

Revista Municipal

Suplemento de la **Gaceta Política**

Año I

Madrid 20 de Noviembre de 1908

Núm. 7

SUMARIO

TEXTO: SECCIÓN ECONÓMICO-TÉCNICA PROVINCIAL Y MUNICIPAL. — HIGIENE MUNICIPAL: Pavimentación de las calles, por Antonio Pagador.—

INFORMACIONES MUNICIPALES: *Alcira*. Desviación del río Júcar.—SECCIÓN DE CONSULTAS.—*Precio de suscripción á esta Revista.*

Sección económico-técnica provincial y municipal.

En nuestro número anterior iniciamos nuestro propósito de dar á conocer á los Ayuntamientos y Diputaciones un programa completo de ayuda material para la realización de sus fines.

Nosotros creemos que es mejor dar forma práctica á las ideas que divagar acerca de ellas, y por esta razón, después de estudiar las causas del estancamiento y atraso de muchos pueblos y de sacar en consecuencia que son debidos en la mayoría de los casos á la falta de dinero, nos dedicamos, como dejamos dicho, á dar forma práctica á las nuestras, buscando para desarrollarlas aquellos elementos de actividad, de trabajo y de dinero que forman en primera fila en el mundo de los negocios.

No sólo hace falta disponer de los fondos necesarios para desarrollar los trabajos, hace falta también *saber armonizar, saber hacer*, en una palabra, conocer las distintas maneras de *atacar los asuntos* para escoger el más práctico, rápido y económico.

Esto es tan importante, que de ello depende muchas veces el buen resultado ó el fracaso, y por esto nosotros en todo momento estamos dispuestos á solventar cuantas consultas previas se nos hagan para el planeamiento de un asunto provincial ó municipal.

Seguramente hay Ayuntamientos con fondos suficientes y sobrados para realizar las obras y proyectos que convengan á sus intereses y que lo ignoran, del mismo modo que otros permanecerán estáticos por no saber la forma de movilizar sus estancados capitales, para que sean más tarde fuente de riqueza y no bloques de pesada carga y continuos compromisos, como sucede con las láminas y otros valores que las Corporaciones deben convertir en dinero movilizable para atender á sus cargas y á sus crecientes necesidades.

Y entrando en materia, diremos que para todo lo que sean obras de saneamiento, alcantarillados, aguas, erección de edificios, como casas municipales, escuelas, mercados, cuarteles, hospitales, iglesias, caminos, etc., tenemos dinero á disposición de los Ayuntamientos y Diputaciones. La falta de espacio nos impide hoy seguir, y en el número próximo acabaremos este trabajo, completando los detalles de nuestras ofertas.

HIGIENE MUNICIPAL

II

Si los ediles, al ocupar los escaños del salón de sesiones del Ayuntamiento, fueran bien compenetrados de que su misión es la de conseguir el bienestar y la prosperidad de los pueblos y de que esto no se consigue, entre otras cosas—sin la *conservación y perfeccionamiento de la salud del hombre*—objeto de la Higiene, según Bouchardat—, algo más harían que pensar en la incesante creación de impuestos y en discutir la personalidad moral de algún compañero de Concejo.

Transcurren las sesiones municipescas sin que nada práctico salga de ellas y vaya á redundar en beneficio del pueblo.

A los munícipes de inteligencia y de valer les falta tiempo para ocuparse de otra cosa que no sea política de partido. A otros, cuya buena fe corre parejas con un deseo grande de mejorar en algo la higiene de las urbes, les falta la cultura suficiente para ver claro lo que es necesario, resultando que, desunida la política de administración y la de partido, ambas chocan, se deshacen, se contrarrestan, convirtiendo en polvo la gestión de la municipalidad.

Y he aquí, pues, el resultado. Una buena parte de España con aspecto medioeval: calles estrechas, sucias, llenas de baches, edificaciones en que la luz y la ventilación son fenómenos, mercados en lamentables condiciones de higiene, etc., etc., en fin, una ausencia completa de cumplimiento de las Ordenanzas municipales que hace sean las urbes campo abonado para el desarrollo de toda clase de infecciones.

PAVIMENTACIÓN DE LAS CALLES

Un pavimento duro, firme y sin soluciones de continuidad constituye algo importante que aumenta la salubridad de los edificios que rodean la calle.

En las ruinas de Pompeya se vió que estaba pavimentada con bloques hechos de lava del Vesubio. París recibió el nombre de Lutecia (ciudad del lodo) hasta 1184, en que Felipe Augusto, asomado un día á una ventana de su palacio, vió atravesar unos coches por la *Cité*, y al aspirar el insoportable hedor que exhalaba el lodo removido, ordenó

á los prebostes y vecinos de París «cubrir con duras piedras las calles, haciéndose primero en dos que cruzaban la ciudad de Norte á Sur y de Este á Oeste, por lo que se las denominó la Croix du Roi.

Hoy día casi todas las urbes tienen pavimentadas sus calles en relación con su riqueza geológica y municipal. La higiene y la industria cuentan con diversos medios, que exponemos á continuación:

Empedrado.

Pavimento que dura de veinte á sesenta años, y consiste en revestir sólidamente el suelo por medio de piedras regularmente cortadas. Estas piedras son desgastadas por el uso, sobre todo en los bordes, y es necesario el arreglarlos de tiempo en tiempo, ocasionando grandes gastos. En París el pavimento de piedras consiste en unas de mucha dureza, y llamadas de Fontainebleau.

Con objeto de hacerlo menos resistente á la marcha, se ha probado el cambiar de dirección á los adoquines. En Austria se colocan en tandas oblicuas, pero con éxito poco satisfactorio.

También se colocan grandes losas de piedra de 0,25 metros por 0,80 de lado, pero resulta que al menor fallo del terreno de asentamiento estas piedras oscilan, constituyendo un peligro para el transeunte.

Respecto á este material, diremos que el adoquinado dura de veinte á sesenta años, pero exigiendo una reparación cada ocho en las calles de mucha circulación.

En Turín, la ciudad elegante, se encuentran muchas calles revestidas de piedras de colores (serpentin, variolites, etc., etc.), que le dan aspecto pintoresco.

El adoquinado, hecho con cantos rodados, debe desterrarse por la incomodidad que causa.

El empleo de ladrillos comunes sólo puede hacerse en ciudades de subsuelo arcilloso para el revestimiento de aceras. Forman una superficie muy unida, de aspecto agradable y que favorece la marcha.

Madera.

La madera dura, en forma de pilotes poliédricos, favorece la circulación y evita el ruido y traqueteo de los carruajes, facilitando la tracción. Se deteriora por los cambios atmosféricos y produce un polvillo que amasado con las aguas, forma lodo, constituyendo un foco de infección palúdica, bajo el influjo de una alta temperatura. En San Petersburgo se hace mucho uso de este procedimiento, como también en Inglaterra y en París, donde se conservan todavía algunas calles como las de Richelieu y Croix des Champs, en que la madera está colocada sobre un lecho de cal y arena. Este pavimento favorece la marcha por su elasticidad, y es muy regular; pero bajo la acción del agua, se distienden sus fibras, produciéndose la dislocación. La higiene lo rechaza por su insalubridad, pues en países húmedos, da lugar á la fiebre de los pantanos. Como quiera que no da buen resultado, se le asocia con gres y hierro, formando pavimento de gres con madera en las juntas y también cuadros ó marcos de hierro, rodeando planchas de madera. En la Plaza de l'Ecole de Médecine de París el pavimento estaba formado del siguiente modo: 1.º, una capa de tablas empapadas en una solución antiséptica; 2.º, una ligera capa de arena, y por último, paralelepípedos de madera de abeto empapados en una disolución de mastic bituminoso (Fonsagrives).

Se ha empleado el hierro, también en forma de tubos, colocados verticalmente y rellenos de guijarros. La Perspectiva Newsky, en su mayor parte, y la calle de San Pedro el Grande, en San Petersburgo, lo han ensayado, así como también en el Poultry de Londres; pero sin resultado satisfactorio.

Mac-adam.

Nombre debido á su autor, inspector de los caminos de Escocia, y procedimiento que ha sido probado en casi todas las capitales europeas.

Al principio fué usado en las carreteras de mucho tránsito, luego en las calles. Para *macadamizar* una calle, se

cubre primero con un lecho de piedras menudas y desiguales, luego se pasa un rodillo compresor, en seguida se extiende una capa de polvo arenisco y se pasa de nuevo el rodillo, para que el polvo rellene bien los intersticios y dé mayor firmeza al pavimento.

Los materiales mejores para el *macadamisaje*, son el sílex pirómico, los pórfidos y la piedra molar, los cuales no se deben emplear nunca mezclados, pues es mejor el pavimento cuanto más homogeneidad exista en sus medios de construcción.

Este pavimento suprime el traqueteo y el ruido de los carruajes; pero se desgasta con facilidad, siendo necesario repararlo con frecuencia.

Presenta tres inconvenientes: la formación de lodo en invierno, de polvo en verano y lo caro de su entretenimiento, pues mientras un metro de adoquinado gasta 48 á 50 céntimos al año, el mac-adam no baja de 2 á 3 pesetas.

Asfaltado.

Es el revestimiento constituido por un baño de asfalto de betún ó de cemento. El asfalto es una mezcla calizobetuminosa. La mezcla de betún y asfalto forma el *mastic*. Para el asfaltado se supone primero el establecimiento de una base ó fundación que hoy es el mac-adam ordinario. El *repandaje* se ejecuta por zonas de 0,75 m. de anchura; se extiende por el suelo entre dos reglas de hierro y después se nivela con palas de madera, cuidando de unir bien las juntas y de echar arena fina y oprimirla contra el asfalto, para que penetre por éste. El espesor de la capa no debe exceder de 0,03 á 0,05 m. y además no asfaltar más que en verano y en invierno hacer recomposiciones.

Las calles asfaltadas ofrecen un piso suave, calzadas continuas, exentas de polvo y poco escurridizas, si se tiene cuidado de separar el lodo hacia las alcantarillas. La recomposición es fácil; cortando los baches en trozos regulares y echando el asfalto, resulta la unión fácil y continua. Aproximadamente los gastos y sostenimiento del asfaltado y el mac-adam, son casi iguales, resultando aquél con mayores ventajas. Sin embargo, en las calles de mucho tránsito, de carruajes pesados, se forman surcos y se abomba, y en las ciudades del Mediodía se reblandece con el calor, así como también es muy expuesto el colocar las cañerías de gas á poca profundidad, pues se hace esponjoso cuando es atacado por una fuga.

Entre las vías asfaltadas están incluidas las recubiertas por cemento Portland, que ha sido ensayado para revestir las aceras y las calles, proporcionando un piso poco molesto y nada sonoro. Fonsagrives establece la siguiente proporción entre las diversas clases de pavimento de calles, respecto á la facilidad de tracción:

Pavimento asfaltado.....	1
Adoquín seco y en buen estado.....	2 á 1,2
» en mediano estado.....	2,5 á 2
Adoquinado cubierto de un poco de lodo..	2,7 á 2
Mac-adam en muy buen estado y seco....	3,3 á 2,5
» húmedo.....	3,3
» en mediano estado.....	4,5
» cubierto de lodo.....	5,5
» con piedras movedizas.....	8,2 á 5

Respecto al gasto y sostenimiento por metro cuadrado es el siguiente (1):

	Francos.
1 Adoquinado.—Construcción.....	20
Sostenimiento.....	0,50 á 1
2 Asfalto.—Construcción.....	14
Sostenimiento.....	1 á 2,50
3 Mac-adam.—Construcción.....	7 á 8
Sostenimiento.....	1,50 á 3
4 Paving-brick.—Construcción.....	8 á 10
Sostenimiento.....	0,50 á 0,75

De todo lo que se deduce que el mac-adam menos costoso en su fundación y más en su entretenimiento, sólo se puede emplear en vías frecuentadas por coches de lujo; en otras conviene el pavimento formado por pequeños adoquines, y en las restantes el asfalto que evita el lodo del

(1) Datos de París.

mac-adam y la trepidación del adoquinado, y aunque tiene el inconveniente de ser resbaladizo, se puede obviar, cuadrículando ó echándole arena.

Paving-brick.

Este pavimento constituye un positivo adelanto higiénico é industrial, é indudablemente será en lo futuro el único por excelencia que sirva de suelo en nuestras calles.

Consiste en la colocación de gruesos ladrillos (Brick) sobre una capa de *concreté* (mezcla de cemento, arena, grava, etc., etc.), perfectamente macadamizada. Existe en casi todas las ciudades norteamericanas, dando excelentes resultados, pues á su facilidad de tracción y limpieza une su duración y economía. En Stafford (Inglaterra) se emplea bajo el nombre de ladrillos azules, pues son de este color. Charleston (E. U. de A.) pavimentó sus calles en 1883, y hasta la fecha no ha tenido que hacer más reparaciones que las necesarias por tendido de cables, tubos de gas, alcantarillado, etc., etc. Y siguiendo este ejemplo han colocado en sus calles el *brick* las ciudades de Bloomington, San Luis, Pittsburgh, Cincinnati, Filadelfia, etc., etc., con magníficos resultados. La estadística del Norte América marcaba en 1894, 82 ciudades de las más importantes con *Paving-brick*, en proporción de 46 por 100; el mac-adam, 32 por 100, y el asfalto 24 por 100, teniendo en cuenta que el *Paving-brick* se hizo en ciudades ya asfaltadas y macadamizadas.

New-York, la ciudad moderna, la patria de prácticos negociantes y millonarios, usa el *Paving-brick* en la calle de más tráfico, y que tiene que sufrir grandes presiones, la avenida Broadway, la calle más larga del mundo, pues tiene de 18 á 20 kilómetros. Además lo emplea en casi todo el resto de la población, sobre todo en las cercanías de los grandes centros manufactureros.

El barrio aristocrático de New-York, Fifth Avenue, 6 quinta avenida, está asfaltado sobre un lecho de *Paving-brick*, construido de la manera siguiente: en un suelo convenientemente macadamizado, se colocan los *brick* puestos de canto y dejando huecos entre sí, los que se rellenan de *concreté*, y luego de bien nivelados, se echa una ligera capa de arena fina, sobre la que se hace el *repandage* del asfalto, que constituye un suelo liso, fácilmente lavable por el riego y de inmejorables condiciones de tracción. Esta facilidad de tracción, sobre los demás pavimentos, está en la siguiente relación:

		Caballos.
Un peso X, que arrastrado por rails necesita	1	
Sobre asfalto	necesita	1 $\frac{2}{3}$
» paving-brick	»	2 $\frac{1}{4}$
» block de granito	»	3 $\frac{1}{2}$ á 4
» madera	»	5 á 6
» buen mac-adam	»	8
» carretera	»	7 á 13
» terreno ordinario	»	20
» húmedo	»	40

El desarrollo de la industria de fabricación de *Paving-brick*, en los Estados Unidos, ha alcanzado grandes proporciones, colocándose, de diez años á esta parte, al nivel de las grandes industrias norteamericanas, estableciendo fábricas, cuyo capital oscila de 1.000.000 á 50.000.000 de dollars, y que han marcado un paso gigantesco en el aprovechamiento de tierras, y que naturalmente, la maquinaria está colocada á la altura de este poderío industrial, pues fábricas que producen más de 70.000.000 de ladrillo anuales, poseen magníficas baterías de hornos y máquinas ingeniosas y potentes que se encargan desde el arrancado de piedra y tierras, hasta la colocación de ladrillos en los vagones.

La invención y el uso de estos ladrillos, que ha señalado una etapa en la historia de las urbes, es muy importante para la higiene y el saneamiento, pues su empleo se extiende hasta para depósitos de materias químicas, bodegas de cerveza, y por su absorción, dureza é inalterabilidad á los ácidos, le hacen factible para el revestimiento interior de las alcantarillas.

El coste es de 20 á 25 dollars el millar, unas 10 pesetas el metro cuadrado, y su recomposición y entretenimiento, no llega á 0,70 pesetas por año y metro cuadrado.

Antonio Pagador.

INFORMACIONES MUNICIPALES ⁽¹⁾

Alcira. Desviación del río Júcar.—Profundamente doloridos dice *El Mercantil Valenciano* al leer en la *Gaceta* que el Gobierno transfería 50.000 pesetas de las obras de defensa de Alcira á las del pantano de Buseo, preguntamos de quién era la culpa de que las obras de defensa de la hermosa ciudad del Júcar no se hicieran.

Queríamos saberlo, tiene derecho á saberlo el pueblo de Alcira; era y es necesario conocer al culpable, para exigirle la debida responsabilidad.

Después de muchos años consiguió Alcira que el Gobierno se apiadase, ofreciéndole unas cuantas pesetas, muchas menos de lo que suman los millones de la célebre suscripción que entró en las arcas del Estado para dársele aplicación distinta de la que querían los suscriptores, y cuando esperábamos con ansia que se gastaran esas pesetas, siquiera para disminuir el peligro de que el río sepultase á la ciudad, nos encontramos que ni se gastan, ni hay medios para gastarlos, ni se sabe cuándo podrán gastarse, *sin que nadie tenga la culpa de semejante desaguisado.*

Así nos lo manifiesta el señor alcalde en la carta y nota siguientes:

Quiero Dios que no se le hinchen de nuevo las narices al iracundo Júcar; pero si se le hinchan, si viene otra inundación, si se pierden millones en unas cuantas horas y corren peligro algunas ó muchas vidas, nosotros tendremos que decir por todo consuelo á las víctimas:—Alah lo ha querido; la culpa de tus desgracias no es de ningún mortal, por más que mortales hayan hecho con sus torpezas ó descuidos ó falta de energías que no se haya desviado el río, que no se haya abierto la presa y derribado el molino, causa de tus desgracias.

A nosotros no nos ha convencido el alcalde; pero si convence á sus administrados, no hemos de ser más realistas que el rey.

Resulta de la explicación del alcalde que el primer proyecto aprobado y subastadas las obras era malo (sin que exista culpable); que reformado se envió á Madrid y allí duerme, sin que de esto tenga nadie la culpa; que el diputado ha querido sacar del *in pace* el asunto y no ha podido, sin que esto signifique falta de influencia y falta de arrestos para imponerse, incluso llevando la cuestión al Parlamento.

En una palabra: todo se ha hecho mal, pero ninguno lo ha hecho mal.

He aquí ahora la carta del señor alcalde de Alcira:

«Alcira, 12 Octubre 1908.

Sr. Director de *El Mercantil Valenciano*:

Muy señor mío: En el periódico de su digna dirección, y en uno de los números de la semana última, trata de la desviación del Júcar; y como en dicha gacetilla se me alude directamente como representante de la ciudad, tengo el gusto de adjuntarle estas cuartillas, en las que doy cuenta del asunto.

En espera de ver insertas en dicho periódico las referidas cuartillas, me repito de usted afectísimo y s. s. q. b. s. m., *Jose Bolea*.

La gestión y régimen de los asuntos que atañen á la desviación del río Júcar no está á cargo de la ciudad de Alcira en general, ni por tanto de su Ayuntamiento y alcaldía, sino de una Sociedad anónima, que se constituyó en forma legal en el año 1905 bajo la denominación de Obras del Júcar, á la cual pertenecen en concepto de accionistas un número determinado de alcireños, y otros que no lo son, pero tienen fincas é intereses en su término municipal.

Al subastarse las obras para la ejecución del proyecto primitivo de defensa, la indicada entidad acudió á la subasta con el objeto y deseo de ayudar en lo que de ella dependía á la realización de tal mejora, y sin que le moviera ningún egoísmo ó afán de lucro.

Alcira está tan necesitada de la ejecución de las obras para su defensa, en especial desde los duros escarmientos que sufrió á consecuencia de las terribles inundaciones de 1864 y 1884, que la in-

(1) Esta sección se consagra á recoger interesantes artículos de la Prensa de provincias sobre asuntos locales, proposiciones de concejales, presupuestos, etc., etcétera.

dicada Sociedad, guiada por el amor á su pueblo, fué la única que presentó pliego, resultando, como lógicamente se desprende, adjudicataria de las obras, ya que no se había presentado otro postor y consignando en la caja de Depósitos las 30.000 pesetas á que ascendía la fianza definitiva.

Después de todo esto, los ingenieros de la División Hidrológica del Júcar examinaron detenidamente el proyecto, observando que tal como se hallaba puntualizado no podía responder á las necesidades de la localidad, y ello fué lo que les movió sin ninguna clase de duda á reformarlo ó modificarlo mediante otros estudios, plano, presupuesto y demás pertinentes al caso, en términos en que la modificación ascendió á más de 500.000 pesetas, mientras el primero no pasaba de 60.000, y como existe una disposición en la ley de contratación que impone la rescisión de los contratos en que la diferencia del presupuesto, entre el proyecto subastado y el que trate de subastarse sea de más de un 20 por 100, de ahí el que ha sido preciso remitir la adición al ministerio de Obras públicas, donde se halla en estudio algún tiempo, sin que hasta la fecha, no obstante las gestiones practicadas por el digno diputado del distrito don José Montesinos Checa, se haya resuelto si debe rescindirse la contrata ó aprobarse la reforma en segundo lugar formulada.

Así, pues, á nadie absolutamente puede culparse por el retraso de las obras, ni mucho menos al diputado del distrito, el cual ha sido fiel defensor de los acuerdos del Consejo de administración de la Sociedad adjudicataria, ni tampoco á éste que no tiene intervención en las resoluciones de la superioridad, salvo el derecho de petición, ni con mayor motivo á la alcaldía de Alcira, que siempre ha cooperado de su parte á buscar un buen resultado, ya que aparte del cargo que ostenta es uno de los muchos accionistas.

Con el fin único, pues, de satisfacer la curiosidad del autor de la gaceta, ya que no á otro objeto (por cuanto no se firma) he de atribuir el requerimiento que públicamente me hace, diré que la transferencia de las 50.000 pesetas que de la consignación aprobada para los gastos de defensa se ha hecho en favor de las del pantano de Buseo, si se mira con frialdad se verá que no puede causar ningún perjuicio dado el estado en que se halla el asunto, pues aunque hubiera sido preferible que estuviesen invirtiéndose ya mediante la ejecución del nuevo proyecto, es lo cierto que no estándolo es casi imposible que en lo que resta de año puedan invertirse, y si, como es de esperar, en el presupuesto del año próximo se consigna la cantidad necesaria para que el Estado pueda satisfacer ó dejar cumplidas las obligaciones dimanantes del contrato vigente con la Sociedad, bien por igual cantidad, ora con otra mayor, ningún perjuicio habrá irrogado á Alcira, como será fácil apreciar á todo aquel que conozca la estructura, alcance y modo de formarse é invertirse los Presupuestos generales del Estado.

Repetimos que las explicaciones del alcalde de Alcira son obra de un perfecto ministerial, pero que no convencerán á nadie.

Y ahora una advertencia al Sr. Bolea, y es que lo que *El Mercantil* publica lleva siempre la garantía del director y de los redactores.

SECCIÓN DE CONSULTAS

Sr. D. R. S.—*Barcelona*.—Tal expediente deberá declararse nulo, porque no puede aceptarse la valoración de esa finca situada en la zona de ensanche, sin haber precedido un minucioso reconocimiento pericial, por virtud del que se determine lo que se llama vitalidad del inmueble expropiable. Ahora bien; siendo este reconocimiento como repetidamente ha declarado el Tribunal Supremo base fundamental para determinar el estado de vida del edificio y apreciar las condiciones de su construcción y la de los materiales en ella empleados, su omisión constituye causa de nulidad del expediente incoado en cuanto que se ha prescindido de un trámite esencial y necesario á su validez.

Sr. D. L. M. P.—*Sevilla*.—En el caso de que usted habla no hay lugar á la multa establecida para los casos de apertura de establecimientos fabriles sin licencia; pues se trata de la simple instalación y funcionamiento de una má-

quina, en fábrica donde ya funcionaban otras análogas constitutivas de la misma explotación. Si acaso, procederá aplicar el art. 77 de la ley Municipal y los concordantes de las ordenanzas de población.

Sr. D. F. S.—*Santander*.—Es elemental en materia de arbitrios municipales extraordinarios, que no pueden imponerse sin aprobación del Gobierno, advirtiéndole que en nada influye en su validez la inclusión en presupuesto sin ir precedidos de tal requisito esencial. Si el Ayuntamiento recurriera contra esta doctrina fundamental obraría temerariamente. Sobre esto hay abundante jurisprudencia, siendo terminante el auto del Tribunal Supremo de 28 de Noviembre de 1905, que dice entre otras cosas que considerando que en el caso presente no se trata de obras ni de servicios costeados con los fondos de la Municipalidad, ni de industrias que se ejerzan en la vía pública ó terrenos y propiedades de la misma Municipalidad, por lo cual no son aplicables al arbitrio de que se trata (precisamente como en el caso que usted nos consulta) las disposiciones referentes á los ordinarios y la ley Municipal vigente enumera y reglamenta.

Considerando: que según los citados textos de la ley Municipal, confirmados por muchos otros, entre ellos y de modo explícito por el art. 16 de la ley de Presupuestos de 21 de Julio de 1878, los Ayuntamientos de poblaciones que se encuentran en las circunstancias que allí se determinan y que acompañan al actual demandante, pueden recurrir á otros impuestos, recargos y arbitrios, además de los enumerados en las leyes, pero con la aprobación del Gobierno, que oirá, para concederla, al Consejo de Estado; las dudas y reclamaciones sobre recargos y arbitrios municipales serán resueltas por el ministro de la Gobernación, oyendo al de Hacienda y al Consejo de Estado cuando lo estime oportuno.

Considerando: que el Ayuntamiento demandante no puede invocar la acción que el art. 1.º de la ley de 22 de Junio de 1894 otorga contra las resoluciones administrativas que reúna los requisitos que enumera, porque es visto que la Administración, en caso como el presente, concesión de arbitrios extraordinarios á las Municipalidades, obra en ejercicio de facultades no regladas y los Ayuntamientos no tienen reconocido derecho á esta concesión sin la indispensable autorización superior, fuera de que la idea de concesión implica carácter discrecional y contrario á la de recurso contencioso-administrativo.

Considerando: que este Tribunal, haciendo aplicación debida de las respectivas prescripciones de la ley Municipal, ha declarado con repetición que tienen tramitación diversa las dudas y reclamaciones sobre recargos ó arbitrios municipales extraordinarios y los recursos contra los presupuestos ordinarios, formados por los Ayuntamientos y sus asociados; que la inclusión de un arbitrio extraordinario en el respectivo presupuesto anual municipal y aún la normal aprobación de éste, no implican la obligada é indiscutible aprobación de aquél y que compete á las facultades discrecionales del Gobierno la autorización de arbitrios municipales extraordinarios, etc.

Suscripción á la Revista Municipal

===== 6 pesetas año =====

Se publica dos veces al mes

Consulta jurídico-administrativa
gratis para nuestros suscriptores

Oficinas: **LOS MADRAZO, 14, pral.**

MADRID.—IMPRESA DE FORTANET, LIBERTAD, 29.—TELÉF. 991.