

en la mitad de su coste y aun anticipada su construcción, terminándolas la Diputación de la provincia, contribuyéndose así al más fácil y rápido transporte desde dichos pequeños puertos á los principales del Archipiélago de los ricos y variados frutos de aquel país. Mas no consta que todavía hayan sido cumplimentadas tales disposiciones, que tanto habrían de fomentar el tráfico general y la producción de su agricultura.

Resumen general.—Al terminar el estudio que hemos hecho de las principales condiciones de los diferentes puertos de que nos hemos ocupado, parece oportuno hacer un resumen comparativo de las referentes al tráfico de *importación* y de *exportación*, según el tonelaje de las mercancías de los más importantes de la Península, y asimismo de la comparación de los productos de sus *arbitrios*, tanto por los *impuestos generales* establecidos, como por los producidos por la *explotación* de sus obras y medios auxiliares, comprendiendo en dicha comparación, según el orden que les corresponda, á los puertos de Palma (Baleares) y á los de Santa Cruz de Tenerife y de las Palmas y la Luz de la provincia de Canarias, y comprendiendo también en el de los *arbitrios* á los puertos de Ceuta y á los de Melilla y Chafarinas.

Verificada dicha comparación, se deducen los dos *estados siguientes*:

**Relación de los puertos más importantes
según el orden ó cuantía de su importación y exportación.
POR SU IMPORTACIÓN**

PUERTOS	TONELADAS DE PESO
1.—Barcelona.....	1.680.660
2.—Bilbao.....	1.017.879
3.—La Luz (Canarias).....	871.677
4.—Valencia.....	509.042
5.—Huelva.....	305.898
6.—Santa Cruz de Tenerife.....	305.383
7.—Santander.....	275.000
8.—Sevilla.....	270.377
9.—Gijón-Musel.....	210.000
10.—Cartagena.....	200.000
11.—Vigo.....	180.000
12.—Tarragona.....	180.000
13.—Coruña.....	150.000
14.—Alicante.....	130.000
15.—Palma (Baleares).....	127.000
16.—Málaga.....	120.000
17.—Cádiz.....	100.000
18.—Almería.....	99.000

POR SU EXPORTACIÓN

PUERTOS	TONELADAS DE PESO
1.—Bilbao.....	3.650.000
2.—Huelva.....	2.430.000
3.—Santander.....	1.200.000
4.—Sevilla.....	860.000
5.—Cartagena.....	579.000
6.—Valencia.....	575.000
7.—Gijón-Musel.....	535.000
8.—Barcelona.....	470.000
9.—Almería.....	445.000
10.—Cádiz.....	300.000
11.—Málaga.....	260.000
12.—Alicante.....	190.000
13.—Tarragona.....	92.000
14.—La Luz (Canarias).....	70.610
15.—Coruña.....	70.000
16.—Santa Cruz de Tenerife.....	59.252
17.—Vigo.....	52.000
18.—Palma (Baleares).....	42.500

Estado de los productos de los arbitrios generales y de la explotación de los puertos siguientes en el año de 1910.

PUERTOS	Arbitrios generales.	Producto de la explotación	TOTAL Pesetas.
1.—Barcelona.....	2.004.654	454.674	2.459.328
2.—Bilbao.....	2.118.011	15.899	2.133.911
3.—Huelva.....	1.516.700	499.800	2.016.500
4.—Valencia.....	1.313.219	8.409	1.321.629
5.—Sevilla.....	1.154.820	30.048	1.184.868
6.—Santander.....	515.240	235.705	750.945
7.—Almería.....	430.516	26.801	457.317
8.—Málaga.....	431.799	4.153	435.953
9.—Cádiz.....	195.914	91.762	287.676
10.—Cartagena.....	225.819	29.987	255.806
11.—Coruña.....	65.674	100.186	165.861
12.—Las Palmas (Canarias).....	134.172	26.680	160.852
13.—Vigo.....	63.793	80.731	144.524
14.—Alicante.....	138.135	5.826	143.961
15.—Tarragona.....	70.306	70.712	141.018
16.—Santa Cruz de Tenerife.....	109.432	17.124	126.556
17.—Melilla y Chafarinas.....	93.517	31.520	125.037
18.—Gijón-Musel.....	66.760	30.577	97.338
19.—Castellón.....	39.796	2.504	72.300
20.—Palma (Baleares).....	44.382	1.365	45.747
21.—Denia.....	37.797	»	37.797
22.—Ceuta.....	25.879	»	25.879
23.—Rivadesella.....	18.380	»	18.380
24.—Algeciras.....	16.699	»	16.699
25.—Pontevedra.....	»	2.468	2.468

Con el *estado* precedente terminamos la parte principal de nuestro trabajo, quedando el relativo á nuestros puertos de *Africa* y del *Golfo de Guinea*, del que procuraremos ocuparnos lo antes que nos sea posible.

Nos resta, por ahora, el hacer presente el testimonio de nuestro reconocimiento y gratitud á nuestros dignos compañeros los Ingenieros Directores de obras de los puertos correspondientes, y á otros compañeros á los cuales debemos cuantos datos y noticias y lo más importante que figura en nuestros artículos, sintiendo únicamente que nuestra carencia de facultades para el caso no nos haya permitido el redactarlos con el mérito y valor que deberían tener.

Y testimoniamos asimismo las gracias, al ilustre Director de la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS el Sr. D. Manuel Maluquer por la hospitalidad que ha dado á dicho trabajo en el importante semanario que con tanta competencia dirige.

B. DONNET.

Madrid 15 Enero 1912.

CAMINOS VECINALES

CONSIDERACIONES SOBRE DICHAS VÍAS

(CONCLUSIÓN)

Fuera planes.

La necesidad de un plan se comprende cuando los caminos deben formar una red ó cuando sin formarla se aquilata de tal modo su utilidad relativa, que sirva para fijar dentro de aquél un orden riguroso de preferencia. Pero tratándose de caminos vecinales, en que se va á buscar la espontaneidad de ofrecimientos, variables según vayan los pueblos apreciando las ventajas que les reportan, hacer hoy una lista inalterable de caminos para algunos años, es cerrar la puerta á muchas iniciativas favorecien-

do á los elementos que por un conjunto de circunstancias de otro orden predominen hoy.

Por eso la ley vigente permite construir cada camino donde se pueda y no empezar por poner trabas. Que se sujete, sí, á información pública y se declare su utilidad por la Autoridad competente, pero nada de sujetarlos todos á la vez al mismo trámite para hacerse luego las obras en veinte años ó dejarse de hacer muchas de ellas.

Auxilio con subvenciones y anticipos.

Los caminos de interés general ó carreteras se costean con fondos del Estado, para los que contribuyen todos los pueblos como parte integrante de los distintos impuestos. En la contribución industrial se refundieron en 1869 los derechos de portazgos, pontazgos y barcajes, que cobraba el Estado por el uso de sus carreteras.

Circula por ellas también tráfico local de los pueblos que atraviesan, pero siempre es en pequeña proporción del tráfico general. Cuando, por el contrario, predomina aquél, justo es que la parte indirecta que para todas las carreteras pagan los pueblos sea reforzada con un suplemento de recursos locales.

Si parte del tráfico es general, no cabe duda de que el Estado y las Diputaciones deben contribuir á las obras; pero aun en el caso de que sea exclusivamente local, si tiene relativa importancia no podían ser desamparados los pueblos por aquellas entidades, pues como dijimos antes, crean riqueza que en una ú otra forma entra en el torrente general circulatorio. Por solidaridad nacional, los pueblos actualmente más ricos, dotados de carreteras y ferrocarriles á cuya ejecución contribuyeron los que permanecen aislados, deben tenderles la mano, y eso es lo que hacen por intermedio de la subvención del Estado, y de la Diputación en algún caso, á la constitución de cuyos fondos contribuyen en mayor cuantía. Por equidad, ya que el Estado ha gastado favoreciendo á muchos pueblos que no podían aspirar á tener carretera, debía auxiliar siquiera á los que nada hizo por sacarles de su aislamiento. Por deber unas veces, y otras por conveniencia, por solidaridad y por equidad, debían subvencionar, pues, el Estado y las Diputaciones las obras de caminos vecinales.

En Francia é Italia así lo han hecho; y además en estos dos países y en Alemania han auxiliado las obras anticipando fondos á interés menor que el legal á los Municipios.

En las otras obras públicas de carácter local concede también subvenciones el Estado. La ley de Canales y Pantanos de 1883 otorga el 50 por 100 de subvención á los regantes que los construyan; las disposiciones actuales sobre obras hidráulicas establecen también importantes auxilios del Estado; hasta se subvencionan los pequeños riegos.

La proporción en que se ha hecho en otras partes no es escasa; en el período de 1868 á 1890, de 1.436 millones de francos que se invirtieron en los caminos vecinales franceses, 316 millones procedían de la subvención del Estado y 490 millones de anticipos. Y eso que en Francia los Municipios pueden disponer de más recursos, puesto que el Estado no llega á cobrar por contribución territorial el 5 por 100 de la riqueza imponible, mientras en España llega al 21.

Por comparación con los países que podemos tomar como modelos, los caminos vecinales se habían de construir, pues, con los recursos del Estado, más los de las Diputaciones, cuando pudiesen, más los de los Municipios. Y esto es independiente de las reformas que puedan sufrir los impuestos actuales ó la Hacienda local. Todo ello influirá únicamente en la proporción en que las tres entidades deban contribuir, pero no en los principios sobre

que se base aquélla. Será cuestión de variación de cantidad, no de concepto.

En Francia las Diputaciones se sumaron al Estado para proporcionar, en varios años, entre ambas entidades á los pueblos una subvención del 50 por 100 del coste de las obras. En España, dada la mayor cantidad que cobra el Estado de las contribuciones, deben sumarse con el tiempo á los pueblos para auxiliarlos en el gasto de la parte que les corresponde.

Este criterio de subvencionar el Estado los caminos vecinales se establecía ya en la ley de 25 de Julio de 1856, que concedía premios graduales á los Ayuntamientos, particulares ó Corporaciones que abriesen primero las vías de comunicación vecinal, y para ello y las subvenciones á carreteras provinciales, autorizaba al Gobierno para hacer un empréstito de 83 millones de pesetas, el cual no llegó á efectuarse.

Otra forma importante de auxilio del Estado es el anticipo de fondos reintegrables á largo plazo y módico interés que ha establecido la ley vigente.

En España está muy fraccionada la población. De los 4.500 Municipios que no tienen hoy caminos carreteros, 1.900 no llegan á 500 habitantes, 1.500 están comprendidos entre 500 y 1.000, y 700 entre 1.000 y 2.000.

Con tan poca población los recursos que pueden acumular en pocos años son escasos, y para tener el camino cuya construcción persiguen, tendrían que esperar mucho tiempo, haciendo anualmente unos centenares de metros que se borrarían sin lograr ver el camino terminado.

Los empréstitos realizados por Ayuntamientos y la mayoría de las Diputaciones resultan desventajosos. En cambio el Estado puede obtener el dinero á bajo precio, y le es más fácil cobrarlo de los Municipios que los particulares, si une su recaudación á la de contribuciones ó asegura por otros medios la solvencia, como así se ha hecho.

En Francia se hacen anticipos á los Municipios; cuando los hacía la «Caja de caminos vecinales», se liquidaban pagando treinta anualidades iguales al 4 por 100 de la cantidad prestada; resultaba un interés poco mayor del 1 por 100 anual. Hoy que la entidad prestataria es la «Caja nacional de retiros para la vejez», el plazo de amortización es cualquiera al interés de 3,68 por 100, pero cuando es de treinta años, la anualidad (amortización é interés) se fija en 5,50 por 100 de la cantidad prestada. Lo que hay de característico en los anticipos es el tipo pequeño de interés fijado; la diferencia con el interés corriente va á cargo del Estado.

En Italia se hacen también anticipos, tomándolos de la Caja de préstamos y depósitos ó de la de Obras públicas de Sicilia.

En Prusia el Estado estableció Bancos que están autorizados para prestar fondos á los Municipios para construir caminos vecinales.

En España, la provincia de Guipuzcoa concede también á los Ayuntamientos, aparte de las subvenciones, esos préstamos reembolsables en treinta años con una anualidad equivalente al 5 por 100 de la cantidad anticipada, con lo que el interés no llega al 3 por 100; estas son también las condiciones establecidas por la ley vigente.

Reparación de la desigualdad de reparto de carreteras construidas en las distintas provincias.

Parece que la longitud de carreteras debiera ser proporcional para cada provincia á su superficie y población. Pues en cuanto á la primera, hay diferencias tan notables como de 1 á 3 por unidad de superficie entre Sevilla y Pontevedra; con relación á la

población, de 1 á 11 por millar de habitantes entre Barcelona y Huesca; y si se tienen en cuenta los dos factores á la vez, resulta una desproporción tan grande como de 1 á 8 por habitante y unidad de superficie entre Valencia y Logroño; y así, entre estos límites, se ha hecho el reparto de carreteras entre las provincias. A ello se intentó ya poner remedio por orden de 26 de Marzo de 1873, en vista de la desigualdad que resultaba entre todas ellas.

Justo era que si así se había repartido el dinero del Estado, se reparase ahora su desigual distribución al completar la red de caminos con los vecinales, concediendo más crédito á las provincias desheredadas que á las favorecidas; se distribuye entre ellas en razón inversa de la longitud de carreteras que tengan, en relación á su riqueza, integrada por los dos factores de superficie y población.

Reparto de la subvención en razón inversa de los recursos de cada pueblo para auxiliar más al más pobre.

Para la construcción de caminos de interés local es lógico exigir que cada pueblo dé cuanto pueda y que el Estado y la Diputación, cuando pueda, agreguen el resto que haga falta para que logren los caminos que les corresponda tener; y claro está que siendo el coste de un camino independiente en cierto modo de la riqueza del pueblo, pues depende de las condiciones topográficas y de la distancia á que la casualidad le deparó una carretera ó ferrocarril, los pueblos pobres necesitan más auxilio que los ricos para obtener el camino con igual esfuerzo por habitante y unidad de riqueza.

En Francia (y tomamos siempre como modelo á esta Nación, como han hecho las demás del continente por haberlas precedido en la construcción de caminos realizada con tanto éxito) las bases que se tienen en cuenta para el reparto de la subvención son las siguientes: necesidad del camino—recursos ordinarios de los pueblos interesados—y sacrificio que se impongan.

Este mismo criterio ha aplicado en la ley de Presupuestos de 1903 para subvencionar las obras municipales de abastecimiento de agua de las poblaciones que paguen menos de 100.000 francos de contribución.

La *necesidad*, la declara la Corporación competente, los *recursos ordinarios* se tienen en cuenta, no concediendo subvención más que en relación á la diferencia que resulte entre el coste de la obra y dichos recursos; con lo cual á igual gasto, cuantos más recursos tenga el pueblo, menos subvención le corresponde; y el *sacrificio* se aprecia en razón del valor que representa un céntimo de la contribución de todo el término municipal, dividido por el número de hectáreas de éste, partiendo de que hacen más sacrificio los más pobres, de esta manera apreciados.

Para la concesión citada de subvenciones para abastecimientos de agua se han aquilatado mejor estos factores. El céntimo comunal sirve para apreciar la riqueza del Municipio, y el número de céntimos adicionales ó de recargo, que votan, multiplicados por el número de años de duración de este impuesto voluntario, representa el sacrificio. Y no sólo se tiene en cuenta la riqueza por hectárea, sino también el número de habitantes, que es otra riqueza, añadiendo por ello otra Tabla que modifica el anterior reparto en relación á la carga que resulta por habitante.

La subvención para caminos vecinales del Estado varía, según la riqueza del Municipio, entre 72,20 por 100 y el 6, á cuyas cifras corresponden las subvenciones de la Diputación de 12,35 por 100, y 8,55; de modo que el caso de mayor subvención entre ambas entidades es de 84,55 por 100, aunque, como hemos

dicho, no se aplica á todo el coste del camino, sino al exceso de coste sobre los recursos ordinarios de los Municipios interesados. En el caso citado, el Municipio hace un esfuerzo extraordinario para cubrir el 15,45 por 100 restante.

En la ley vigente española se aprecia la *necesidad* del camino por el esfuerzo que hace el pueblo, pues si no lo necesitara no se impondría ese sacrificio; se otorga más subvención al más pobre y la lucha se establece haciendo una baja en dicha subvención.

Aplicando este criterio se auxilia, pues, al más pobre. El que da todo lo que puede no está obligado á más y es digno de que se le tienda la mano, pues si no, sólo en donde la riqueza empezó á depositarse seguiría aumentando, y á favorecerla contribuyeron también con sus impuestos los pueblos pobres. Nada les tocó en el reparto de obras públicas por su pobreza, y si no se les ayuda, nunca saldrán de ella. Una de las funciones del Estado moderno es crear beneficios para los que necesitan y no tienen. Y lo que se hace por los proletarios debe hacerse, en otro orden, por los pueblos de escasos recursos, los cuales, aunque pequeños, tienen personalidad propia, consagrada muchas veces por la historia; son agregaciones espontáneas de la naturaleza, resultado de un conjunto de circunstancias que los tiempos acumularon y no de caprichos de los hombres, son baluartes del campo, de la riqueza extensiva que sirve de sostén á esos otros núcleos de riqueza intensiva, las ciudades, las cuales, sin la agricultura, sin el concurso de esos *muchos pocos* distribuidos por el territorio, perecerían.

Reparto automático de las subvenciones.

El medio para que los pueblos hicieran ofrecimientos sinceros de auxilios importantes es que no pudiesen confiar en el logro de mayor subvención que la que les corresponde; que vean que, si la obtienen, lo deben al sacrificio que se impongan.

Así lo tiene establecido Francia desde 3 de Junio de 1880 y se ha adoptado por la ley española.

Se debe ayudar al que no puede y obligar al que no quiere.

La obligación de construir caminos vecinales se ha establecido varias veces, unas eficazmente y otras siendo letra muerta.

Por ley de 1497 se encargó á los Concejos la apertura de los caminos dentro de su término, así como su conservación bajo la vigilancia de los Corregidores.

Los fueros de Guipúzcoa, en su tit. XXIII, establecen también el carácter obligatorio.

La ley Municipal la fija para la reparación y conservación de caminos, y por su incumplimiento puede acordar la imposición de multas la Diputación provincial.

En el Real decreto de 21 de Abril de 1893 se anunciaba la presentación de un proyecto de ley declarando obligatoria la construcción de caminos vecinales.

El carácter obligatorio de la ley francesa de 1836 para construir caminos vecinales de interés común á dos ó más Ayuntamientos, y de conservarlos todos, constituye uno de sus principios esenciales, por falta del cual fracasó la ley de 1824 y es una de las varias razones por que fracasó la nuestra de 1849.

La lenta construcción de caminos vecinales indujo también al Gobierno italiano á declararla obligatoria. La ley de 1868 facultó al Poder central para ejecutar de oficio las obras en los casos de incumplimiento de las obligaciones impuestas á los Ayuntamientos.

En Austria las Autoridades provinciales están facultadas para disponer la ejecución de oficio de los trabajos necesarios con

objeto de asegurar el tránsito en los caminos de distrito y en los municipales.

En España se ha iniciado el carácter obligatorio, imponiéndolo para casos como el siguiente: Dos pueblos no consiguieron unirse á una estación de ferrocarril con un camino de 9 kilómetros porque el pueblo á que pertenecía ésta, no teniendo más obligación que construir un kilómetro escaso, no quiso hacerlo á pesar de que con la subvención que daba la Diputación y la que hubiera dado la Compañía del ferrocarril había casi bastante para costear la obra. Casos parecidos, aunque no se trate de tan pequeños sacrificios, hay varios. Por humanidad y por el bien común, no podían permitirse, y la ley vigente ha establecido la travesía forzosa de un término municipal en determinadas condiciones.

Emulación por medio de concursos de auxilios de los pueblos.

Partiendo de la base de que para establecer las categorías de subvenciones se han tenido en cuenta los gastos probables de un camino en general y los recursos ordinarios de los pueblos, el sacrificio que éstos se impongan estará medido por el tanto por ciento que renuncien de la subvención fijada, y justo es que al que mayor parte alícuota de ella renuncie se le atienda primero.

Para que se establezca la competencia entre pueblos de análogos recursos, según la ley vigente se abre en cada provincia un concurso y se adjudica en cada uno al que mayor parte de subvención del Estado renuncie. El número de caminos que se deban adjudicar, depende en cada año de los recursos del Estado disponibles.

Dicho procedimiento de concursos ó subastas es una ampliación del establecido por la ley general de Obras públicas para las obras subvencionadas, las cuales se conceden al mejor postor, tomando como tipo de subasta el máximo de subvención acordada. Aquí no es una subasta entre concesionarios de una misma obra, sino de varias.

Sustitución de la prestación personal.

Como es sabido, todo camino produce dos clases de beneficio á la población que lo posee: uno, es general, de mejora de la población, de lo cual participan todos los habitantes, individualmente ó por colectividades (si es propietario, dueño de un establecimiento, etc.); y otro, para los que con sus vehículos usen el camino y lo desgastan.

A estas dos clases de beneficios corresponden la prestación personal y la de transporte, comprendiendo en la primera no sólo al individuo (jornalero ó no) sino al dueño con casa abierta.

Se se ha aplicado la prestación en casi todas las Naciones: Francia, Austria, Bélgica, Italia, Holanda, Alemania, Portugal y parte de Suiza. En Inglaterra se abolió en 1835. En otros puntos, como en el Illinois (Estados Unidos), se sustituye por un impuesto.

En Vizcaya se establecieron un peaje y una contribución gravando los consumos, ó sea una prestación de transporte anticipada y un impuesto general.

En Francia, la prestación representa hoy día 60 millones de francos anuales (26 del personal, 25 de los animales de tiro y 9

de los carros). Se tuvo que implantar á la fuerza, y después se ha aceptado con resignación, convencidos de las ventajas que proporciona; pero así como la prestación de transporte efectuada en la época más conveniente da más utilidad al pueblo que lo que le cuesta al contribuyente, y se acepta sin quejas, la del bracero ha levantado siempre protestas, que se acentúan cada vez más. Las Cámaras se han ocupado algunas veces de su reforma, y la corriente general es de reducirla á la prestación de transporte, y aun de reemplazarla por un impuesto en razón del número de caballerías que cada cual tenga. No se rechaza tanto el trabajo en sí, como la forma en que se pide, por jornales; pues, en cambio, ninguna protesta levanta la prestación para limpia de cauces, la cual se exige de los ribereños en razón de la longitud que linda con su propiedad. Exigir el trabajo en obra hecha en lugar de jornales. Aunque la Instrucción de caminos vecinales francesa admite el destajo, se aplica poco. En España se recomendó en el Reglamento de la ley de Caminos vecinales de 1904 como preferible al jornal; pero, á nuestro entender, el inconveniente aún subsiste por ser el destajo individual. Debe irse al destajo colectivo.

En Australia y Nueva Zelanda (llamado el paraíso de los obreros), donde se ha aplicado el socialismo sin doctrinas, han puesto en práctica un procedimiento llamado *Cooperative System*, en que los contratistas son los mismos obreros en comandita, constituyendo los *Cooperative Public Works*. Se vigilan los unos á los otros por su propio interés, se evalúan mutuamente el jornal que ganan realmente, y para que la solidaridad sea mayor se organizan en pequeños grupos; utilizan mejor de cada cual sus aptitudes; trabajan con más vigor. Ha producido buen resultado para la construcción de ferrocarriles.

En nuestro caso no se trata de una obra pagada á su precio, para que, después de cobrado el jornal, les quede el beneficio de contrata; pero tampoco pretendemos que el destajo colectivo que se dé sea gratuito, como exige la prestación personal, sino que unimos las dos cantidades de obra, la que debe ejecutarse gratis y la que se ha de ejecutar con los recursos metálicos procedentes del pueblo ó de las subvenciones, y de todo el trabajo en conjunto se puede encargar el Sindicato de braceros que se forme, á cambio de los recursos metálicos reunidos; es un trabajo á precio reducido, del cual, si no han de sacar un beneficio de contrata, sacarán el mayor salario posible á que podían aspirar en esa obra si se ejecutase separado el trabajo de prestación y el restante.

Estos *Sindicatos vecinales* podrían no estar constituidos de braceros solos, sino de otros vecinos que, con sus medios de transporte, sus herramientas y su pequeño capital, prefiriesen entrar en la empresa en lugar de dar la cuota que fije el Municipio.

No se limitaría esta asociación á los vecinos de un solo pueblo, sino á los de todos los pueblos interesados en el camino, que quisieran. La ventaja del sistema estriba en la mayor cuantía de la obra á ejecutar por el Sindicato.

Es un jornal reducido el que se obtendría; pero sería en las épocas en que no hay otro mejor.

Este sistema, que andando el tiempo, indudablemente se aplicará en algunos casos, cabe dentro de la ley vigente, puesto que además de los Municipios admite diversas clases de asociaciones.

Es el caso en que la obra se construye por los peticionarios; pero hasta ahora han sido éstos, casi exclusivamente los Municipios.

