

b) Ley de ordenación de los transportes urbanos de Madrid

Discurso del Alcalde de Madrid
Sr. Conde de Mayalde ⁽¹⁾

PLAN DE TRANSPORTES DE MADRID

Señores Procuradores: Me ha sido conferido el honor de presentar a las Cortes Españolas el Plan de Transportes de Madrid que da lugar al Proyecto de Ley que hoy figura en el orden del día.

Este plan y sus ampliaciones se refiere fundamentalmente a una red de ferrocarriles subterráneos y suburbanos, enlazados con la actual vía del Metropolitano, así como de todo el sistema de transportes urbanos de superficie por medio de tranvías, autobuses y trolebuses.

Dos grandes principios inspiran el Proyecto de Ley, los mismos que se han tenido en cuenta para ordenar el transporte urbano en los demás países.

En primer lugar se reconoce que el transporte es un problema nacional. También, que es preciso para resolverlo imponer un criterio de unidad; por ello, en esta Ley que indudablemente robustece la autoridad del Municipio, se le presta a éste una ayuda decisiva por el Estado.

Para servir al criterio de unidad, se unifica la múltiple y a veces contradictoria legislación que regía en materia de transportes, y se crea una Comisión coordinadora bajo la presidencia del Alcalde, con amplias facultades para el planeamiento y desarrollo del plan de transportes de Madrid y que permanentemente, en adelante, será el organismo rector y coordinador.

Sucintamente he de exponer los antecedentes que han dado lugar a la situación actual.

(1) Discurso pronunciado ante el Pleno de las Cortes españolas el día 12 de mayo de 1956.

Los transportes de superficie de Madrid fueron creados en el siglo pasado por Compañías inglesas y belgas. En 1920 el capital privado español adquirió la casi totalidad de las Empresas y por algunos años se desarrollaron en condiciones económicas satisfactorias. Esta situación, como en otras ciudades, no podía durar mucho, dada la desproporción entre el aumento de los costes y el de las tarifas. En 1933 se llegó a la solución de una Empresa mixta, hasta que en 1947 desapareció ésta para dar paso a la Empresa Municipal de Transportes, con capital absolutamente municipal. Es el mismo proceso que, con ligeras variaciones, presenciemos en todas partes.

Por una razón de orden social, se retrasa el reajuste de tarifas y, al no encontrar subvención para el precio político, el capital privado huye de los servicios públicos.

La Empresa Municipal de Transportes emprendió la etapa inicial sin el capital suficiente para los gastos de primer establecimiento. El Ayuntamiento se ha agotado económicamente en el esfuerzo evidentemente honroso, pero ineficaz, de montar los transportes en una ciudad que ha crecido de un modo gigantesco y con unas tarifas progresivamente deficitarias. En estos últimos años, a pesar de todas las dificultades, se ha tratado de mejorar los servicios y hemos aumentado en un 50 por 100 la flota, pero sin poder llegar a una apetecible situación de normalidad.

Al lado de estos transportes de superficie propiamente urbanos, existieron siempre un buen número de líneas particulares en la periferia de la ciudad para la comunicación con los pueblos limítrofes, que hoy, en su mayor parte, han sido anexionados a Madrid.

Por último, la Compañía del Metropolitano, que en 1919 inauguró su primera línea, en 1951 cerró el ciclo de sus construcciones con la línea de Sol-Legazpi. Explora un excelente servicio subterráneo en un total de 28 kilómetros. Esta entidad, verdaderamente excepcional por el servicio que presta, a pesar de su buena administración parece que no podría construir nuevas líneas, ya que lo elevado del coste de construcción y de primer establecimiento harían francamente deficitarias a las tarifas posibles en la actualidad. Por ello, el Ayuntamiento, hace nueve años, inició la construcción de la línea suburbana: Plaza de España a Carabanchel. El Estado ha reconocido que el esfuerzo era excesivo para el Municipio y, como precedente interesante a esta Ley, debemos considerar el Decreto por el que el Estado se hizo cargo de esa línea.

Para daros cuenta de la deficiente situación de los transportes de nuestra ciudad, veamos los medios con que contamos.

Diariamente circulan por la superficie de Madrid unos 480 vehículos, agrupados de la siguiente forma:

Tranvías	300
Autobuses	150
Trolebuses	30

Esta cifra no es fija, pues varía en más o menos, según las necesidades de la calle, según la situación de nuestros Parques, sin que suelen rebasar el mínimo de 475 vehículos ni el máximo de 500.

En las ciudades suficientemente servidas, el número de vehículos de transportes colectivo suele ser de uno por cada mil habitantes. En las mejor servidas llega a ser uno por cada 600 habitantes; pues bien, teniendo en cuenta que cada vagón del Metropolitano equivale a tres tranvías normales y que esta Sociedad tiene 200 vagones, equivaldrían a 600 vehículos, que sumados a los 500 coches de la Empresa dan una cifra de 1.100. Por tanto, Madrid, con su población de 1.800.000 habitantes, tiene hoy un déficit comparativo de 700 vehículos, con relación a cualquiera de las demás ciudades de sus características.

Esta situación angustiosa para el Ayuntamiento y que tampoco era soportable para el público madrileño, ni siquiera a cambio de tarifas excesivamente bajas, había de preocupar al Gobierno.

En 1954, una primera Comisión Interministerial, reunida con carácter oficioso en el Ayuntamiento, pero con la presencia de representantes de Gobernación, Obras Públicas y Hacienda, buscó soluciones para la Empresa Municipal de Transportes.

Por último, en diciembre de 1954, se formó una Comisión Interministerial presidida por el Director General de Administración Local, el Alcalde, el Primer Teniente de Alcalde, el Director General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera, el Comisario del Gran Madrid y representantes del Ministerio de Obras Públicas, Metropolitano, Ministerios de Industria, de Trabajo, de Hacienda, Delegado Provincial de Sindicatos y Empresa Municipal de Transportes. Esta Comisión Interministerial estudió exhaustivamente todos los aspectos de la cuestión.

Fruto de estos trabajos ha sido un plan completo de Transportes, que abarca tanto las líneas de la Empresa Municipal y del Metro como la construcción de nuevas líneas suburbanas y las normas de una nueva ordenación jurídica, que ha tomado cuerpo en este Proyecto de Ley que tengo el honor de defender.

Esta Ley, que parece tener un carácter ocasional y local, tiene extraordinaria importancia, tanto en el orden jurídico como en el de la práctica.

En un razonable afán de unificar la legislación vigente, será la única norma que regule los transportes de Madrid.

Veamos un poco la legislación vigente hasta la fecha.

1. La Ley General de Obras Públicas de 13 de abril de 1877 otorgaba competencia a los Ayuntamientos para concesión y aprovechamiento de las obras públicas que redundaran en pro comunal.

2. La legislación general de Ferrocarriles, integrada fundamentalmente por la Ley de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877 y por la Ley de Ferrocarriles secundarios y estratégicos de 26 de marzo de 1908, parte del principio de que las concesiones de los

ferrocarriles son, en todo caso, de la competencia del Ministerio de Obras Públicas. Se le quita, pues, a los Ayuntamientos toda competencia en la materia.

3. La legislación municipal, integrada fundamentalmente por el apartado e) del artículo 101 de la Ley de Régimen local, artículo 15 de la Ley de Ordenación urbana y artículo 68 del Reglamento de obras, servicios y bienes, considera de la competencia del Ayuntamiento la concesión y aprovechamiento de los servicios de transportes.

4. Los trolebuses se regulan por la Ley de 5 de noviembre de 1940 y Reglamento de 4 de diciembre de 1944.

5. En cuanto a las comunicaciones con los Municipios limítrofes se regían por la Ley de 11 de diciembre de 1942, Reglamento para ordenación de los transportes mecánicos, de 9 de diciembre de 1949 y Reglamento de coordinación de transportes, de 16 de diciembre del mismo año.

Pues bien, el precepto actual unifica esta legislación, a veces contradictoria, en beneficio de la autonomía municipal, ya que por el artículo 7.º se vuelve al criterio de la Ley de Obras Públicas de 1877, que es el mismo que mantiene la Ley actual de Régimen local. Y sin alterar el Estatuto que regula las concesiones del Metro, establece en el artículo 5.º que las nuevas líneas de ferrocarriles subterráneas y suburbanas, construídas por el Estado y el Municipio, revertirán al Ayuntamiento de Madrid.

Si en el orden jurídico el Proyecto es trascendental, tendrá más importancia quizá en la práctica.

Se crea la posibilidad económica de construir nuevas líneas y se coloca a la Empresa Municipal de Transportes en una situación de independencia económica que hará que deje de ser para siempre la pesadilla de la Hacienda madrileña.

Inspirado el Proyecto en el Dictamen de la Comisión Interministerial de Transportes, se establece tácitamente el principio de que los transportes habrán de ser rentables, cosa de extraordinaria importancia, pues no se conoce en la historia de la iniciativa ninguna Empresa floreciente que de antemano haya decidido perder, y, sobre todo, se crea un organismo permanente y vivo que, presidido por el Alcalde, coordinará los servicios, evitando superposición de líneas en competencia ruinosa, con un sentido rector y urbanístico para prever las futuras directrices del crecimiento de la ciudad.

De pasada he tocado el problema de las tarifas. Quisiera, aunque sea abusar de la benevolencia de las Cortes, afirmar ante los señores Procuradores que el principio, para mí indispensable, de unas tarifas rentables no excluye, sin embargo, este otro principio, reconocido por la práctica, por la ciencia económica y la política social: el principio del precio político para el transporte.

Sabemos que el nivel económico de nuestras clases modestas es todavía bajo. Sabemos que nuestro sistema tributario en cuanto a la

hacienda municipal y, posiblemente, en cuanto a la del Estado, no está suficientemente influido por un sentido social. Por ello, decir que las tarifas han de ser rentables no quiere decir que el usuario pagará íntegramente el precio del transporte. Para obtener el precio político, la tarifa va a ser subvencionada con los millones que el Ayuntamiento de Madrid consignará anualmente en sus presupuestos ordinarios para pagar íntegramente los intereses y amortización del Empréstito; también se puede considerar como subvención las cantidades muy considerables que el Estado y el Ayuntamiento invertirán en la construcción de los nuevos ferrocarriles subterráneos y suburbanos.

La novedad del sistema actual consiste en que la Hacienda municipal conocerá *a priori* lo que le cuestan los transportes. Desaparecerá la obsesionante situación de un déficit creciente y las tarifas deberán ser en adelante suficientes y flexibles.

Al Proyecto de Ley se formularon diferentes enmiendas: la de D. Luis Sáez de Ibarra, que proponía sustituir el Empréstito municipal por una emisión de una Deuda amortizable al 4 por 100 del Estado. Fué rechazada por la Ponencia, por entender que ello significa, de un lado, gravar los presupuestos del Estado y aumentar los gastos públicos por encima de lo que el Proyecto autoriza y, de otro, cambiar totalmente la estructura de la Ley, circunstancias que por precepto reglamentario implicarían una modificación en la tramitación del mismo. Otras enmiendas de los señores Marco Cecilia y Nieto Antúnez, trataban de exceptuar del ámbito de la Ley la concesión de determinadas líneas particulares, acogidas anteriormente a la Ley reguladora de transportes por carretera de 1942 y a los Reglamentos de servicio de coordinación de 1949. Hubieron de ser rechazadas también, porque se estimó que estaban en pugna con el espíritu de esta Ley, que trata de reforzar la soberanía municipal.

Acertadamente el Ponente Sr. García Hernández —y permitidme un inciso para subrayar cuánto le debe el Ayuntamiento a dicho señor Procurador por la inteligencia con que presidió la Comisión Interministerial, y me place reconocer que él es el verdadero inspirador de la Ley—, acertadamente, repito, dijo el Sr. García Hernández que esta Ley quiere dar la máxima autoridad al Ayuntamiento para exigirle la máxima responsabilidad en la resolución de los problemas de los transportes.

Este afán implica ese criterio de unidad, que proclamaba en mis primeras palabras como inspirador de este Proyecto de Ley.

Por otra parte, estimamos en la Ponencia totalmente infundado el temor, que parece que había inspirado a dicha enmienda, de que los legítimos intereses de los industriales transportistas pudieran ser lesionados por la competencia de la Empresa Municipal de Transportes o por arbitrariedades del Ayuntamiento.

Este ha demostrado plenamente, en el curso de los años y en el trato con las Empresas privadas, su falta de apetencia y su respeto

por los intereses ajenos, pero, además, para honra de nuestro régimen, sabemos que el interés privado está constantemente salvaguardado por el celo e imparcialidad de los Tribunales de Justicia, que inexorablemente impiden el menor error o arbitrariedad de la Administración municipal.

Fueron admitidas, en cambio, las enmiendas coincidentes de los Sres. Nieto Antúnez, Escudero y Valero Bermejo, que proponían una ampliación de la Comisión coordinadora de Transportes. Por ello, tendrán representantes en este organismo, el Instituto Nacional de la Vivienda y la Organización Sindical.

Permitidme, señores Procuradores, que desde esta tribuna, como Alcalde de la capital, dé las gracias al Gobierno y a las Cortes por la benevolencia con que acogieron este Proyecto de trascendental importancia para la vida de Madrid.

Sólo quiero rogar al señor Ministro de Hacienda que, si se aprueba, haga posible su realización, pues evidentemente ha de necesitar su alto patronazgo un Empréstito de mil cuatrocientos millones y, sin este Empréstito, será letra muerta todo cuanto aquí legislamos.

E invoco el nombre de Madrid, que es y quiere ser la capital cordial, hospitalaria y próspera de todos los españoles, para pedir a las Cortes que se apruebe este Proyecto de Ley.