

EL FERROCARRIL
DE PONS A TARRAGONA
PER CERVERA, STA. COLOMA I VALLS



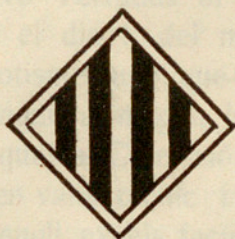
TARRAGONA
AGOST, 1919

ARXIU GENERAL DE LA DIPUTACIÓ DE BARCELONA
BIBLIOTECA

lligall 3204

AL·LOCUCIONS

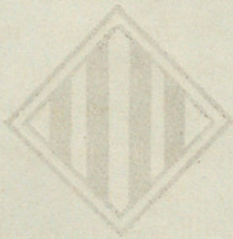
EL FERROCARRIL
DE PONS A TARRAGONA
PER CERVERA, STA. COLOMA I VALLS



TARRAGONA
AGOST, 1919



EL FERROCARRIL
DE PONS A TARRAGONA
PER CERVERA, STA. COLOM I VALLS



TARRAGONA

Imprenta F. Sagrañes.—Tarragona

AL·LOCUCIONS

La Comissió de Propaganda de la zona de Tarragona, designada per la solemne Assemblea celebrada al palau de l'Ajuntament d'aquesta ciutat a fi de portar a terme l'execució del projecte de ferro-carril de Tarragona a Pons, es complau en enviar a les comarques interessades el text íntegre de la lluminosa conferència donada sobre aquest tema per l'il·lustrat enginyer N'Esteve Terradas al saló Consistorial d'aquest Ajuntament el dia 2 del mes que cursa, i fer ressaltar el patriotisme amb que ha sigut acollida, pels que sotscriuen, aquella magna iniciativa.

Res podria dir aquesta Comissió que superés, en interès, en emoció, en valor tècnic i en claretat expositiva les paraules d'aquell excels facultatiu, ni caldria, per tant, que'l meritíssim treball que enclou la substància d'aquest opuscle anés precedit del nostre exordi, si no tractèssim, com en realitat tractem, de fer entendre que aquelles paraules han prè en la nostra voluntat i l'han fecondada, encomanant-nos la beneïda inquietut creadora que va inspirar-les.

Interessa particularment en aquesta Comissió, després de testimoniar l'entusiasme amb que s'ha prè la tasca que li fou encomanada, remarcar el que per a tots els pobles afectats té de més suggestiu i simpàtic

aquest projecte: ço és el demanar el concurs de tots per a la realització de la magna empresa, estimulant el nostre amor a la prosperitat de la terra nàdva en comptes d'excitar la cobdícia de les classes adinerades en vista d'un negoci més o menys positiu.

Aquesta contribució que's demana aixís a les municipalitats com a tots els veïns i terratinents dels pobles quina riquesa es tracta de vigoritzar, constitueix l'aspecte més agradós del projecte. Abans, es perseguia la construcció d'un ferrocarril estudiant les circumstàncies de l'explotació com a base d'una utilitat temptadora pel capitalista.

El públic éra—i segueix essent—per aquesta mena d'empreses, l'objecte de l'explotació. Per damunt dels desitjos i fins dels interessos del públic hi planava l'interès especulatiu, sovint ingrat, de les empreses anònimes mestresses absolutes del servei.

Doncs aquest ferrocarril de Pons a Tarragona, projectat amb una visió tan enlairada dels elements de riquesa que's desitja beneficiar, té l'innovació de reclamar el concurs d'aquestos mateixos elements, donantlos-hi una participació en l'esforç constructiu que, un cop realitzada l'obra, s'haurà de convertir en una llegítima intervenció de sobirania, fent que l'empresa es degui espiritualment a la voluntat, no certament capritxosa sinó assabentada, dels seus contribuïents més genuïns.

Demés de la participació que en la realització d'aquest ferrocarril hi tinguin l'Estat, la Mancomunitat, la Diputació i el capital privat, la part de capital representada pels emprèstits conseguits pels Municipis amb la garantia dels impostos que estableixin en concepte de *Plus*

valia de les finques i les explotacions afavorides, així com aquella altra part integrada per l'aportació de les terres que altrament deurien ésser expropiades i de materials i treballs de tota mena, representaran el nervi i l'ànima d'aquesta trascendental empresa, de manera que, temps a venir, en comptes de deixar als nostres fills el llegat més o menys esquitit d'uns títols adquirits, sense fè, en les secretes orientacions de l'estalvi, podrem mostrar-los aquesta obra de seny i patriotisme com exemple del nostre amor a la terra que'ns ha vist neixre, a la grandesa del seu pervindre i al benestar de les generacions futures.

Tarragona, agost de 1919.

LA COMISSIÓ COMARCAL
DE TARRAGONA - VALLMOLL

El concurs de la Mancomunitat de Catalunya per a la construcció de ferrocarrils secundaris, obra en nostra terra amples i fecondes perspectives de riquesa i millorament. Cal no més que'ls pobles, no sols invocant deures del més pur patriotisme, sinó per exigències imperatives de llurs propis interessos. es captinguin de la trascendental importància que té posseir un ferrocarril que'ls posi en comunicació immediata amb altres comarques i poblacions, entre les quals hi ha una unitat superior per damunt de les separacions arbitràries a que són condemnades per l'actual organització de les comunicacions carrileres.

El ferrocarril de Tarragona-Valls-Cervera-Pons, és l'artèria principal de la xarxa de ferrocarrils secundaris que la Mancomunitat treu a concurs, és la indispensable articulació de tot un sistema de comunicacions que, sense ell, restaria fet a troços, sense possible enllaç. Aquesta ferrovia atansa a pobles i comarques de la pàtria catalana, avui allunyades entre sí: és el braç de ferre que relligarà perpetuament el Pirineu amb el Mediterrani; ell serà l'orga natural d'intercanvi entre'ls fruits de la terra i les riqueses mineres de les terres altes lleidatanes: l'adinerament de tota mena de productes, irremarcablement dels agrícoles, que trobaran fàcil sortida, i en conseqüència l'adquisició de nous mercats i l'implantació de relacions econòmiques, abans insospitades. La riquesa de les nostres comarques, fins ara inèdita, perquè

estaven congestionades per un isolament destructor, s'escamparà i pendrà ample volada, fent sorgir arreu noves fonts d'energia, brollant deus meravelloses de fortes activitats, concurrències fecondes d'estímuls i inquietuts creadores que constituiran el factor indispensable de la nostra independència econòmica, l'abundància de les famílies, el goig del viure i la pau dels pobles en el ritme armònic del progrés i de la cultura.

El Els pobles compresos en la nostra Secció pertanyen a tres comarques ben definides, el Camp, la Conca i la Segarra. Estem aprop uns dels altres i no podem donar-nos les mans. Els nostres productes tenen una sortida ben natural, el port de Tarragona, i no obstant han de pendre direccions estranyes. No tenim comunicacions, i aquí rau la causa principal de la decadència de algunes de les nostres poblacions. Mes ara se'ns ofereix un instrument insubstituible per a sortir d'aquest fatal isolament i iniciar un període de gran prosperitat. Penseu, catalans d'aquestes encontres, lo que per vosaltres seria aqueix camí de ferre que, deixant al camp i vorejant les riberes del Gayà, s'enfilaria per la part alta de la Conca fins al punt estratègic de Santa Coloma. El somni de nostres avis, l'il·lusió inquietant de tots nosaltres, seria una esplèndida realitat. I som nosaltres els qui hem de realitzar tan bella empresa. No hem d'esperar que la facin els altres, ni hem de consentir que una cosa carn de la nostra carn i os dels nostres ossos sigui entregada a mans estrangeres. Cada u de nosaltres ha de tenir el noble orgull d'ésser amo de la gran obra, perque a tots ens afecta igualment i ella ha d'ésser filla de l'esforç combinat de tots.

La Comissió Comarcal confia en el patriotisme de tots. Avui fa una crida suprema per a que'ls pobles i els ciutadans aportin llur concurs en la mesura de les seves possibilitats. Que'ls propietaris s'avinguin a cobrar en accions la part de les finques que hauran d'expropiar-se; que les persones adinerades col·loquin els seus capitals en cèdules del ferrocarril; que tots els contribuïents acceptin patriòticament el petit sacrifici d'un augment en les quotes a pagar, i que fins els desheretats de tota mena de bens, posin en la llur paraula accents vibrants que convencin als que dupten i tornin als indiferents en apòstols inflamats de l'empresa. Això és lo que espera la Comissió. Ha arribat l'ocasió de fer un petit sacrifici, que després ens donarà el cent per u. Siguem dignes dels nostres pares i volguem transmetre als nostres fills el benestar i la riquesa que avui se'ns brinda. El moment és d'una gran responsabilitat. Aquesta és l'hora solemne i heroica que passa oferint-nos les primícies d'una vida nova. Si, indolents i freds, no la sabem aprofitar, tota la culpa serà de nosaltres i les generacions que vindran maleiran inexorablement el nostre egoïsme suïcida.

Valls, agost de 1919.

LA COMISSIÓ COMARCAL

ALS VEINS DE PONS I SA COMARCA

Ja sabeu per la brillant conferència donada per l'il·lustre Director d'Obres Públiques de la Mancomunitat Sr. Terradas, la gran obra que se n'és projectada, per al pervenir de Catalunya i d'una manera especialíssima d'aquesta Comarca.

El ferrocarril de Pons a Tarragona és l'obra més capdal, de més transcendència que podia imaginar-se per a nosaltres.

D'ella ens beneficiarem tots; els propietaris i mitjers, els agricultors i industrials, tots els que exerciu algun ofici, amos i moços, pobres i rics.

La facilitat i baratura en el transport és la base de la riquesa i del benestar d'una comarca. Els pagesos treureu dels fruits de la terra un preu més remunerador a vostres treballs; els industrials i comerciants podreu obtindre a menys preu vostres articles, i el treballador, el jornalер (en l'augment general de riquesa del país), podrà disfrutar de jornals que abastin a totes llurs necessitats. Ademés l'existència d'una via fèrria farà neixre indústries noves que s'aniran implantant, i que's traduiran en augment de població i augment de riquesa i de benestar econòmic i social.

La nostra vila i comarca estan damnades a un quietisme de mort i a un estancament en la via de progrés,

si una via fèrria no'ls facilita el fàcil intercanvi de productes amb altres terres.

El ferrocarril aportarà, además, una gran corrent de viatgers de tota l'alta muntanya lleidatana, perquè convertirà la nostra vila en el pas obligat, en la clau necessària que tancarà i obrirà tota mena de comunicació entre el plà i la muntanya.

Nosaltres ens veiem ja aquesta petita vila ponsicana, que fins ara ha dormit quieta al suau murmurí de les aigües del Segre, convertint-se a grans gambades en una ciutat populosa que va aixamplant-se per tots costats, per a donar cabuda a la generació d'obriers que aquí han de vindre, per a extraure de les entranyes de la terra tresors insospitats per les gèneres que'ns han precedit i que esperen amatents el pic del minaire que'ls tregui a la llum del sol i els escampi pel món en rius de riquesa.

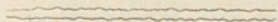
El xiulet del ferrocarril despertant del seu son pesat a aquesta recolzada del Segre, serà'l xiulet de glòria que anunciarà a la nostra vila el dia benhaurat del seu alliberament, de la seva entrada definitiva en la lluminosa via del progrès, per on trasquen els pobles avençats, conscients i lliures.

I aqueixa visió esplèndida de la nostra vila i comarca transformades, enriquides, corrent freturoses per les amples vies del treball que dignifica als homes, i del progrès que ennobleix i enlaira els pobles, no passaria d'un somni irrealitzable sense el camí de ferre, que'l Govern de casa nostra, l'honorable Mancomunitat, acaba de projectar.

Perxò és necessari que tothom, en la mida de llurs

forces, aportí el seu concurs a n'aqueixa gran obra, i així ho esperem del seny i del patriotisme de tots vosaltres.

Pons, agost de 1919.—*La Comissió Comarcal:*
—JOAN AUDET, batlle.—ANTONI CASTELLÀ, advocat i propietari.—DR. FRANCISCO MONTANYÀ, metge i propietari.—JOSEP PINÓS, comerciant i propietari.—ANTONI MALLOL, comerciant i propietari.



CONFERÈNCIA

DONADA PER L'ENGINYER E. TERRADAS AL
SALÓ CONSISTORIAL DE L'AJUNTAMENT DE
TARRAGONA EL DIA 2 D'AGOST DE 1919

PRIMERA PART

I. — De la topografia de Catalunya

Que la terra de Catalunya és de forma irregular i accidentada és cosa de tots coneguda. Aquesta circumstància que entranya la resolució difícil del problema del transport, té, en canvi, com a contrapartida favorable, l'existència de les grans forces motrius hidràuliques: blanques de les neus foses o verdes dels rius que baixen de les regions boscanes. Té encara l'aventatja de tancar en el si de ses valls riqueses mineres de gran anomenada i abrigar en ses planes les millors terres de conreu, molles de les sangries que els canals xuclen dels rius.

La terra catalana té dues regions naturals que podriem dir-ne oriental i occidental, separades per la gran serralada que, arrencant en el nus de l'alta Cerdanya, origen del Ter, del Llobregat i del Segre, es continua en la muralla del Cadí, d'on arrenca l'esquenada de terres altes i tossals, limitada pel Cardoner i el Segre, que baixa per Solsona i La Segarra, i cobrint l'ample espai breçol del Noya, del Gayà, del Llobregós i

el Cervera ovira el mar en la serra de Brufaganya i pic de Montagut.

Una derivació S. W., des de Santa Coloma, segueix per la serra del Tallat, fa de conca a la de Barberà i en les tres masses de Roquerola, de Prades i del Montsant arriba a l'Ebre, que surt a la mar guiat per les serralades del Cardó i el macís formidable i rocós que va de la serra de la Mola a les terres de Tortosa.

II.— Del problema dels transports

Tota possible comunicació entre banda i banda de l'espi-na dorsal esmentada, ha de topar amb l'inconvenient de pujar i baixar l'esquena que forma, i si el transport és per ferrovia, precis serà una obra d'importància. Així veiem el Nord, per exemple, rodolar per les altures de Calaf i Sant Guim, al Central Català obligat a una sèrie de rampes i corbes que dificulten l'explotació, a M. Z. i A. foradant l'Argentera, i per sortir a la vall de la Cerdanya passar el transpirenaic sota les neus de la collada de Tosses.

I, no obstant, les relacions a una i altra banda de Catalunya, amb el progrés de la civilització, amb les necessitats de vida de relació cada dia més imperioses, amb el problema de l'encariment dels queviures i primeres matèries i la necessitat de acudir al mercat mundial, no com a país per explotar, sinó com a país que sap fer valer les seves riqueses, obliguen a construir nous elements i mitjans de transports.

Elements i mitjans de transports que han de obrir la porta a la riquesa que espera la mà que la desvetlli, que ha d'avalorar mines de carbons a les valls de Tuxent i Pla de Sant Tirs, el ferre de les riberes de l'Alt Urgell, el coure del Ribagorça, el plom de Bellmunt, les terres argiloses de Gandesa i les sals potàssiques des de Suria al Llobregós. I no sols la riquesa mi-

nera, si que també la que dóna el treball, aquest treball del pagès català que ha arrencat les pedres de l'herm una a una i n'ha fet horts i jardins i bosc d'arbres fruiters, del pagès català que és l'honra més pura de la terra.

III. — Del fracàs de la construcció de ferrovies per empreses particulars. — Són obres a fer pel Govern.

Gent previsor, de temps ja lluny, ha embastit el problema dels transports. Gent que ha portat el seu esforç personal fins el sacrifici per al millorament de la difícil qüestió a Catalunya.

Però, senyors: d'una banda l'endarreriment que portem sempre en tota qüestió d'enginy, molt més gros encara del que àdhuc molts professionals es pensen, i la magnitud de l'empresa, han fet que'l esforç d'aquests personatges benemèrits quedés sense rendiment.

Que el transport a fer exigeix l'existència d'una xarxa ferroviària local, és cosa evident. Mes, passat el temps de furor en construccions ferroviàries, vingué la depressió i el capitalista s'hi mostrà esquiú.

Aconseguit l'enriquiment dels primers acaparadors de finances, restà la mina agotada, i el més gran descrèdit envoltà les possibilitats d'èxit de noves ferrovies. En especial, les d'interès local foren definitivament classificades com indesitjables per al diner d'empreses particulars, malgrat les facilitats que els governs es vegeren forçats a concedir.

Demés, la tècnica ferroviària ha hagut d'adaptar-se a exigències del públic i, com conseqüència, s'ha multiplicat l'àrea de les estacions i terminals, i progressivament ha crescut el pes de vagons i locomotores, així com el cost del material i treball, amb la qual cosa no sols s'es enfondit l'abim que

separava les ferrovies grans de les petites, sinó que les complicacions de construcció i l'explotació d'unes i altres han portat necessàriament a concloure que

El problema dels transports no pertany a la finança privada, pertany a la finança pública.

Un darrer esforç ha fet aquella. A causa per una banda de dificultats d'orde tècnic, principalment en l'explotació ferroviària, dificultats que per no presentar-se a Espanya no mento ara, i per altra part les proporcions extraordinàries de la indústria dels camions, s'ha pogut creure un instant que, singularment el tràfec d'interès local i a voltes part del general (v. g. entre New-York i Filadèlfia), havia d'ésser resolt pels *trucs* automòbils que permeterien una major rapidesa i el transport a domicili. Mes, a pesar de l'empenta amb què s'ha emprès la nova indústria i de l'esperit de competiment que l'afavoreix, ara s'està veient que la via lleugera d'interès local és insubstituïble, i veus autoritzades s'alcen arreu per a destruir la bancarrota de crèdit que avui les nimba.

I és que aquestes vies no han d'ésser fetes per realitzar un negoci. Són elements de vida de relació que toca procurar al Govern com a encarregat de vetllar pel progrès públic. Són aventatges i avenços que han d'ésser fruit de l'esforç col·lectiu general i singularment dels que més l'han de disfrutar.

Aquí rau la part essencial de la nova finança. No cal esperar que es sacrifiqui un particular, no; *el que ha de donar la base fonamental per a l'execució de l'obra, és la massa directa o indirectament interessada per al profit que a ella li representa en sos afers comercials, en la sortida dels productes, en la baratura dels transports.* Així cada u, capitalitzant el benefici, aprompta el numerari o l'aport que una administració acurada i sèria, amb la ajuda de l'Estat i de la Mancomunitat, pot emplear immediatament en la construcció de l'obra.

La ferrovia secundària, doblada de tramvia, electrificada, introduint-se amb els seus carrils per carrers i places fins al cor

i centre de la vida comercial dels pobles, amb servei sovintejat, arribant a cercar la càrrega als mateixos magatzems o al camp, permet la vida camperola i a l'hora ciutadana, els aventatges de l'antigor i de la moderna febre d'aprofitar el minut.

IV. — Personalitats que han intervingut en la qüestió del ferrocarril.

En els ferrocarrils secundaris que figuren en el pla general des de Puigcerdà a Tarragona, han intervingut diverses persones, de les que vui citar-ne solament tres. L'un, D. Joan Garriga, eminent patrici, de bondat i intel·ligència exemplars. Ell correu, en temps ja no aprops, gran part de les contrades, recollint les palpitations i desitgs dels pobles, i formulà el vast pla d'aquest ferrocarril que ha d'ésser el tronc de tota la xarxa de ferrovia secundària catalana. Ofensa consideraria jo per a vosaltres demostrar la utilitat d'aquest ferrocarril, i un lloc comú enumerar-ne els aventatges per a Tarragona. És, senyors, una deu de riquesa i abundor que la generació actual té el deure sagrat de fer brollar de les finances d'estalvi i de prosperitat que la guerra ha dut a les comarques que travessa.

L'altra personalitat a qui tinc el gratíssim honor de referir-me, és l'eminent enginyer, honra de la tècnica catalana, el nom del qual és pronunciat amb respecte i amor en tota la terra tarragonina d'on n'és fill, i arreu on ha pogut desenrotllar la seva activitat extraordinària, vessant les llums de son saber i del seu estudi: parlo del senyor Cabestany. Ell ha fet un acurat i lluminós projecte que jo he seguit pas a pas en gran part, no fent sinó admirar l'encert dels seus designis.

Permeteu-me també transmetre l'homenatge d'admiració i justícia a la memòria d'aquell patrici tarragoní, model i espill de catalans, el qual no va acontentar-se amb el projecte, sinó

que, amb temerària empena, arribà a perpetuar el tremp de sa voluntat i amor a Tarragona en les muralles de terraplè que hi ha als volts de la ciutat i que un dia es destinaven a servir de pedestal a la ferrovia. He anomenat al marquès de Montoliu.

SEGONA PART

I. — De l'ample de via

Hi ha quatre amplex de via generalment adoptats avui:

1'67, com les de M. Z. A. i el Nord.

1'435 és la galga internacional.

1 m. és la galga de la major part de ferrocarrils econòmics.

0'60 galga per a ferrocarrils agrícoles.

Aventatges de la galga de 1'67:

1.^a No cal transbordatge en els enllaços amb les estacions de línies d'interès general.

2.^a Reducció del material mòbil.

Inconvenients:

1.^a És relativament cara l'execució (més ample, corbes de més radi, més volum de travesses, balast, ponts de més pes, etc.)

2.^a Necessita un carril més fort si ha de circular el material de la via ample. Almenys 30 kg (la de 1 m. pot reduir-se a 20).

3.^a Més cara d'explotació que les altres a conseqüència del major pes mort.

Aventatges de la via de 1'435:

1.^a Cas de tenir una xarxa orgànica, possibilitat de transport sense transbordatge a França.

2.^a Id. si un dia es transforma l'ample de via a Espanya.

Inconvenients:

- 1.^a Via actualment isolada, més cara que la de 1 m.

Aventatges de la via de 1 m.:

- 1.^a Reducció en el cost.
- 2.^a Reducció de l'explotació. (1)
- 3.^a Possibilitat d'enllaç amb el Central Català a Igualada i possiblement a Súrria.

Inconvenients:

- 1.^a Transbordatge en les estacions de la general que pot minorar-se amb trucs adequats (carros de dos bogies) o amb altres mitjans (2), si bé hi ha un major pes mort de 0'03 pesettes tt. km. que ve compensat per l'estalvi del transport (0'50 o 0'50 per tt.), però obliga a augmentar la galga pel pas per ponts i túnels encarint la construcció. (3)

Aventatges de la galga de 0'60:

- 1.^a Màxima baratura.
- 2.^a Capacitat de transport, electrificada, semblant de la de vapor de 1 m.

Inconvenients:

- 1.^a Línia isolada.
- 2.^a Incomoditat del passatge.
- 3.^a Transbordatge en les estacions de M. Z. A. amb les mateixes salvetats que l'anterior.

Convé deixar oberta simplement la qüestió de l'ample de

(1) En 90,000 frs. per km. l'estima recentment per a construcció en país molt accidentat Glaitse v. Resèaux. d'interès local. Annales des Ponts-Janvier 1919. Per l'explotació creu que l'economia respecte de l'ample 1'45 és de 700 ptes. km. en el cas de quatre trens diaris en els dos sentits.

(2) Congrès de F. C. de 1910. Report de M. de Burlet i els estudis de l'enginyer en B. Puig.

(3) Per la via de 1 m. la possibilitat d'enllaç a Igualada presenta l'inconvenient que la línia del Central Català és de difícil explotació per les pendents i corbes, defecte que l'electrificació total permetria en part arreglar. La mateixa cosa pot dir-se de la línia de Súrria a Manresa. El tros Manresa Martorell no és fet encara.

via fins a conèixer el resultat de la crida a les regions interessades.

Involucra un problema de relació: o amb les companyies de via 1'67 o amb la de 1 m. del Català.

II.—Sobre l'electrificació

Aventalges:

Entre altres de caràcter més refinat dins la Tècnica i que difícilment podria exposar, cal comptar-hi les següents:

Possibilitat de tramvia interurbà amb petites unitats per al tràfec del passatge (cotxes automotors).

Comoditat.

Utilització d'energia natural a Catalunya i d'una extensa xarxa de distribució a elevat voltatge.

Possibilitat d'enllaç amb una xarxa general de secundaris electrificada, empalmant en les ferrovies secundàries franceses del Midi.

Idem amb la circumstància d'obtenir de les concessions de salts i aprofitaments hidràulics, aventatges de tarifatge del kw., per exemple, a 0'02 i 0'03 ptes., i fins gratuïtament com a compensació a facilitats en les indústries electroquímiques a desenrotllar.

Exigeix menys gent, çó que és favorable per les dificultats derivades de la qüestió social.

La locomotora està sempre a punt de servei.

El material té menys desgast i reparacions.

No són necessaris dipòsits de locomotores ni d'aigua ni de carbó.

Millor canvi de velocitat i major acceleració.

Increment de la capacitat de tràfec.

Possibilitat d'entrar en l'interior de les poblacions sense fum ni cendres.

Poden sostenir-se les rampes més llargues sense ralentis per insuficiència de vaporització.

Permet la recuperació a les pendents de més de 1 %.

Proporciona un fre dolç i eficaç.

Conserva millor la via.

Inconvenients:

Admetem un preu de venda de 0'06 ptes. el kw. i un cost de 60 wh. per tt. km. En línia de rampa petita, resulta la tt. km. a

0'0036 ptes.

La tt. km. representa una despesa de carbó de 0'05 kg. Per a ésser equivalent, la tonelada de carbó hauria de valer 72 pessetes.

Admetem que el preu del carbó arribés a $\frac{1}{3}$ part com tenia abans de la guerra, o sigui 26 pessetes; el kw., hauria d'anar a dos céntims per què fos equivalent la despesa de carbó.

No obstant, és de creure que el carbó difícilment tornarà al preu de 26 pessetes, i que el Govern podrà obligar a les companyies a un servei d'energia per a tracció a preus excepcionals en virtut de les consideracions abans esmentades, i que aviat hi haurà un sobrant d'energia que les societats explotadores tindran interès en destinar a la Metal·lúrgia i indústries electro-químiques, les quals necessiten del transport per via fèrria.

En línies de rampes petites (1 %) el kw. és equivalent a un kg. de carbó, i sols arriba a ésser equivalent a dos kg. en rampes de 4 % o més, suposant sempre preus de carbons al volt de 26 pessetes tt. Avui val sis vegades més; de manera que si aquests preus és conservessin, l'economia de l'electrificació és evident i podria arribar-se a pagar a 12 cts. el kw.

Altre inconvenient és l'augment del cost del capital de primera fàbrica. La subcentral i la línia, així com els equips dels cotxes, s'han d'amortitzar i comptar per l'interès.

III. — Altres mitjans de tracció

Queda per examinar la tracció benzo-elèctrica, o finalment la de motor d'explosió, com si es tractès d'un automòbil. Em sembla aplicable a ella gran part del que s'ha dit respecte de la tracció elèctrica, amb les modificacions d'ésser més petit el capital mobilitzat i fer més grosses les despenses de combustibles. Aquest sistema de Tracció, assajat amb èxit a certs indrets, ha caigut en altres en el descrèdit. Als Estats Units, especialment, se'n va fer grossa festa quan els cotxes Mc. Keen aparagueren construïts en sèries. Avui semblen gosar de poc predicament.

La tracció per trucs o camions de 5 tt. amb remolc, de la que s'ha parlat tant en els quatre anys de guerra, fins al punt d'haver-hi empreses que han vengut els carrils de certes ferrovies secundàries, així que s'han estudiat sèriament les finances, s'ha vist que sols en un cert nombre limitat de casos es viable.

Heus aquí un quadre de nombres tretos d'un article d'un diari americà, que excusa tot comentari.

Cost anual del transport per tt. milla

Carretera ordinària.....	0'3624 \$
Carretera d'hormigó i asfalt, tal com necessiten els camions.....	0'2109 »
Carril secundari.....	0'0824 »

En el cost hi va comprès la depreciació per l'ús de la carretera i l'arranjament d'aquesta o de la via, així com l'interès dels capitals invertits. (1)

(1) Ch. Whiting Baker. The relative Economy of freight Transport by Railway and by Motortruck. Engineering.—Record 10 July 1919.

TERCERA PART

1. — De l'obtenció del capital en empreses carrilaires. — Carrilaires.

En el pla general vigent de ferrocarrils secundaris hi figuren les següents línies d'interès pel camp de Tarragona.

Tarragona-Valls-Santa Coloma-Cervera.

Reus-Montroig.

Aquestes línies, cas de construir-se, disfruten de la garantia d'interès del 5 per 100 sobre el capital de primera fàbrica.

Això significa lo següent:

Suposem que el cost del ferrocarril sigui 100.

Que els productes bruts siguin 8.

Que les despeses d'explotació siguin 4'5.

La diferència de $8 - 4'5 = 3'5$ no paga l'interès 5.

L'Estat abona $5 - 3'5 = 1'5$.

El mecanisme de finances que regula la llei de 1912 té una sèrie de riscos que poden resumir-se com segueix:

La valor del ferrocarril estimada en pressupost d'estudis i acceptat per l'Estat sigui, com hem dit, per exemple, 100.

La valor real, un cop feta, pot no ésser igual. Si és més petita, per exemple 80, l'Estat no dona garantia més que de 80.

Si és més grossa de 100 l'Estat no hi vol saber res.

Això representa un risc.

Una segona dificultat, i el risc que n'és conseqüència, es raona així:

L'explotació té despeses determinades: carbó, oli, reparacions, personal, material inútil, etc. L'Estat admet que això es pot calcular segons una fórmula, i que, qualsevolgues que siguin les circumstàncies, encara que, per exemple, el carbó pugi de

preu, l'explotació no passas de gastar lo de la fórmula. Com que la realitat pot no avenir-s'hi, si hi ha diferència en dèficit per l'explotant, solament aquest n'és responsable. És a dir, que si l'Estat admet que gasto 4'5 i gasto 6, la diferència 1'5 és en pura pèrdua del que es cuida de l'explotació. L'Estat és proposa així que l'explotant tingui interès en què la construcció sigui ben feta per a reduir despeses d'explotació.

Una tercera dificultat, la major de totes, és la d'obtenir diners. Empreses de ferrocarrils necessiten molts diners. I aquest es fa pagar. És a dir, en empreses que tenen un risc com els que hem acabat de veure, demana interès elevat.

L'interès del 5 per 100 no és prou per a cridar el capital.

Hi ha encara un altre risc, com és que el preu quilomètric no pot excedir en general de 50,000 \$.

De l'existència dels riscos resulta evident la conclusió que segueix:

És precís que els ferrocarrils secundaris siguin construïts a base de:

1.^o *Un capital accions subscrit en efectiu i aport pels particulars, Municipis, Diputació i Mancomunitat, els quals estaran a les resultes dels riscos de l'explotació i construcció, tota vegada que estan a recollir els beneficis que el nou mitjà de transport proporciona com a tal, sigui per baixar el preu de la tonelada quilòmetre, sigui per donar abast, sigui, en fi, per a augment de riquesa.*

2.^o *Un capital obligacions a garantir successivament amb la part construïda amb l'altre capital o amb el patrimoni de la cooperació emitent, i amb la garantia de l'Estat; obligacions que poden col·locar-se entre els banquers locals o de les grans urbs, comptant que aquests les repartiran entre els seus clients amb el descompte corresponent a l'operació.*

A Catalunya és convenient en un primer estudi comptar en un interès del 6'50 per 100 per a imposar aquesta classe de paper, l'agi bancari inclòs i l'amortització.

Els accionistes tenen interès en promoure la realització del ferrocarril, i també en utilitzar i fiscalitzar-lo, i aquest interès és el major factor de seguretat de què les accions han de tenir cada cop més elevat rendiment. En una explotació ben cuidada, les accions permeten distribuir dividendos i la ganància pot tenir a-les-hores una doble font; la directa i fonamental de la facilitat, baratura i rapidesa del transport; la indirecta de l'interès líquid un cop satisfetes les despeses d'explotació, la hipoteca de l'obligacionista i constituït el fons de reserva.

¿A quant ha de pujar la part en accions i a quant la part en obligacions? La més elemental seguretat exigeix no baixar del terç en la primera, per a ferrovies que disfrutin de la garantia del 5 per 100.

II. — Cost aproximat del ferrocarril de Pons a Tarragona

El ferrocarril de Puigcerdà a Tarragona consta de un tros central seguint gairebé la Meridiana, un cop ha recorregut els 50 km. que separen Puigcerdà de la Seu, i de dues branques, la que serveix d'empalme amb Igualada, guanyant, accés a la via del ferrocarril Central Català que ho és d'ample 1 m , i altra per Artesa a Balaguer.

La part fonamental és la que va de Pons a Tarragona, i la construcció total ha de començar per aquesta, a la que ens referirem d'aquí endavant.

Tres agrupacions fonamentals poden fer-se de les comarques que el ferrocarril travessa, comarques que, en total, tenen semblant riquesa i número d'habitants interessats en el ferrocarril.

Són:

- a) De Pons a Cervera, comprnent-hi la zona d'influència.
- b) De Santa Coloma a Valls.
- c) De Valls a Tarragona.

Hi ha, demés, un tros d) que tanca la solució de continuïtat

entre Cervera i Santa Coloma, i un tros *e)* que és el ramal d'enllaç.

Sobre aquestes tres comarques naturals ha de gravitar, doncs, la iniciativa, i de l'esforç i entusiasme en elles n'ha d'eixir la possibilitat de la realització de la gran obra.

En el pressupost quilomètric de la construcció i dels estudis que en són temps féu, per encàrrec de D. Joan Garriga, el distingidíssim i preclar enginyer Sr. Puig Boada, resulta un preu quilomètric de prop de 50.000 \$. Des de 1912 ençà no serà molt error atribuir-li un cost quilomètric de

72,000 \$.

No és xifra extraordinària, mes la llargada de 157 quilòmetres a què s'aplica, la converteix en un capital totalitzat de primera fàbrica que puja a la respectable quantitat de

10.000,000 \$.

Perquè, en efecte, si no és de greus dificultats el remunerar el Llobregós des de Pons i baixar de Guisona a Cervera, resulta ja més greu travessar la serra per sota Montargull amb un túnel de més de quilòmetre i mig, per a arribar a la plana de Santa Coloma. I encara, per a aconseguir la mar, queden altres dos passos difícils en les collades de Deogràcies i de Cabra.

L'enllaç amb Igualada és particularment dur, i ha d'ésser estudiat nova i acuradament. Tant el trànsit de Cervera a Santa Coloma com l'enllaç amb Igualada graviten necessàriament sobre els tres grups abans esmentats, sense formar-ne part integrant, mes ells asseguren la continuïtat del ferrocarril, que, altrament, queda, és cert, reduït a 6.000,000 \$ de pressupost; però a la vegada descompartit en tres trossos enllaçats a les vies del Nord i M. Z. A., amb la qual cosa desapareix part de raó de la seva existència, singularment pel que fa referència a l'esdevenidor de Tarragona. Per això aquesta ha d'ésser la més interessada en arribar amb l'exemple del seu esforç al màxim profit que la via nova està destinada a servir.

La xifra de 72,000 \$ per km. excedeix la de 50,000, que és el límit que la llei de 1912 assenyala; però el ja esmentat senyor Garriga ha volgut manifestar-me que el tros Cervera-Pons pot considerar-se inclòs en la llei de 1908, que no precisa tant el límit i que, en quant als altres segments, existeixen precedents d'haver estat reconeguts per l'Estat pressupostos que excedien de la ja esmentada limitadora xifra.

QUARTA PART

I.— De l'emprèstit a fer. — De la distribució de la part contributiva.

Per obtenir la quantitat necessària per construir el ferrocarril, és precís, d'acord amb el que precedentment ha estat exposat, la constitució d'un capital en accions o cèdules per valor de

3.333,333 s.

que és el terç del capital de primera fàbrica.

Aquest capital hauria de trobar-se disponible en el moment de començar la construcció.

El capital esmentat té els següents avantatges:

- 1.^o Fa possible la construcció del ferrocarril.
- 2.^o Pot donar interessos elevats, de més de 5 per 100, si, com és d'esperar, resolt el sacrifici de primer moment, la comarca pren en el ferrocarril l'interès que mereix.
- 3.^o Permet abaratir les tarifes de transport i la fàcil sortida dels fruits.

Junt amb el numerari o efectiu, en la constitució del capital de primera fàbrica, pot entrar-hi una part en aportació, abonable també contra accions o cèdules per la seva valor degudament estimada. Així, per exemple, tal propietari que veu traves-

sada una petita part de la finca pel ferrocarril, pot rebre en compensació accions que li donaran dret a la participació dels beneficis; sense comptar amb l'aventatge que amb una petita despesa pot disposar l'explicació de tal manera, que sigui àdhuc possible carregar en ella mateixa els fruits que destini a la exportació, i sense comptar tampoc amb la milloria de la resta del terreny situat a la vora del ferrocarril.

El capital accions té, doncs, dues parts. Una, en efectiu, que ha d'ésser bestreta en moneda. Altra, en aport, que representarà la valor de part de les propietats i en la que pot ésser inclosa també tota classe de treball que faciliti la construcció, material adequat, tal com pedra partida, ciment, sorra, maons, pedra, jornals de treball o jove, terra per a terraplens, transports dins el terme municipal, etc., etc.

El capital reconegut com de primera fàbrica, és així la suma del capital numerari en accions, del capital o aport en accions i del capital en obligacions.

Tot aport en material permet reduir el capital en accions numerari per la valor de l'aport, o millor encara, el d'obligacions, amortitzant-se'n el número possible o reduint-ne l'emissió. Els aportats seran sempre valorats per la Secció tècnica de la Mancomunitat. Els terrenys, per exemple, no es pagarien mai per de sobre un cert límit de 3 a 4,000 pessetes per jornal de 100,000 pams quadrats, per exemple, pel regadiu i la meitat pel secà.

El capital en obligacions valdria la resta:

6.666,666 \$.

La Mancomunitat, d'acord amb els banquers locals i de Barcelona, cuidaria de l'emprestit d'obligacions, per la qual cosa possiblement no caldria, en el cas més desfavorable, passar del 6'5 per 100 d'interès, tot comptat, agi i amortització.

La part en accions o cèdules per valor de

3.333,333 \$.

podria ésser repartida de la següent manera:

La Mancomunitat adquiriria per valor de

355,355 \$.

De la resta

3.000,000 \$.

una part pot ésser coberta per subscripció. Difícil és estimar-la; però en la necessitat d'admetre un número, i per l'experiència d'altres països, posarem que ascendeix a 300,000 \$. En ella pot incloure tot allò que porti la subscripció en la zona d'influència del ramal d'enllaç de Bellmunt a Igualada.

Queden:

2.700,000 \$.

que, repartits per igual entre els tres grups, són:

900,000 \$.

per grup.

En l'evaluació de la quantia d'ajuda en numerari de la Mancomunitat, la meua estima no respon a cap compromís. No soc més que un modest funcionari, i no parlo en nom ni delegació del Consell, però crec que podria acudir-se al Concurs obert per aquella entitat meritíssima, creada per l'egregi mestre el record del qual plana damunt nostre amb una demanda aproximadament igual a la xifra abans esmentada, a part que fossin del seu càrrec les despeses d'estudi, la prestació de fiança, els tràmits burocràtics, la feina d'enginyeria, la construcció i l'exploatació amb els seus riscos anomenats fa poc.

La Mancomunitat tractaria amb la Diputació de Tarragona de l'ajuda que aquesta hauria de prestar-li.

II.—De la manera d'obtenir el capital numerari en accions

¿Com obtenir en cada comarca, a part dels 100,000 \$ de subscripció directa, els 900,000 \$ necessaris?

Pot repetir-se allò que amb èxit ha estat empleat en altres països.

Es procedeix al nomenament d'una ponència integrada pels elements més prestigiosos i de més entusiasme pel al ferrocarril, entrant-hi també un o dos representants de cada Municipi, la qual cosa s'és ja fet. Aquesta ponència, en íntim contacte amb els enginyers de la Secció de ferrocarrils de la Mancomunitat, estudiaria el repartiment possible entre interessats i Municipis i examinaria els oferiments i aportes.

Els Municipis poden fer una operació de crèdit a base d'un emprèstit en una banca local. Aquest emprèstit pot tenir per garantia les contribucions a imposar per millorament de riquesa i que la llei actual permet, així com també al cobrament d'una determinada taxa durant un cert nombre d'anys per la càrrega i descàrrega o magatzematge. Com que aquest emprèstit seria amortitzat un cop transcorregut un cert nombre d'anys, i al terme dels mateixos el Municipi fóra propietari sense gravamen de les accions adquirides, constituïria això el principi d'una hisenda municipal susceptible de proporcionar ingressos propis als Ajuntaments.

La lletra de la llei Ventosa anirà a continuació de la meua conferència en imprimir-se, perquè els Municipis, en cada cas particular, puguin rectament interpretar i aplicar-la.

Com més gros sigui l'aport i la subscripció directa, menys gran necessita ésser la part confiada a l'emprèstit en cada lloc.

El patriotisme de les banques locals pot manifestar-se en donar facilitats a aquests emprèstits, acceptant la garantia a l'empar de la llei i no demanar més enllà del 5 o del 6 com a tipus d'interès.

Heus aquí una taula de valors que donen l'anualitat necessària per amortitzar, pagant per anys vençuts, el capital de 900,000 \$.

Anys que dura l'emprèstit	al 5 %	al 6 %
20	72,000	73,300
25	63,900	70,300
30	58,590	65,340
35	54,990	62,100
40	52,470	59,850
45	50,670	58,230
50	49,320	57,060

Prenent la xifra de quaranta anys per a duració de l'emprèstit, i el tipus de 6 per 100 resulten a l'any, aproximadament: 60,000 \$

El problema queda així reduït a l'aport anual, durant quaranta anys, de 60,000 \$ en cada una de les comarques. Ara bé; aquests aports són sols aparents. En la pràctica cal disminuir de l'interès i dividend de les accions, que si al començament de l'empresa pot comptar-se que donguin un 2 per 100, redueix l'anualitat de 18,000 \$, deixant-la en 42,000 \$.

I per sobre de tot hi ha el benefici indirecte, que és el principal i que no es pot valuar en bloc, però que cada interessat pot estimar aproximadament, posant per base 0'25 ptes. per tt. km. de transport i l'extraordinari millorament i avenç de la vida de relació. Aquest ingrés indirecte és el que, essent moltíssim superior de 4 per 100 fa viable la construcció del ferrocarril que, un cop en marxa, vindrà a donar als pocs anys amb tota seguretat més del 2 per 100 a les accions, xifra mínima que correspon a una col·locació en obligacions dels $\frac{2}{3}$ del capital total, garantit de un 5 per 100 al cànon de 6'5 per 100.

La xifra de 60,000 \$, aport anual en la iniciació del treball

d'exploració de la nova ferrovia, representa per la zona d'influència a Tarragona una mica més del $\frac{1}{4}$ de la contribució total, comprenent-hi la territorial, industrial, consums, utilitats i contingent de la capital amb Constantí, Morell, Vilallonga i Vallmoll. I qui pot negar que en seran beneficiats en molt més? La xifra de 40,000 \$, que és la diferència inicial probable entre l'aport i el cobrament d'accions, està ja sols en el 18 per 100, i aquesta quantitat ha d'anar baixant fins a fer possible ço que ha succeït alguna vegada a Bèlgica, on, dintre del termini de l'emprèstit, fou més ço que es recaptà pels dividends de les accions que el que havia d'abonar per anualitat de l'emprèstit.

En els altres grups, la xifra de 60,000 \$, és més feixuga. Mes la zona d'influència, tractant-se de regions més apartades d'altres ferrocarrils, és més extensa també.

A les comissions i ponències que obren en cada comarca correspon l'adaptació i repartiment de xifres, sigui a tant per jornal, per edifici, per fàbrica, per explotació minera, sigui en espècie alliberada, sigui en forma de cànon sobre beneficis de collita, a fi de treure al recàrrec tota dificultat.

Tot augment o disminució en la part de subscripció voluntària, haurà de tenir la seva influència en el capital degut a l'emprèstit local.

FINAL

Les xifres a què porta la traducció pràctica del projecte tanquen, en la rigidèsa dels símbols, tot l'esforç i sacrifici que és necessari realitzar.

Per a aquest esforç es necessita:

1. Possibilitats, a base d'un augment de riquesa, conseqüència de bones collites i circumstàncies excepcionals com les de la passada guerra.

2. Necessitat, sobre la qual cosa és inútil insistir.
3. Esperit de sacrifici momentani, esperit previsor per al demà, esperit de defensa i d'avenç, modernitat i entusiasme.

L'esforç, essent gros, exigeix un repartiment entre moltes persones, entre tota la comarca; que els rics i els que ho són menys hi contribueixin, cadascú a la mida de son poder, especialment el que més profit n'hagi de treure.

Exigeix també estendre l'esforç en el temps, que no sigui sola la generació actual a bestreure, que hi contribueixin també les generacions que més han de disfrutar del benefici. Per això els emprèstits locals dels Ajuntaments han d'ésser satisfets amb els ingressos per millores i obres públiques durant un període relativament llarg.

* * *

Tarragona, la formosíssima ciutat mediterrània, on la mar llatina té brises inconnegudes i alenades sutils d'un refinament no sospirat; la bella seient a la vora de la mar, envoltada de la fama dels segles, tresor de meravelles del geni de les edats passades; tu que guardes encara les primitives muralles, i des-sota les voltes gòtiques de la Catedral bellíssima, al plaer de contemplació de la sòlida estructura hi acobles el goig de l'obra d'Art; tu que has vist a la generació romana treballar en l'aqüeducte, veuràs a la nostra construir el ferrocarril, i així com en el temps heroic de l'esplendent Roma begueres de l'aigua canalitzada per sobre la doble filera de voltes de mig punt, aparellades sense morter, així en dia no molt llunyà, el teu esforç portarà a la sed de tos fills, sed de cultura i de prosperitat, de riquesa i de benestar, el corrent de deus pirenaïques i boscanes, en forma de ferre i de carbó, de fruits i de collites, que ompliran els navilis gronxats en les aigües de ton port amorosides.

I tos fills, vianants, sota l'arc de Barà, daurat pel sol ixent, al veure't en l'ampla estesa enquadrada de mar i de muntanyes, plens els ulls de llàgrimes i esclatant a pier d'entusiasme, podran dir:—Heus-la allí, la dolça pàtria meva, si ella fou gran i famosa, famosa i gran l'hem conservada!

EXPOSICIÓN

SEÑOR: Unánimemente se reconoce que el régimen vigente de nuestra Hacienda municipal es deplorable. Puede afirmarse sin reserva que ni una sola de las cuestiones fundamentales para la Hacienda de nuestros Municipios se halla hoy satisfactoriamente resuelta.

El antiguo patrimonio municipal fué prácticamente deshecho por la desamortización, y el nuevo no ha podido formarse. Los gravámenes especiales, lejos de desenvolverse sistemáticamente, se han ido debilitando hasta borrarse en la práctica en todos aquellos puntos en que mayor rigor había requerido. Es insuficiente, injusto y falto de elasticidad el sistema tributario, si es que puede llamarse sistema el conjunto incoherente de recargos, arbitrios y repartos actualmente en vigor. El ordenamiento material de la Hacienda carece de todo principio y el ordenamiento formal está reducido en la práctica a la aplicación por los Ayuntamientos de las disposiciones que regulan defectuosamente la Hacienda del Estado.

En tales condiciones, a medida que el progreso económico y en general cultural de la nación hacen crecer las exigencias de la vida local y las de justicia en las instituciones políticas y administrativas, se hace más intolerable la incapacidad fundamental del régimen de la Hacienda de los Municipios y se siente con mayor urgencia la necesidad de su reforma.

Pero si existe unanimidad en considerar necesaria esa reforma, no se aprecian del mismo modo las condiciones necesarias para su realización. Hasta hace dos lustros la opinión reinante estimaba que el enlace entre la Hacienda general y la municipal era de tal manera íntima que no podía pensarse en ningún cambio profundo de ésta sin que le precediese la reforma de la Hacienda del Estado. Tal es el pensamiento que inspiró, aparte otras consideraciones de carácter político y social, la abstención del proyecto de reforma de la Administración local de 1907. Pero el estudio concreto de la Hacienda de todos los Municipios españoles de las provincias no aforadas, realizado entonces por la Junta consultiva de Consumos, mostró que el nexo entre la Hacienda general y la local era menos rígido de lo que se había supuesto, y que además existía fuera de

la esfera común de ambas Haciendas una amplia zona de la local tan necesitada de reforma, por lo menos, como la parte común. Consecuencia del nuevo punto de vista fué el proyecto de exacciones municipales presentado a las Cortes en 1910.

La reforma en que entonces fué definida la posibilidad de modificar profundamente la Hacienda de los Municipios con la independencia de la general del Estado y el mantenimiento del rigor sistemático a través de todo el proyecto sin restringir en nada aquella posibilidad, hicieron de esta propuesta el núcleo de cristalización de las aspiraciones interiores de reforma.

El Ministro que suscribe participa de este punto de vista posibilista del proyecto de 1910.

La elevación de los tipos tributarios del Estado no justifica todas las lagunas del sistema de recargos municipales. Los límites modestos en que estos se mantienen, lejos de imponer restricción de las contribuciones especiales, exigían, al contrario, su desenvolvimiento máximo. El anacronismo del concepto de la vecindad en el repartimiento general, ninguna relación guarda con la Hacienda del Estado. La ausencia de todo principio de ordenación material de la Hacienda de los Municipios, no podría fundamentarse en el estado de la Hacienda general. Y así lo demás, en todo el campo delimitado del proyecto de 1910.

Convencido el Ministro que suscribe de la necesidad de la reforma, de su urgencia y de su posibilidad, ha considerado atentamente el aspecto constitucional del problema.

La autorización contenida en la ley de 2 de marzo del corriente año por la misma impresión de sus términos es susceptible de tan alta interpretación, que casi todo el proyecto de exacciones municipales de 1910 podría ser puesto en vigor por disposición gubernativa sin infringir la letra de esa disposición legal.

Pero se hace evidente, por la tramitación parlamentaria de la ley, que no estuvo en la voluntad del Parlamento el inhibirse mediante una delegación en el Gobierno, de la intervención formal y directa en obra de tanta trascendencia económica, política y social, como una reforma general de la Hacienda de los Municipios.

Lejos de eso, las Cortes limitaron la autorización a meras disposiciones de carácter transitorio, y una reforma que en lo fundamental ha de consistir en el desplazamiento de cargas tributarias de muy considerable pesadumbre, no puede ser implantada con carácter transitorio. Por otra

parte, la convocatoria de nuevas Cortes está lo bastante próxima para que la dilación no signifique sino un breve aplazamiento, de tanta menor importancia cuanto que, formados ya los presupuestos municipales para 1918, habrá que contar en todo caso con un período transitorio bastante largo para practicar el necesario acoplamiento.

Hay, sin embargo, en el régimen de nuestra Hacienda municipal grandes defectos cuyo remedio es posible, dentro de las facultades constitucionales del Gobierno; y en su virtud, es evidente que la abstención en este punto no estaría justificada. En consecuencia, el Ministro que suscribe ha desglosado esta parte de la reforma.

La carencia de un sistema amplio y eficaz de contribuciones especiales tiene detenida la iniciativa de nuestros Ayuntamientos para gran número de obras y servicios municipales cuyo coste ni debe ni puede gravitar sobre los contribuyentes por impuestos generales.

El proyecto de exacciones municipales de 1910 intentó por vez primera llenar esta laguna, siendo acaso esta parte de aquella iniciativa del Gobierno, la que más contribuyó a que en rededor de ella fuera tomando estado la opinión reflexiva sobre la reforma de la Hacienda municipal.

Por esta consideración, el Ministro que suscribe ha puesto especial empeño en conservar no solamente los principios, sino los mismos términos del proyecto de 1910, en cuanto ello ha sido compatible con el carácter reglamentario de la presente disposición.

Sin embargo, en vez de una mera corrección formal de aquel proyecto se ha hecho una revisión fundamental y sistemática del mismo, volviendo a su principio y deduciendo nuevamente los preceptos.

Aquel principio, de evidencia inmediata, puede enunciarse en los siguientes términos: las Corporaciones municipales no pueden imponer gravámenes para favorecer con sus ingresos intereses particulares.

El proyecto de 1910 destacó en gran parte las contribuciones especiales impuestas en los casos de aumento estimables de valor, pero declarando en la exposición de motivos que las razones de esta distinción eran tan sólo de carácter administrativo; tal era entonces y es ahora la doctrina reinante entre los teóricos y prácticos de la Hacienda. Y, sin embargo, la revisión que ahora se ha hecho de los términos del problema ha llevado al Ministro que suscribe la convicción de que aquellas diferencias están en el concepto y en la esencia misma de las instituciones. Las consecuencias lógicas de este nuevo aspecto de la cuestión han de trascender en lo futuro a los límites de los respectivos gravámenes es-

peciales, y a la posición de éstos en el sistema general de la Hacienda municipal.

Sin embargo, esas consecuencias no han sido deducidas en el provecho de Decreto que el Ministro que suscribe tiene el honor de someter a la aprobación de Vuestra Majestad.

Las razones de esta abstención son de dos órdenes. De una parte, consideraciones de prudencia aconsejan mantener en límites fijos los gravámenes que ahora por primera vez se sujetan a una reglamentación sistemática, y de otra parte, bien consideradas todas las circunstancias, no parece que durante un período de tiempo bastante largo la diferencia entre el régimen que se adopta y el que se deduciría lógicamente del punto de vista antes referido, puede ser en la práctica de importancia económica considerable.

El esclarecimiento de la naturaleza propia de unas y otras contribuciones ha permitido una resolución exacta del problema relativo a la concurrencia de entrambos gravámenes en una misma obra, solución que falta enteramente en el proyecto de 1910.

Análogamente se ha procurado aclarar cuantos puntos podían ser ocasionados a dudas en aquella iniciativa gubernamental, y espera así el Ministro que suscribe que este aspecto tan interesante de la Hacienda de nuestros Municipios quede ahora satisfactoriamente resuelto, en virtud de las disposiciones que tiene el honor de someter a la firma de Vuestra Majestad.

Madrid, 31 de diciembre de 1917

SEÑOR:

A. L. R. P. de V. M.

JUAN VENTOSA

REAL DECRETO

A propuesta del Ministro de Hacienda, de acuerdo con el Consejo de Ministros;

Vengo a disponer lo siguiente:

Artículo 1.º En todos los Municipios del Reino, excepto los de las provincias Vascongadas y Navarra, la imposición de arbitrios a las personas o clases especialmente interesadas en la ejecución de obras o instalaciones del Ayuntamiento autorizadas por los artículos 136 y siguientes de la ley Municipal ajustarán a los preceptos del presente Real decreto.

Art. 2.º Procederá la imposición de las contribuciones especiales a que se refiere el artículo anterior en los casos siguientes:

A) Cuando por efecto de las obras o instalaciones se produjese un aumento determinable del valor de ciertas fincas.

B) Cuando las obras o instalaciones costeadas por el Ayuntamiento beneficiasen especialmente a personas o clases determinadas, o se provocaran especialmente por las mismas, aunque no existieren aumentos determinados de valor.

SECCION PRIMERA

DISPOSICIONES COMUNES A TODAS LAS CONTRIBUCIONES ESPECIALES

Art. 3.º La interposición de recurso contra los acuerdos municipales relativos a las contribuciones especiales no suspenderán la ejecución de las obras, a menos que la reclamación se promoviera por los llamados a contribuir y fuera objeto de su impugnación la cantidad que hubiera que repartirse entre ellos. Tampoco se suspenderá en este caso aquella ejecución, si el Ayuntamiento asignase al pago de las obras o instalaciones cantidad bastante, aun en el caso de prosperar los recursos de los interesados en este extremo.

Art. 4.º A los efectos de la imposición de las contribuciones especiales, tendrán la propia consideración legal de gastos del Ayuntamiento

para obras o instalaciones, las subvenciones otorgadas por aquél a las obras ejecutadas por el Estado, por la provincia a que el Municipio pertenezca, por la Mancomunidad provincial de que ésta forme parte, por la Asociación de Ayuntamientos a que pertenezca el de la imposición de la Empresa concesionaria. En este último caso, la Empresa no se subrogará jamás en los derechos del Ayuntamiento para la exacción de las contribuciones especiales.

Art. 5.º Para la determinación del coste de las obras o instalaciones, se incluirán siempre a los efectos del presente Real decreto:

- a) El valor estimado de los trabajos periciales de los empleados del Municipio, aun cuando no dieran lugar a remuneración especial alguna;
- b) El valor del suelo que las obras o instalaciones hubiesen de ocupar permanentemente, aunque pertenezca al Ayuntamiento; y
- c) El interés del capital empleado por el Ayuntamiento en las obras o instalaciones que motiven la exacción de las contribuciones especiales, hasta que se devenguen las primeras cuotas.

Si la ejecución de las obras o instalaciones fuere auxiliada por subvenciones u otros auxilios del Estado, de la provincia, de otra Corporación o de particulares, el importe de esos recursos se descontará del total de las obras, salvo lo dispuesto en el artículo siguiente.

Art. 6.º Si los auxilios a que se refiere el párrafo segundo del artículo anterior se otorgasen por entidad que, a tenor de las disposiciones del presente Real decreto, hubiere de estar sujeta a la obligación de contribuir especialmente al coste de las obras o instalaciones, el importe de tales auxilios no será deducido del total de la obra o servicio a los efectos de la determinación de la suma total de las contribuciones exigibles, y el valor de dicho auxilio será objeto de especial compensación en el importe de la cuota correspondiente a la persona o entidad que lo hubiere prestado.

Este podrá impugnar por insuficiente la tasación que el Ayuntamiento hiciera del auxilio cuando éste se presente en especie.

Si el valor del auxilio excediera de la cuota del contribuyente, el exceso se bonificaría a prorrata en las cuotas de todos los demás, cuando el coste íntegro de las obras o instalaciones hubiera de gravar sobre los interesados. En otro caso, el excedente referido bonificará en primer lugar el Ayuntamiento, y en el último término a los interesados, en la parte que eventualmente sobrara después de cubrir la parte asignada a la Corporación en el coste de la obra.

Si el interesado renunciase al derecho de especial compensación a que se refiere este artículo antes del señalamiento de cuotas, será de aplicación el precepto del párrafo segundo del artículo anterior.

Art. 7.º Las contribuciones especiales son exigibles desde la fecha en que se reciba o se inauguren oficialmente las obras o instalaciones.

Art. 8.º No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, la exacción de las contribuciones especiales impuestas por razón de la propiedad de solares no edificados, sitios en el extrarradio del Municipio, podrán aplazarse hasta que dichos solares sean edificados, no enajenados, cuando así lo acordase el Ayuntamiento a solicitud del interesado.

Concedido el aplazamiento a un contribuyente no podrá denegarse a los demás que lo soliciten en las condiciones de este artículo.

Será requisito indispensable para la concesión del aplazamiento que el solar se halle inscripto en el Registro de la Propiedad.

El aplazamiento llevará aparejada siempre para el contribuyente la obligación de satisfacer intereses, los cuales se entenderán vencidos anualmente o se acumularán en su caso al principal, de la obligación, devengando a su vez intereses desde la fecha de cada vencimiento.

Las obligaciones por contribuciones aplazadas y por sus intereses acumulados se inscribirán en el Registro de la Propiedad, siendo los Alcaldes personal y subsidiariamente responsables del perjuicio que eventualmente irrogara al Erario municipal el incumplimiento de este precepto.

Si no pudiera inscribirse en el Registro alguno de los créditos referidos por causa no imputable al Ayuntamiento, cesará el aplazamiento de pago de las obligaciones perspectivas, siendo éstas inmediatamente exigibles.

Art. 9.º Las contribuciones especiales para obras o instalaciones podrán convertirse, si así lo acordara el Ayuntamiento, en anualidades que no excederán en ningún caso de veinticinco, ni de la vida probable de la obra o instalación.

Las anualidades se fijarán de modo que la suma de sus valores actuales, en la fecha en que se devenguen las cuotas, sea igual al importe de éstas.

La forma de anualidad a que se refieren los dos párrafos anteriores, será obligatoria para el Ayuntamiento siempre que la contribución especial se imponga por razón de alguna explotación de carácter económico, como tal, y aparte de la consideración de los inmuebles ocupados por

la misma. En estos casos, la obligación de contribuir cesa con la explotación, y la última anualidad se entenderá devengada por días a los efectos del prorrateo. Si antes de que estuviese totalmente satisfecho el coste de las obras o instalaciones, se reanuda la explotación, renacerá la obligación de contribuir, aunque la Empresa explotadora fuese distinta. Así estará sujeta al pago de las anualidades toda explotación comenzada, o reanudada en el referido plazo, en la que concurren las circunstancias por razón de las cuales se hubiere impuesto o procediere imponer contribución especial a alguna otra, aunque los objetos de la explotación sean diferentes. La obligación de contribuir nace en este último caso con el hecho de la explotación, y se limitará a las anualidades no vencidas, la primera de las cuales se entenderá prorrateable por días, a los efectos de la liquidación.

Art. 10. En los casos de los dos artículos anteriores, quedará siempre a salvo el derecho del contribuyente para anticipar el pago, libre de los intereses no vencidos.

El Ayuntamiento tendrá, sin embargo, el derecho de rehusar los pagos parciales que no extingan totalmente la deuda.

Art. 11. El Ayuntamiento podrá concertar con las personas obligadas a contribuir especialmente por alguna obra o instalación la ejecución directa por los interesados de una parte de la obra o instalación misma, en equivalencia de las contribuciones correspondientes o de alguna parte de ellas, pero sin que en ningún caso el importe total de la obligación de los interesados pueda ser menor de lo que en cada caso corresponda, con arreglo a los preceptos del presente Real decreto.

El concierto no podrá extenderse a la totalidad de la obra o instalación, sino en el caso de que su coste debiera sufragarse íntegramente por los interesados.

Art. 12. La tasa de interés aplicable al cómputo de intereses y al de valores actuales, será la legal. Sin embargo, cuando el Ayuntamiento contrajese alguna deuda para el pago de las obras o instalaciones que den lugar a la imposición de las contribuciones especiales, y cuyo importe exceda de la mitad de la parte de coste que hubiera de sufragar y anticipar el Ayuntamiento, la tasa de interés aplicable será la real de la deuda contraída, siempre que dicha tasa constare con aproximación suficiente en la fecha en que deba practicarse el cómputo de los intereses respectivos.

Art. 13. La imposición de contribuciones será obligatoria para el

Ayuntamiento siempre que entre los recursos del presupuesto municipal figuren recargos sobre las contribuciones o impuestos del Estado, impuestos municipales o el repartimiento general.

Se exceptúa de lo dispuesto en el párrafo anterior:

a) El sobrante del recargo del 16 por 100 sobre la Contribución territorial, y

b) Los arbitrios con fines no fiscales.

La cuantía del gravamen por contribuciones especiales, en los casos en que su imposición sea obligatoria para el Ayuntamiento a tenor de lo dispuesto en este artículo, no podrá ser inferior a dos tercios del máximo consentido por el presente Real decreto.

Art. 14. Siempre que en la ejecución de alguna obra o instalación municipal para la que hayan de exigirse contribuciones especiales, concurren intereses particulares por razón de incremento de valor y por alguno o algunos conceptos de los referidos en el artículo 21, se señalarán las cuotas por incrementos de valor en los límites máximos permitidos por las disposiciones de la Sección segunda y las cuotas por los demás conceptos, en los límites que proceden a tenor de lo previsto en la Sección tercera, con total abstracción de las cuotas por incremento de valor. El importe de éstas beneficiará en primer lugar el Ayuntamiento hasta anular su aportación, y si excediera de ésta, el resto se aplicará a reducir las cuotas de todos los contribuyentes, sin distinción del concepto para que fueren especialmente gravados para las obras y en proporción estricta del importe de las respectivas cuotas en el primitivo señalamiento.

Las cuotas de las contribuciones especiales por razón de incremento de valor y por cualquier otro concepto, en los casos de este artículo, son compatibles entre sí, aunque recaigan sobre una misma persona o entidad y se impusieran por razón de la misma finca.

SECCION SEGUNDA

DISPOSICIONES RELATIVAS A LAS CONTRIBUCIONES ESPECIALES

POR AUMENTOS DETERMINADOS DE VALOR

Art. 15. Las contribuciones a que se refiere el apartado A) del artículo 2.º, se medirán por el importe del incremento de valor de las fin-

cas beneficiadas por las obras o instalaciones, pero no podrán exceder en ningún caso del coste total de estas últimas, determinando en la forma prevista en los artículos 5.º y 6.º

Para la determinación del incremento de valor se computarán, en su caso, los derechos patrimoniales que en las obras o instalaciones se concedan eventualmente a los propietarios de las fincas mejoradas, siempre que tales derechos representen un beneficio cierto, aunque futuro.

Tratándose de obras subvencionadas por el Ayuntamiento; para determinar el incremento del valor computable a los efectos del párrafo primero, se deducirá del efectivo el valor en capital de las prestaciones que por otros conceptos vengan obligados los propietarios para la ejecución de las mismas obras.

Art. 16. Acordada la ejecución de una obra o instalaciones por la que haya de imponerse estas contribuciones, el Alcalde dará publicidad al acuerdo indicando los días en que estarán expuestos en la Secretaría del Ayuntamiento, para el examen por los interesados, los documentos siguientes: presupuestos de las obras o instalaciones; relación de los auxilios que para la ejecución de las mismas hubieren sido otorgados al Ayuntamiento por personas o entidades no sujetas a la obligación de contribuir especialmente.

Relación de los auxilios otorgados por personas o entidades sujetas a las contribuciones especiales para las obras y que no hubieran renunciado el derecho de especial compensación que les otorga el artículo 6.º, y tasación de los que consistieran en especie.

Relación individual y valorada de las fincas beneficiadas por las obras, distinguiendo en la tasación el valor del suelo y el de las edificaciones o instalaciones.

Aumento de valor estimado a cada finca, que será la base del reparto.

Tratándose de obras subvencionadas por el Ayuntamiento, relación de las prestaciones a que por otros conceptos vengan obligados los propietarios para las mismas obras, y tasación del valor en capital de dichas prestaciones.

Cantidad acordada repartir entre los especialmente interesados en las obras; y

Cuota individual asignada por razón de cada finca, con expresión de las compensaciones especiales y de las bonificaciones que eventualmente se acuerden en virtud de lo dispuesto en el artículo 6.º

El plazo mínimo de exposición de los referidos documentos será de

diez días, si el número de los propietarios sujetos a la obligación de contribuir no excediera de quince, y se aumentará en un día por cada dos propietarios que excedan de aquel número, pero sin que el plazo mínimo de exposición obligatorio para el Ayuntamiento haya de exceder de treinta días.

Art. 17. Durante el plazo de exposición, y siete días después, se admitirán por el Ayuntamiento las reclamaciones de los interesados.

Se considerarán interesados legítimos, a los efectos del examen de los documentos referidos en el artículo anterior y de la presentación de reclamaciones:

1.º En todo caso, los propietarios sometidos a las contribuciones especiales para las obras o instalaciones; y

2.º Cuando la cantidad acordada repartir entre los interesados fuera inferior al coste de las obras, los contribuyentes por cualquiera gravamen municipal de los que a tenor del artículo 13 hacen obligatoria para el Ayuntamiento la imposición de dichas contribuciones. Los primeros podrán reclamar:

a) Contra la propia inclusión.

b) Contra la exclusión de otros propietarios que a juicio de los reclamantes obtengan beneficios de las obras.

c) Contra la cantidad que el Ayuntamiento acordara repartir como contribuciones especiales, cuando la estimen excesiva.

d) Contra la estimación del incremento de valor que individualmente se asigne a cada finca; y

e) Contra la cuota individual.

Los contribuyentes del número 2.º podrán impugnar:

a) Las exclusiones indebidas de la obligación de contribuir;

b) La estimación del incremento de valor cuando la reputaren exigua;

c) La cantidad acordada repartir entre los propietarios, en el mismo caso; y

d) La tasación de los auxilios en especie acordado por los propietarios que no hubiesen renunciado el derecho de especial compensación, cuando el valor asignado a dichos auxilios fuera excesivo a juicio de los reclamantes.

Art. 18. Toda reclamación contra el valor actual asignado a una finca deberá acompañarse del evalúo que se estime justo.

Si el reclamante fuese el propietario, la tasación habrá de estar auto-

rizada por perito y distinguirá entre el valor del suelo y el de las edificaciones o instalaciones si las hubiere. El Gobernador de la provincia acordará el nombramiento de perito tercero que practique nueva tasación.

Si la reclamación se produjera por alguno de los contribuyentes a que se refiere el número 2.º del artículo anterior, bastará para que sea admisible que contenga la prueba de cualquiera de los hechos siguientes:

a) Que el propietario actual adquirió la finca por menor precio, si la adquisición no fuera anterior a la fecha de la reclamación en más de dos años y la finca no hubiera sido mejorada en el entretanto, y

b) Que el valor asignado a la finca en el Registro fiscal, o, en su caso, en el Registro de solares del Ayuntamiento, es inferior en más del 20 por 100 al consignado en la tasación. En cualquiera de estos casos el reclamante deberá consignar el importe de los honorarios de la tasación pericial, según el Arancel vigente, y el Gobernador acordará el nombramiento de perito que la practique. De la reclamación y del nombramiento de perito se dará conocimiento al propietario, que a su vez podrá asignar perito que intervenga en la tasación del nombrado por el Gobernador.

Si la reclamación versare sobre el incremento de valor, una vez admitida, se suspenderá toda tramitación ulterior hasta que se haya terminado las obras que motiven la contribución y entonces se procederá por el Ayuntamiento a nueva tasación de la finca, con intervención del propietario. En caso de desacuerdo, el Gobernador nombrará perito tercero en la forma prescrita en el párrafo segundo. Que el incremento resultante de la comparación de los valores fuese menor que el calculado por el Ayuntamiento, la cuota del propietario reclamante se rebajará proporcionalmente, sin aumentar por esta razón las demás. Si, por el contrario, el incremento real fuera igual o menor que el calculado, se aumentará proporcionalmente la cuota primitivamente asignada, y el excedente beneficiará a los demás propietarios interesados si el coste de la obra se satisficiera íntegramente con el importe de las contribuciones especiales; en otro caso corresponderá al Ayuntamiento. El propietario vencido deberá satisfacer además los gastos de la tasación.

Art. 19. Si durante el período transcurrido desde el señalamiento de cuotas hasta la fecha en que éstas se devenguen, las edificaciones o instalaciones de alguna finca por razón de la que hubiere de exigirse contribución especial, sufriesen depreciación por cualquiera causa, dicha depreciación no obstará a la imposición por el incremento del valor del suelo.

Art. 20. Estarán exentas de estas contribuciones:

- 1.º Las propiedades del Estado.
- 2.º Las del Ayuntamiento de la imposición.
- 3.º Los inmuebles de la provincia, Mancomunidad provincial o Asociación de Ayuntamientos a las que pertenezca el de la imposición, mientras se hallen afectos a un servicio público; y
- 4.º Los inmuebles afectos a la explotación de servicios de utilidad pública que sean propiedad de las empresas concesionarias de los dichos servicios, siempre que los inmuebles correspondientes hayan de revertir al Estado o al Ayuntamiento de la imposición sin indemnización de su valor.

El incremento del valor de las fincas exentas no se tomará en cuenta para ninguno de los cómputos ordenados por las disposiciones de esta Sección.

Sin embargo, cuando el coste total de las obras o instalaciones no fuese cubierto íntegramente por los propietarios no exentos, las fincas que gozaren de exención, excepto los edificios de las iglesias, catedrales, parroquiales, anejos y ayudas de parroquia y los bienes que forman el Patrimonio de la Corona, con arreglo a la ley de 26 de junio de 1876, serán objeto de un señalamiento especial. Este será de la competencia exclusiva del Ayuntamiento, y no podrá ser impugnado sino por la entidad propietaria de la finca. Si cesara la causa de exención de alguna finca comprendida en el señalamiento especial, mientras estén en vigor las anualidades previstas en el artículo 9.º, o durante el periodo de vida de la obra o instalación, el Ayuntamiento hará efectivas las cuotas correspondientes. Estarán obligados al pago; en los casos de enajenación a título oneroso, el enajenante; en los de transmisión a título gratuito, el adquirente, y en los de pérdida de la exención sin transmisión del dominio, el propietario.

Se exceptúan de lo dispuesto en el párrafo anterior las enajenaciones a título oneroso de las fincas comprendidas en el número 2.º del párrafo primero de este artículo.

Si desde que se señalaron las cuotas hasta que se devenguen, sobreviniera para alguna finca, por la que se hubiere hecho señalamiento, causa de exención, la cuota correspondiente no será exigible ni aumentará con su importe las demás.

SECCION TERCERA

DISPOSICIONES RELATIVAS A LAS DEMÁS CONTRIBUCIONES ESPECIALES

Art. 21. Se entenderá comprendido en el apartado *b)* del artículo 2.º los siguientes conceptos, salvo siempre lo dispuesto en el artículo 14.

A) Apertura de calles y plazas; ensanche, alineación y prolongación de las existentes.

B) Rectificación de rasantes, en cuanto mejoren sensiblemente a las condiciones del tráfico. Estarán sujetas a la obligación de contribuir en este caso, las Empresas que ejerzan habitualmente el transporte en las vías mejoradas, sea para el abastecimiento y salida de los propios establecimientos sea como negocio especial.

C) Instalación de parques, jardines y paseos.

D) Construcción de alcantarillas.

E) Primer establecimiento de aceras y su mejoración cuando éstas mejoren sensiblemente las condiciones de aquéllos, salvo que la mejora afecte solamente a su duración.

F) Primer establecimiento del pavimento de las calles y plazas en los siguientes casos:

a) Con ocasión de la apertura de la calle, sea cualquiera la naturaleza del pavimento, y

b) En las calles ya abiertas, cuando se trata de pavimentos de asfalto u otras substancias que amortigüen las trepidaciones o ruidos de la circulación callejera.

G) Primer establecimiento del alumbrado público y mejora del mismo.

H) Plantación de arbolado.

I) Desmónte, terraplenado y construcción de muros de contención, cierre o vallado

J) Construcción de caminos y puentes y de entretenimiento de unos y otros cuando afecten especialmente al servicio de determinadas zonas o pagos del término o a determinadas explotaciones.

K) Construcción de ferrocarriles y tranvías, y aumento de su capacidad de tráfico.

L) Desviación de carreteras u otros caminos ordinarios, y de las líneas de ferrocarriles y tranvías; supresión de pasos a nivel.

M) Contrucción de viaductos, ascensores y pasos subterráneos.

N) Construcción de embases, canales u otras obras de irrigación, de desecación, saneamiento o de defensa contra inundaciones; alumbraimiento y elevación de aguas; instalaciones de fuentes públicas y de abrevaderos; regularización y desviación de cursos de agua; y

O) Cualesquiera otros de naturaleza análoga.

Art. 22. Las construcciones a que se refiere el artículo anterior no podrán exceder en ningún caso de las cuatro quintas partes del coste total de la obra o instalación, salvo lo prevenido en las reglas 2.^a y 3.^a del presente artículo.

Dentro de aquel límite se entenderá, para determinar la parte alícuota del coste, que ha de ser cubierta mediante contribuciones especiales, a la importancia relativa del interés público y de los intereses particulares que concurren en la obra o instalación de que se trate.

En especial, se tendrán en presente las siguientes reglas:

1.^a Las contribuciones especiales para la construcción de alcantarillas no importarán menos de un tercio ni excederán de dos tercios del coste de las obras, excluido el importe de los colectores generales y el de las instalaciones complementarias, si las hubiere.

2.^a Las contribuciones para la construcción de las aceras se fijarán en el coste íntegro de la correspondiente a toda la línea de la finca frontera a la vía pública, si el hecho no excediera de un metro, y en el importe proporcional a esta anchura, si la total de la acera fuese mayor.

3.^a Las contribuciones para primer establecimiento en las vías urbanas no excederán del coste del pavimento de una faja de un metro de anchura inmediato a la acera, o, en su caso, a la línea de la finca frontera a la vía pública y en toda la longitud de esta línea.

4.^a Las contribuciones al costo de renovación de aceras se medirán de un modo análogo a las del primer establecimiento, pero tomando por base, en vez del costo total de la obra, la diferencia del importe de las aceras que se establezcan y el costo de las que fueran substituidas.

5.^a Del importe del pavimento en los casos comprendidos en el apartado b) del número 4.^o del art. 21, se deducirá, en su caso, a los efectos de la medición de las contribuciones especiales, el valor de los materiales aprovechables de los pavimentos substituidos.

Art. 23. Las contribuciones especiales a que se refiere el artículo 21 recaerán sobre las personas directamente interesadas en las obras o instalaciones.

Art. 24. Para la fijación de las cuotas individuales los Ayuntamientos establecerán las bases que estimen convenientes, atendiendo a la justicia del reparto y a la clara determinación de las cuotas individuales. Siempre que alguna cuota de las contribuciones referidas en el artículo 21 fuese impuesta únicamente por razón de la existencia de algún beneficio económico cuya estimación en capital fuere posible, la cuota correspondiente no podrá exceder del valor estimado del beneficio.

Art. 25. Acordada la ejecución de una obra o instalación por la que se hayan de imponer estas contribuciones, el Alcalde dará publicidad al acuerdo, indicando la fecha desde la cual estarán expuestos en la Secretaría del Ayuntamiento, para su examen por los interesados, los documentos siguientes:

Presupuesto de la obra o instalación.

Auxilios extraños otorgados al Ayuntamiento para la ejecución de las obras o instalaciones, con distinción de las que se presten por persona o entidad sujeta a la obligación de contribuir.

Cantidad acordada repartir entre los especialmente interesados.

Base o bases del reparto.

Relación de los contribuyentes y de las cuotas individuales, con expresión de las compensaciones acordadas.

El término de exposición no bajará de quince días.

Art. 26. Durante el plazo a que se refiere el artículo anterior y siete días después se admitirán por el Ayuntamiento las reclamaciones de los interesados.

Los llamados a contribuir especialmente podrán impugnar:

- a) La parte del coste acordada repartir entre ellos cuando la consideren excesiva.
- b) La base o bases del reparto, por injustas, incongruentes o imprecisas, tratándose de bases múltiples, por falta de equivalencia entre sus diferentes conceptos.
- c) Su propia inclusión en el reparto.
- d) La exclusión de otras personas o entidades; y
- e) Su propia cuota.

Los contribuyentes a que se refiere el número 2.º del artículo 17 podrán impugnar:

- a) La parte del coste que haya de soportar el Ayuntamiento cuando la estime excesiva, expresando en la reclamación las razones de tal estimación.

b) La omisión en el reparto de persona o entidad interesada, si la suma de las cuotas no alcanzasen al máximo permitido por las disposiciones de esta Sección; y

c) El avalúo de los medios presentados por los contribuyentes cuando lo consideren excesivo.

Art. 27. Estarán exentos de estas contribuciones:

1.º El Ayuntamiento de la imposición.

2.º El Estado, por razón de los servicios que inmediatamente interesen a la defensa nacional. Esta exención no será extensiva a las contribuciones de los apartados D) y F) del artículo 21, si las fincas correspondientes estuvieren enclavadas en el casco de la población.

3.º Los edificios de las iglesias, catedrales y parroquiales y ayudas de parroquia.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y FINALES

1.ª Los preceptos del presente Real decreto entrarán en vigor el día 1.º de enero de 1918.

2.ª La ejecución de las obras o instalaciones acordadas, pero no comenzadas en aquella fecha, se regirán también por las disposiciones de este Decreto. Tratándose de obras o instalaciones proyectadas o ejecutadas por trozos o secciones, cada trozo o sección se considerará como una obra o instalación aparte, a los efectos de esta disposición.

3.ª Los Ayuntamientos interesados podrán, durante el primer trimestre natural de 1918, reformar sus presupuestos ordinarios y extraordinarios, al solo efecto de ajustarlos a lo preceptuado en este Real decreto; y

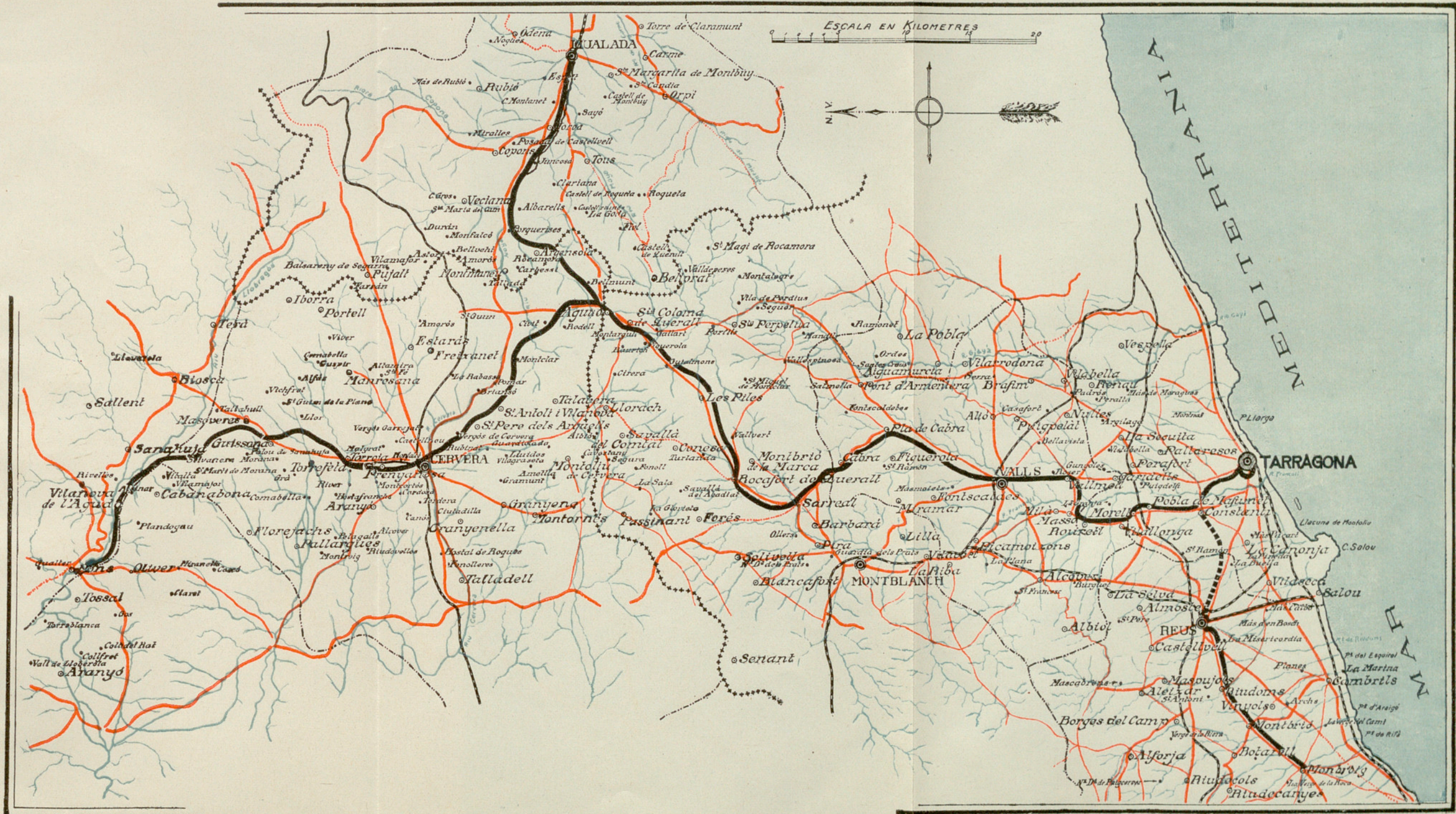
4.ª Quedan derogadas todas las disposiciones no emanadas del Poder legislativo en cuanto se opongan a lo establecido en este Decreto.

Dado en Palacio a treinta y uno de diciembre de mil novecientos diez y siete.

ALFONSO

El Ministro de Hacienda,

JUAN VENTOSA



RF-2-11

