reconoce generalmente en cuanto al abastecimiento de agua, respecto del cual el problema queda realmente reducido a una buena organización de los estudios preparatorios y a una ayuda suficiente del Estado u otras corporaciones encargadas de conceder créditos a los Ayuntamientos. Los relativos a la electricidad, al gas o a los transportes no son de distinta naturaleza. La diferencia radica tan sólo en la mayor complejidad de las obras y de la organización del servicio.

Cuando existen ya concesiones en vigor, el problema es más complejo.

Puede considerarse como una enseñanza adquirida, la de que es utópica la concepción legal de la manera como terminarían las concesiones de estos servicios. No hay empresa privada que, en los últimos años de su concesión, continúe gastando en la conservación, mejoramiento y gestión de un servicio público concedido las cantidades que se requieren para que funcione adecuadamente. De ahí que el problema de transición tenga que resolverse por medios imprevistos. Las Corporaciones españolas, dada la época en que comenzaron a establecerse en nuestra Patria los tranvías y ferrocarriles y los servicios eléctricos, se encuentran hoy muy frecuentemente en circunstancias extraordinariamente favorables para negociar la reversión anticipada de las respectivas concesiones o la voluntaria constitución de regímenes transitorios de colaboración entre el Municipio y las empresas. Es este el feraz terreno en que pueden ensayarse las interesantes y variadas formas de empresa mixta que tan buen resultado vienen dando en otros países.

En todas estas cuestiones de municipalización vuelve a echarse en falta lo que es una pertinaz laguna de nuestra vida local: la información suficiente y el asesoramiento adecuado de las Corporaciones. El Instituto de Estudios de Administración Local tiene ahí un campo ilimitado y fecundísimo. Y los mismos profesionales libres deberían mirar con mayor atención las posibilidades que se ofrecen a arquitectos, ingenieros y abogados que se especialicen en estos asuntos.

## 10. Espectáculos públicos

Es un hecho bien conocido de todos que es rara la ciudad española en la que no existe un teatro de propiedad municipal. En muchas, este teatro se llama Principal, y suele ser, en efecto, el mejor.

Existen también, aunque en mucho menor número, algunas otras poblaciones que tienen locales de propiedad municipal destinados a otros espectáculos (cinematógrafo, conciertos, toros, etc.).

La razón de ser de esta práctica tradicional es bien fácil de descubrir. Entre nosotros, como en el extranjero, donde también es frecuente el hecho, perseguían las Corporaciones una política cultural, supliendo a la iniciativa particular, que tanto por el coste de la construcción como por la incertidumbre del negocio, no satisfacía la necesidad pública de un espectáculo de categoría. De ahí que la Administración lo procurase, a veces a gran coste.

De acuerdo con esta finalidad, en esos teatros y locales tenían lugar los espectáculos más refinados y costosos: ópera, alta comedia, ballets, grandes conciertos. En la actualidad, sin embargo, nuestros Municipios, con las consabidas excepciones, parecen desorientados respecto a la finalidad de sus teatros. Comúnmente se arriendan a empresarios particulares con una preocupación económica que, sin ser censurable, no es la determinante del servicio.

Considero que también en este terreno hay campo para una labor intermunicipal. Una inteligencia entre los principales municipios para que, cuando menos una vez al año, pasaran por sus teatros los grandes espectáculos de ópera, de bailes, de arte, de zarzuelas, etc., no sólo les permitiría cumplir esa finalidad tradicional, sino que constituiría un poderoso estímulo para la formación de compañías, orquestas o conjuntos que impidiesen la desaparición de los pocos que hay y fomentara la creación de otros. En casi toda Europa, si la ópera ha subsistido, se debe precisamente a la protección que representan los teatros municipales, y cosa análoga cabe decir de otros espectáculos de alta cultura.

## 11. Cementerios

Los cementerios comenzaron a municipalizarse a fines del siglo XVIII. Durante el XIX suministraron abundante tema a la populachera propaganda política. En los programas de los partidos, en las discusiones de los ateneos y casinos y en las editoriales de diarios y revistas, aparecieron una vez, apasionadamente planteados, los problemas de la secularización de los cementerios, de la incineración de los cadáveres, de la separación de los enterramientos por motivos religiosos, etcétera, etc. Al mismo tiempo se plantearon y generalizaron las exigencias sanitarias, muchas veces sospechosamente coincidentes con las tesis políticas, y vino la prohibición de las inhumaciones en iglesias y sacramentales, las distancias mínimas en que debían estar los cementerios respecto al casco urbano y las sucesivas leyes que, en garantía de tantas limitaciones y preceptos, entregaron a la administración municipal la competencia en materia de cementerios.

El cementerio, que, según nuestras Partidas, era, ante todo, “amparamiento de los muertos”, y que luego confirma la tesis de Santo Tomás de que “la sepultura se inventó para favorecer a los vivos juntamente con los muertos”, se convierte en un servicio municipalizado que muchas veces, con lastimoso olvido de su significado espiritual, se clasifica entre los de carácter económico.

¿Qué han hecho nuestros municipios de esa competencia que la ley les otorgó en materia de cementerios? La respuesta a esta pregunta, dejando siempre a salvo las excepciones que indudablemente existen, es dolorosa.

No sé cómo son hoy los cementerios rusos, pero conozco los de muchos países europeos y americanos, y tengo que decir que la comparación con los actuales cementerios españoles es sumamente desventajosa para éstos.

Un delicado escritor dedicaba recientemente su pluma a lamentarse de lo que denominaba “el asesinato de los cementerios antiguos”. Y aunque mucha parte de la deplorable situación a que me refiero es debe a nuestra última guerra, el fenómeno desborda con mucho las limitaciones de la zona roja y obedece a causas mucho más profundas.

Sin duda, las corporaciones responsables de este servicio **376** no se han dado cuenta de la enorme contradicción que el

abandono de los cementerios tiene con un Movimiento que representa por definición la más completa repulsa del materialismo. Y, sin embargo, es un hecho cierto que, según frase vulgar, de no muy buen gusto, los cementerios son "las mejores fincas municipales". Entre los servicios municipales hay pocos que produzcan con carácter general un ingreso neto considerable como el que producen los cementerios. Aun cuando faltan estadísticas nacionales, conocemos casos concretos de poblaciones de 150.000 a 300.000 habitantes, en las que el cementerio municipal produce un ingreso neto superior al medio millón de pesetas.

Esperemos que en el perfeccionamiento constante de los servicios locales que viene observándose después de la guerra, ha de llegar el turno a este que se llama servicio económico y municipalizado, pero que tiene un contenido predominantemente espiritual, y que, en consecuencia, la situación de nuestros cementerios cambiará y no podrá ya darse ese contraste entre los mal cuidados solares tapiados y llenos de malas hierbas, imagen de muchos de nuestros cementerios rurales, o las horribles estanterías de nichos sin gusto ni respeto de no pocas de nuestras capitales, con los viejos y cuidados cementerios románticos de las urbes de países nortños o la artística expresión de la más sublime de las virtudes que se muestra a los creyentes y turistas en otros países meridionales.

## 12. Concesiones con uso de la vía pública

Entre los muchos problemas que respecto de todas estas materias surgen, uno de los de mayor actualidad es el relativo a las concesiones que suponen y requieren el uso de la vía pública.

En pocas cosas se manifiesta tan ostensiblemente el contraste entre lo que era una ciudad hace cien años y lo que es hoy, como en la disposición del pavimento de las vías públicas. En un período mucho más breve—hace nada más que medio siglo o menos—, las calles se parecían más bien a lo que hoy es un camino vecinal que a nuestras actuales avenidas. La obra del hombre era escasa; no se había modificado apenas el pavimento, el subsuelo, el ornato, ni, en suma, **377**

ninguno de los factores que integran el concepto moderno de una vía pública. En cambio, en la actualidad es impresionante pensar en el conjunto de técnicas, en la cantidad de esfuerzos y en el volumen de dinero que se requieren para crear una de esas calles magníficas que vemos en nuestras principales ciudades. Y todavía se oculta a nuestra vista todo lo que hay debajo del piso, que, a menudo, significa un coste mayor que lo que está en la superficie. De esa reflexión surgirá con toda su evidencia el concepto de la vía pública como una unidad, como un conjunto proyectado con arreglo a un solo proyecto y realizado por medios que, generalmente, requieren también, para que la obra resulte perfecta, que se lleve a cabo de una vez.

Desde otro punto de vista el contraste es, también, grande. En las calles de hace un siglo no había apenas instalaciones ni servicios, salvo los rudimentarios del alcantarillado. En nuestros días existen las tuberías de conducción de agua, los tendidos o conducciones subterráneos, los postes, faroles, etc., del alumbrado público; las cañerías y registros de gas y de la conducción de agua, las líneas complicadísimas de teléfonos automáticos, de distribución de electricidad de distintas fuerza y eficacia, el alcantarillado, los refugios anti-aéreos públicos, las líneas subterráneas del Metropolitano, los evacuatorios, los servicios dimanantes de los sótanos de los modernos edificios, y la acometida a las casas de todos los servicios antes enumerados, más las raíces del arbolado, que en una gran ciudad suele existir en sus principales vías, y que requiere un desarrollo uniforme si no se ha de romper el ornato de las mismas.

Es preciso darse cuenta de lo que significa que en una de estas hermosas arterias, con pavimento costoso y complicado, con servicios que aspiran a ser perfectos, haya un número, generalmente grande, de compañías y empresas que aisladamente, de modo individual y muchas veces anárquico, puedan abrir zanjas, realizar obras determinadas por la necesidad de cada día, alterar el tráfico, destruir lo que tanto costó realizar, etc. Es una incongruencia que únicamente subsiste, porque no se ha prestado a este problema la atención que merece.

378 La raíz del asunto está en la legislación por la que estás

concesiones se rigen. Es frecuente que en sus preceptos no se dé apenas intervención a los ayuntamientos responsables de las obras y de los servicios de vialidad.

La solución que se impone es la de que toda concesión que requiera el uso de la vía pública sea otorgada por la Administración a que esta vía pública se halla encomendada; por consiguiente, por los Municipios. De no lograrse este precepto, habría, cuando menos, que otorgar una preferencia absoluta al Ayuntamiento respectivo para obtener, siguiendo la tramitación establecida, la concesión de los servicios que requieran el uso de la vía pública. Si así se hiciera, cesaría el espectáculo lamentable de las zanjas, galerías, postes y cables, rompiendo lo que los servicios municipales han logrado establecer, ganaría el público y se produciría una economía considerable.

### 13. Modos de gestión

Conócidos son los diversos modos de gestión de estos servicios de carácter económico a que nos venimos refiriendo, y no es este el lugar de hacer un estudio doctrinal, que requeriría un espacio de que no disponemos. Hay, sin embargo, entre otros, algunos que son objeto de apasionadas discusiones y que merece la pena destacar.

Como hemos dicho más arriba, puede afirmarse que ha pasado el entusiasmo por la concesión. Hace un siglo, y muchos años después, cuando se carecía de experiencia y se recelaba, con razón, de la capacidad de las Corporaciones de entonces para regir servicios de carácter industrial que se hallaban en época de pleno desarrollo, la concesión era un medio cómodo y sencillo, puesto que no requería gastos ni actividades de ninguna especie. La Corporación conservaba un control, más o menos nominal, sobre el servicio, y no tenía otra cosa que hacer que esperar a que transcurriera el plazo para ver enriquecido su patrimonio con instalaciones que representaban verdaderas fortunas. El plazo que primitivamente fué de noventa y nueve años, se redujo luego a los sesenta y cinco o a los cincuenta y cinco, y las corporaciones se prometían una hacienda desahogada cuando llegara la reversión.

La práctica ha sido, sin embargo, muy distinta. Las circunstancias iniciales de las concesiones han cambiado en términos imprevistos. Todos los planes de los concesionarios primitivos resultaron insuficientes y atrasados, y sus continuadores se vieron en la necesidad de realizar gastos enormemente superiores, con la renovación total no ya del material móvil, sino también de las mismas instalaciones. A medida que la concesión se aproximaba a su fin se iba extinguiendo el interés del concesionario en estas obras sin que la corporación tuviera medio alguno legal de intervenir ni tampoco de prepararse para el momento en que hubiera de asumir la responsabilidad del servicio. Unanse a ello las consecuencias de un régimen de empresa privada rigiendo un servicio público, con la consiguiente y frecuente pugna entre el lucro presente que mueve a aquélla y las necesidades futuras, que deben ser muy tenidas en cuenta por la Administración. De ahí que, en general, se esté de vuelta respecto de las excelencias de la concesión para aquellos servicios fundamentales de carácter público. Si miráis en torno veréis que así ocurre con los nuevos servicios de tipo semejante a los que antes eran concedidos y que hoy se realizan por gestión directa o por un sistema de empresa mixta.

La gestión directa, hasta recientemente, padecía un terrible inconveniente que pesaba como una maldición sobre todas las Administraciones ligadas a regímenes de partido: era la pasión política que se introducía en los últimos recovecos de las acciones administrativas, llevando el virus partidista a la resolución de los asuntos y al nombramiento de los empleados. Al desaparecer este influjo, automáticamente el régimen de gestión directa ha adquirido un predicamento mayor. De ahí que, tanto en la Administración del Estado como en la local, se llevan hoy por gestión directa muchas obras y servicios que antes hubieran sido cedidos o contratados.

De todas suertes la gestión directa tendrá siempre inconvenientes de cierta monta, sobre todo para los servicios más complejos, y más aún para aquellos que no han llegado a un período de estabilización, sino que todavía sufren transformaciones importantes por consecuencia del adelanto científico.

personal. Entre nosotros no se ha logrado aún que las corporaciones renuncien a aplicar al personal de sus servicios de carácter económico normas iguales o semejantes a las que rigen el personal burocrático. Esta equiparación es funesta. La burocracia tiene sus excelencias, pero constituye un tipo de organización y de actividad completamente ajeno y distante de las empresas económicas de tipo industrial. Equipararlos no puede conducir más que al estancamiento y a la ineficacia en estos últimos servicios.

De la pugna entre la gestión directa y la privada o del deseo de compaginar las ventajas de ambas ha surgido la fórmula de la empresa mixta, que se halla hoy en gran favor, tanto en la Administración del Estado como en la local.

Como su mismo nombre indica, la gestión de estos servicios es mixta de pública y privada. El capital tiene una y otra procedencia. Las sociedades adoptan forma mercantil, pero están sometidas a una influencia, generalmente decisiva, traducida en el número de puestos que la Administración tiene en los respectivos Consejos. En el transcurso de pocos años han aparecido en España una larga serie de empresas inspiradas en este tipo y dedicadas a la implantación de nuevas industrias, a la fabricación de material de guerra o a servicios como el del transporte aéreo. En el orden municipal son conocidos los ejemplos de los tranvías de Madrid, los trolebuses de Bilbao y algunos otros.

Las ventajas e inconvenientes de estas entidades mixtas han sido mil veces discutidos. En resumen, se dice contra ellas que más que mixtas son mestizas, y que, por tanto, predominará en ellas uno de los dos elementos que las integran, y serán en realidad públicas o privadas, con la desventaja de tener aliado un efecto de naturaleza contraria al predominante. En su favor existe el menor dispendio que las entidades públicas realizan comparado con el que han de asumir en la gestión totalmente pública, el influjo que conservan y la flexibilidad característica de la empresa privada que puede tener la gestión. El personal no adquiere el carácter de funcionarios públicos, lo que también es una gran ventaja para la eficacia y agilidad del servicio.

Mi juicio sobre las empresas mixtas, a la luz de la experiencia que conozco, se concreta así:

La empresa mixta constituye un excelente y casi insusti- 381

tuble sistema para salir de un régimen de concesión, bien anticipando su término o preparándolo para cuando expira el plazo concedido. En segundo lugar, la empresa mixta es también útil como medio para salvar el período de transición entre la general inexperiencia de nuestras corporaciones para servicios de esta clase, y el período en que se hallen capacitadas para asumir la gestión directa de los mismos. Finalmente, parece utilísima también en aquellas actividades industriales que se ejercen en régimen de concurrencia o que no han llegado todavía a la fase de estabilización en lo relativo a sus instalaciones y materiales. En los demás casos el régimen de empresa mixta no tiene justificación.

LUIS JORDANA DE POZAS

Consejero de Estado, Catedrático de Derecho Municipal  
Comparado en la Universidad de Madrid