

comodidad y de la higiéne, seguros como están de alquilarlas á subido precio antes de concluir las obras de construccion, como sucede hoy. Entre estas causas es quizá la mas poderosa la dificultad de locomocion.

El que hoy habita en un extremo de la Côte, y tiene necesidad de acudir diariamente, no ya al extremo opuesto, sino únicamente al centro, ó pierde un tiempo que reclaman sus ocupaciones, y se fatiga estremadamente, ó se vé precisado á usar de los carruajes de plaza, si los encuentra, que no siempre es fácil; y se juzga preferible sufrir la molestia de la estrechez de su vivienda y aumentar el gasto que ocasiona su desproporcionado alquiler, á invertir doble ó triple de este esceso de alquiler en carruajes, sin tener quizá la posibilidad de hacer este dispendio, ni tampoco la seguridad de hallarlos siempre que le sean necesarios.

Dícese que Madrid no es aun bastante grande para hacer necesarios los ómnibus. Sin reconocer que esta sea una verdad inconcusa, contestaremos, sin embargo, con una observacion. El perímetro actual de la Villa, su movimiento de locomocion y tráfico exigiria ya estos carruajes, y los exigiria imperiosamente si el vecindario no se hallase aglomerado en el centro; pero como segun se ha demostrado, esa misma tendencia á habitar en este punto, contraria de una manera reconocida á la salubridad de la poblacion, sostiene la fuerte demanda de las habitaciones en la zona central, alejando indefinidamente la posibilidad de que se inicie la baja de los exagerados alquileres que hoy se pagan y la necesidad en los propietarios de mejorar las condiciones de sus casas para sostener la competencia; de estas mismas con-

sideraciones se desprende, que aun cuando conviniéramos en que para la comodidad del vecindario no fueran actualmente indispensables los ómnibus, lo serian para facilitar su distribucion conveniente en todos los barrios de la Villa, para disminuir la demanda de habitaciones en los sitios céntricos, y consiguientemente, para que se pronunciase la baja en los alquileres, la necesidad en los propietarios de dar el conveniente ensanche y luz y ventilacion á las viviendas y la mejora completa en las condiciones higiénicas de Madrid. Y es tanto lo que contribuirá el establecimiento de los ómnibus á que se realice esa aspiracion constante del pueblo de Madrid, que muchos estadistas respetables consideran que á falta de una empresa que acometiese el planteamiento de este servicio, el Ayuntamiento mismo debería realizarlo, haciendo el sacrificio de las sumas necesarias, gasto que vendria á redundar en beneficio de todo el vecindario, en cuanto que contribuiria aunque indirecta poderosamente, á la baja en los alquileres, al ensanche y mejoramiento de las casas y habitaciones, y el cambio ventajoso de las condiciones de salubridad de esta poblacion.

## II.

Queda demostrado, que aparte de la comodidad del público, el servicio de ómnibus es una necesidad en Madrid por las otras importantes consideraciones que se dejan espuestas.

Esto sentado, veamos las condiciones que debe tener

este servicio para ofrecer completa utilidad y para que reuna las debidas cualidades de economía y permanencia.

El servicio de ómnibus, bien establecido, exige que se planteen en un mismo dia todas las líneas necesarias en la poblacion, y que estas líneas formen una red, que cruzando en diferentes direcciones desde los centros á los extremos, abarquen todas sus vias principales, para que ya que su marcha no pueda estar regulada por la conveniencia individual, cosa absolutamente imposible, coincidan los cruceros de unas líneas con otras, de tal manera, tan frecuentes y repetidos, que se encuentren en los puntos mas concurrentes de ellas unos carruajes con otros, en periodos fijos, inmediatos y constantes, de forma que permitan á los transeuntes cambiar de carruajes todas las veces que lo necesiten hasta llegar al punto de su destino, y que se hallen casi tan bien servidos, como si marchasen solos en un coche particular que obedeciese esclusivamente á sus deseos. A esta facilidad y facultad de cambios de unos coches á otros para seguir la dirección que á cada individuo convenga, se ha designado en el extranjero, con el apropiado nombre de *CORRESPONDENCIA*. Ahora bien; perteneciendo á una sola Empresa todos los ómnibus que hacen el servicio de una poblacion, la Empresa por su propio interés, regulariza las líneas y los cruceros de manera que haya tantas y tan frecuentes *correspondencias*, cuantas puedan satisfacer al público que se utiliza de los ómnibus; pero siendo varias las empresas, esta perfeccion del servicio tan esencial é importante no se establece, no puede establecerse;

por el contrario, á las líneas ó calles mas concurridas acudirán los carruajes de todas las empresas; en las menos frecuentadas no habrá ninguno; y la competencia y la rivalidad serán nuevos motivos para que el servicio no se haga bien y el público sea perjudicado. Se podrá alegar que ese mismo interés impelerá á las diferentes empresas á entenderse y establecer las correspondencias, y que la autoridad puede obligarlas, en último caso, á regularizarse <sup>(1)</sup>; podrá esto decirse, y esto podrá tambien creerse fácil en teoría, pero en la práctica es imposible, como ha demostrado la esperiencia en todas ocasiones. La tendencia de todas las empresas concurrentes á un servicio, nunca es la prudente competencia, siempre es la de atraerse, á todo trance, el favor del público, dificultando que lo haga bueno la competidora, desconceptuándola y vejándola; y siempre la rivalidad y la animosidad son las pasiones que animan á los que se hacen el concurso; las utilidades de unas empresas están en razon directa de las pérdidas de las otras, y las pérdidas vienen del descrédito; el descrédito, pues, es el arma de que se valen, buscándolo por todos los medios imaginables, buenos ó malos. Esta es la condicion humana, esto lo que se vé prácticamente en todas las empresas rivales, en todas sin exceptuar una. Para conseguir otra cosa, para obtener que el favor del

(1) Cada uno de los sistemas, el de libre industria y el de privilegios, tienen sus condiciones especiales; en el de libertad, la autoridad no puede imponer otras que las exigidas por la moral y las buenas costumbres y por la legalidad comun; en el que puede imponer sus condiciones es en el segundo; pero adoptar el de libertad é imponer restricciones y pretender regularlo como en la concesion esclusiva, sobre ser un absurdo, es una tiranía monstruosa.

público se procurase por medio de mejoras constantes, progresivas, etc., seria preciso: primero, cambiar las condiciones de la humanidad; y segundo, inventar el medio de poder hacer esas mejoras triunfadoras sin los grandes gastos que suelen ocasionar la ruina de la que triunfa, al mismo tiempo que consigue la de su rival, arrebatándole el favor del público.

Bellas teorías se dicen y se escriben contra esta triste verdad, que reconocen cuantos discurren y observan los hechos; pero las teorías son teorías, y la verdad práctica es la verdad. Y llega á ser tan comun á los agentes de las empresas rivales esa tendencia, que aun en algun negocio en que los principales directores por carácter y otras causas, han querido encerrarse en una circunspecta y bien entendida competencia, les ha sido imposible contener en los justos límites á sus dependientes subalternos.

Pero por si estos razonamientos no fuesen eficaces para convencer á la administracion, ni la universal experiencia en que los apoyamos, y citando de pasada el triste ejemplo de la Compañía de diligencias Generales que agotó su cuantioso capital en estas luchas terribles, que produgeron su ruina, que coincidió con su último triunfo sobre otra empresa; haremos una ligera reseña de lo que ha sucedido y sucede con respecto al servicio de ómnibus en Paris y Lóndres, que confirmará la asercion de cuán necesario es, para que sea completo y bueno, el que se halle bajo de una empresa y una Administracion; y elegimos estas dos capitales, no porque no pudiéramos citar con el mismo fin á Burdeos y otros cien puntos, donde se han verificado los mismos hechos y los

mismos resultados, sino por ser las de mas importancia, ambas capitales de dos grandes naciones donde evidentemente la civilizacion está mas avanzada y la administracion es mas perfecta.

En París existian dos compañías de ómnibus <sup>(1)</sup>: el público estaba menos que medianamente servido; no tenia correspondencias, en algunas lineas habia coches de las dos empresas, en otras de ninguna; lo que alguna bajaba en los precios de los asientos, bajaba tambien en las demas condiciones de rapidez de la marcha, seguridad y comodidad de los coches; la municipalidad de París, que no habia podido corregir aquel desarreglo, porque cuando se halla vigente el sistema de libre industria y libre concurrencia, á la autoridad, sino ha de ser tiránica, le quedan muy limitadas sus facultades, segun queda expuesto en la nota primera, la Municipalidad, pues, de París, como medio de que el servicio se estableciera cual al público convenia, buscó indirectamente el de unir am-

(1) Cuando en 1825 se introdugeron los ómnibus en París, al ver el éxito que habian alcanzado en Nimes, primera ciudad que restableció esta manera de locomocion interior de las poblaciones, ya iniciada en tiempo de Luis XIV, aunque sin éxito entonces, y cuya invencion se atribuye á Pascal, una porcion de empresas hicieron la concurrencia á la primera con invenciones y novedades, apareciendo los llamados *dames blanches*, los *tricycles*, carruajes que solo tenian tres ruedas, los *favorites*, los *diligentes*, etc., etc., los precios de los asientos fijados desde el principio en 25 céntimos de franco, fueron en descenso, produciendo estas bajas los resultados que eran consiguientes; despues de una larga lucha y cuando ya habian desaparecido muchas compañías, y á consecuencia de la medida de aquella municipalidad mas abajo mencionada, se fusionaron las dos que quedaban en 1.º de junio de 1854, medida que quizá evitó que se arruinasen tambien y de la cual ha resultado el inmejorable y económico servicio que hoy disfruta aquella capital; servicio que



bas compañías y con esta intencion concedió un privilegio por treinta años, pero concediólo á las dos mancomunadamente. La fusion vino como consecuencia precisa; hoy el público de París está inmejorablemente servido; regulados los precios y reducidos al minimun posible, sabe siempre lo que ha de pagar y sabe igualmente que es lo menos que ha pagado y lo menos que puede pagar para estar bien servido. Precios reducidisimos, por cierto, porque la empresa no tiene que forzarlos en unas ocasiones para reintegrarse de lo que la competencia le hace perder en otras. Existen carruajes en todas las líneas en que son necesarios; se hallan en todas ellas perfectamente organizadas las correspondencias; la compañía establece nuevas líneas en las muchas calles que se construyen, sin esperar á que se avvicinden completamente y sin embarazarle el temor de las pérdidas, que aunque las sufre, no afectan á una empresa que está enteramente desahogada, ni la esponen á quiebras y catástrofes mercantiles, que al ocasionar su ruina, producirian la de las mil familias que sostiene, afectarian fuertemente á la industria y al comercio, y privarian á un pueblo de servicios útiles, necesarios y dificilmente reemplazables.

En Lóndres <sup>(1)</sup> no se hallan privilegiadas las empre-  
 tiene además todas las garantías de permanencia que ofrece una gran compañía perfectamente desahogada que cuenta con mas de 600 omnibus en marcha con una dotacion de ocho caballos cada uno, y 400 carruages para reposicion, que dan un total de 1000 carruages y cinco mil caballos.

(1) Los omnibus en París y en las demas ciudades de Europa y América donde se hallan establecidos, sustituyen á los carruages de plaza; en Lóndres mas bien puede considerarse que hacen el servicio de las diligencias ó carruages de viaje, atendidas las enor-

sas de ómnibus: las leyes de aquel país no autorizan á conceder fácilmente privilegios á estas industrias; pero en Lóndres hay una gran compañía, que como todas las industriales desea ser exclusiva, y lo que no puede obtener al abrigo de una ley que autorizara el privilegio, intenta conseguirlo valiéndose de los grandes medios de que puede disponer y al amparo de las leyes que consagran allí de una manera tan inviolable el respeto á la libertad de la acción individual (1). Los carruajes de esta gran empresa, persiguen en las mismas calles de aquella capital, á los de las nuevas que intentan presentarle competencia, hasta imponerlas su dominación. Los carruajes de las nuevas empresas, van escoltados por ambos lados por los de la gran compañía, que corren,

mes distancias de aquella gran población, que mide desde *Bow* á *Hammersmith* doce millas inglesas ó sea unas cuatro leguas españolas de longitud, en una extensión de diez millas ó sean mucho más de tres leguas de ancho, y atendiendo además á que los ómnibus no se limitan á recorrer las calles del interior de Lóndres, sino que continúan su marcha después de haber atravesado la población y unos llegan al sitio real y jardín de aclimatación de *Kew*, cerca de seis kilómetros de Lóndres, otros siguen hasta *Richmond over Thames* que se halla más lejos aun, y otros en fin á los demás sitios de concurrencia de las cercanías de la gran capital.

(1) A este mismo propósito y á estos medios, se atribuye en Lóndres la desaparición de los bellísimos ómnibus que cruzaban la capital por una vía férrea, aunque movidos por caballerías, que partían de las cercanías de *Abbey Westminster* y *Guildhall* y se dirigían, atravesando gran parte de la población, á las cercanías de *Bedlan* en el extremo meridional de aquella metrópoli, etc. En Lóndres ha intentado y conseguido esto una empresa *no privilegiada*; en París la empresa *con privilegio*, no solamente no ha pensado en destruir la de ómnibus de la misma clase de *Trams-Way* que parten de la Plaza de la Concordia y van á *Pasy* y *Oleuille* en competencia con sus propios carruajes que se dirigen al mismo punto por los Campos Elíseos, sino que por el contrario les lleva



si corren, que se detienen cuando se detienen <sup>(1)</sup>; con este singular expediente impiden que el público en la precipitacion con que allí es preciso marchar, y con la aglomeracion de gentes y carruajes que hay en el centro de negocios de aquella gran capital, pueda ocupar los carruajes perseguidos; las nuevas empresas pierden y se arruinan, ó se someten á la gran compañía, no sin que esta feroz competencia dé ocasion á desgracias, causas, pleitos y á todo género de malas consecuencias; siendo nulas las ventajas que de la competencia reporta el público, que sin obtener nunca beneficio en los precios ni mejora en el servicio, viene á ser muchas veces víctima de estas terribles luchas <sup>(2)</sup>.

---

desde su estacion de *Palais Royal* á la de la Plaza de la Concordia, los viajeros que prefieren ir á *Pasy* en los ómnibus de la via férrea movida por sangre. ¡Qué diferencia de conducta entre la empresa privilegiada y la no privilegiada! ¡Qué leccion tan elocuente acerca de las ventajas de los dos sistemas aplicados á estas empresas!

(1) A consecuencia de esta singular manera de perseguir que tienen los ómnibus de la gran compañía, *el Punch* los llama las nodrizas de los coches de las nuevas empresas, por lo que los estrechan y comprimen; pero nodrizas que ahogan á fuerza de estrecharlos.

(2) La prensa inglesa se ha ocupado frecuente y repetidamente en censurar estas luchas y llamar la atencion de las autoridades sobre ellas, á fin de que adopten disposiciones que eviten estas feroces rivalidades de que el público es ordinariamente víctima: entre otros periódicos, el que con mas frecuencia ha hablado de estas competencias en su estilo satírico peculiar, es *el Punch*, y aun cuando no es fácil traducir bien sus censuras, ensayaremos á trasladarlas de la manera posible para dar una idea de ellas. Cada una de estas criticas va acompañada de un grabado.

En el número 694, 28 de octubre de 1854. El conductor triunfante por haber arrebatado un pasajero á otro conductor rival, le dice haciendo una mueca truanesca:

—«Oh! sí, mira; la señora te saluda respetuosamente; y yo

Esa misma falta de armonía entre las empresas impide que allí, en aquella populosa capital donde las distancias se cuentan por leguas, pueda haber correspondencias de líneas, á pesar de la grande utilidad

---

habria preferido verla *reventada* antes que te hubieras apoderado de ella...»

En el número correspondiente al 1.º de diciembre de 1849, el grabado representa una escena en que se vé que el conductor con su ómnibus, ha destrozado una rueda á otro que atropella y rompe la cabeza y una pierna á una persona de las que iban dentro. *El Punch* pone en boca del conductor estas palabras que dice á los atropellados en tono zumbon:

— «Muy bien caballero, conduce V. á las mil maravillas; pero no importa, métase V. dentro de mi ómnibus, los jacos los llevaremos á remolque y su carromato en el interior.

En el número 1002, setiembre 22 de 1860.»

El pasajero que va delante al lado del conductor, segun se vé en el grabado, le dice lo siguiente:

— «Vamos conductor, le digo á V. que no tiene derecho á arrastrarse así á paso tan lento. Esto es insufrible! insisto en que vaya V. más de priesa:»

El conductor con mucha calma, contesta:

— «Oh! sí, ¿para espantar á los pasajeros que van dentro del ómnibus, que juzgarán que ha empezado la persecucion, y cansar á los caballos antes de que llegue el momento de correr furiosamente en competencia con el ómnibus enemigo? ¿No tiene V. vergüenza? Que ande de priesa! Está V. fresco. No seré yo ciertamente el que lo haga hasta que llegue la hora de la lucha, de la lucha terrible que ya se acerca.»

Otros muchos artículos del mismo género que tenemos á la vista podíamos tomar de este periódico y de otros, que omitimos por no hacer interminables estas notas, y porque consideramos que con los anteriores basta para que se forme juicio de á lo que allí, en Lóndres, conduce esa competencia que degenera en lucha feroz hasta arruinar ó sojuzgar á las nuevas empresas, buscando por este medio el monopolio que no puede encontrarse al abrigo de la ley. Y debemos advertir, que la traduccion que antecede, no da sino una pálida idea de la acritud de las censuras del original, en que se emplean los modismos y las

que de ello resultaría; contribuye á que las tarifas y los precios no puedan ser análogos, y da ocasion á que se agrien y acaloren las disputas que se entablan frecuentemente entre los pasajeros y el conductor sobre las millas que han recorrido y la cantidad que han de pagar <sup>(1)</sup>.

¡Qué diferencia tan grande se observa entre el servicio de ómnibus en Lóndres y el de París, Burdeos y otras capitales donde está á cargo de una sola empresa, resultando todas las ventajas de esta comparacion á favor de los segundos, á pesar de ser objeto de concesiones exclusivas, ó mas bien á causa de esto mismo!

El estudio que de la organizacion de este servicio hemos hecho, con el fin de plantearlo de una manera duradera y á la altura de lo mas perfecto, nos ha demostrado cuanto llevamos espuesto, y nos ha convencido que para llevarlo á realizacion como es debido, y para que al público reporte todas las ventajas que puede ofrecer, es indispensable que se hallen todas las líneas bajo una misma administracion; y si esto sucede por punto general en esas capitales, ¿cuánto mas necesario será que así se verifique en Madrid, donde hay que luchar con todas las dificultades que presenta lo acciden-

---

frases duras y fuertes de que usa el populacho de Lóndres, intraducibles á nuestro idioma.

Conservamos la coleccion del *Punch* que contiene estos artículos y otros semejantes sobre el mismo asunto, que enseñaremos á todo el que guste confrontar el original con la traduccion que antecede.

(1) Las tarifas de los ómnibus de Lóndres no son, como no pueden ser, por líneas, sino por millas; de aquí las cuestiones de si se ha ocupado el carruaje milla y media ó milla y tres cuartos

tado del terreno. (1), la falta de largas y grandes calles, siendo la mayor parte estrechas, cortas y turtuosas, lo áspero del empedrado que fatiga escesivamente y perjudica á las caballerías, abrevia la descomposicion de los carruajes y acelera su destruccion completa, y donde se tropieza ante todo con la repugnancia reconocida con que los mira la clase media, que es cabalmente la que mas debia contribuir á sostenerlos (2) ?

---

y las disputas sobre lo que se ha de pagar, que con frecuencia producen detenciones, etc., etc.

(1) Lóndres apenas tiene pendientes perceptibles: París es tambien generalmente llano, solamente las calles de *N.-D. de Lorette* y su continuacion *Pl. St. Georges* y *rue Fontaine* y sus paralelas y alguna otra, presentan una muy suave cuesta, que no obstante, por las condiciones pesadas de los carruajes, exigen caballerías de refuerzo, que para la primera se hayan situadas al principio de la cuesta en la *rue Flechier*; en la *rue Clichy* está la parada de tres caballos para la subida de *Batignolles*, etc., etc. ¿Qué será preciso hacer en Madrid donde las pendientes son tan grandes como las de las calles de Segovia, Toledo, Embajadores, Meson de Paredes, Atocha, Carrera de San Jerónimo. Alcalá, Caballero de Gracia, Carretas, Montera, y en fin, las de casi todas las de la Villa? ¿Qué número de caballerías tan escesivo necesitarán los carruajes, cuántas paradas para los refuerzos, cuántos dependientes, cuánto contribuirán estas condiciones del terreno á estropear las caballerías y los coches, cuánto á aumentar los gastos? Reflexiónese sobre esto, y calcúlese el fuerte capital que será necesario para establecer bien el servicio. y el enorme gasto de descomposicion, reposicion y entretenimiento que se originará.

(2) Esta prevencion y repugnancia con que en Madrid se miran estos carruages por el público, es, sin duda, una de las dificultades mas fuertes con que tiene que luchar la Empresa que se propone establecerlo, dificultad más costosa de superar y vencer, que las enunciadas; dificultad que, si á fuerza de lujo en los carruages, de puntualidad en el servicio, de constancia y de gastos enormes no se domina y se vence, ha de ocasionar la ruina de los capitales que á esta empresa se consagren. Problema que es hoy completamente insoluble y que encerrando la