

F. C. de Estella-Vitoria-Los Mártires

ANTECEDENTES

DATOS

PLANOS

POR DON

RAMÓN AGUINAGA

INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

VITORIA
IMPRENTA PROVINCIAL DE ALAVA
1910

ATA
1287

M-7793

2RV
7534

F. C. de Estella-Vitoria-Los Mártires

ANTECEDENTES

DATOS

PLANOS

POR DON

RAMÓN AGUINAGA

INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

VITORIA
IMPRESA PROVINCIAL DE ALAYA
1910



Ferrocarril de Estella á los Mártires por Vitoria

Longitud 131 ²²⁵ Kilómetros.

Antecedentes

El ferrocarril de via de un metro de Estella á Durango por Vitoria con un ramal de Arroniz á Lerin, fué aprobado el 6 de Junio de 1882.

La longitud total del proyecto era de 187.641 metros, de los cuales 12.867 correspondian al ramal de Arroniz á Lerin.

Además del ramal de Arroniz á Lerin se proyectaban 52.582 metros en la provincia de Navarra, 60.437 en la de Alava, 49.125 en la de Guipúzcoa y 12.630 en la de Vizcaya.

La construcción del ferrocarril de Durango á Zumárraga por tener una Sección común con el ferrocarril de Durango á Vitoria, obligó á modificar el trazado de éste, suprimiendo la parte comprendida en la provincia de Vizcaya y haciendo que empalmara con el ferrocarril de Durango á Zumárraga en el punto denominado Los Mártires, próximo á Vergara, en la provincia de Guipúzcoa. Con estas modificaciones, el nuevo trazado comprendía los 65 449 metros de la provincia de Navarra, 60.437 de Alava y 41.145 en la de Guipúzcoa, ó sea un total de 167.031 metros.

Las obras no se empezaron simultáneamente en todas las

provincias; se dió comienzo á los trabajos á partir de Vitoria en dirección á Guipúzcoa, abriéndose á la explotación el 17 de Febrero de 1889, los 18.400 metros de Vitoria á Salinas; siguiendo luego los trabajos en la provincia de Guipúzcoa.

Causas que no son del momento enumerar, obligaron á la Compañía á suspender las obras y la explotación de los 18.400 metros, viéndose el Estado precisado á hacerse cargo de la parte en explotación el 3 de Mayo de 1897 y de las obras ejecutadas el 26 de Septiembre del mismo año; incautándose definitivamente del ferrocarril el 5 de Octubre de 1903 después de cumplir todos los trámites que para estos casos la legislación determina, por haber quedado desiertas las tres subastas que para su enagenación se habían anunciado.

El 31 de Octubre de 1903, recibió la Primera División de ferrocarriles una comunicación de la Dirección General de Obras públicas, pidiendo informe respecto á las causas que pudieron motivar la falta de licitadores en las tres subastas celebradas.

Expuso entonces la Primera División que, á su juicio, la falta de licitadores en las subastas era, sin duda alguna, debida á que el coste de la línea de Vitoria á Estella y ramal de Arroniz á Lerín no estaba en relación con los beneficios que de su explotación podían esperarse; que la Sección de Vitoria á Los Mártires con las obras ejecutadas, que son importantísimas, se encontraba en muy distintas condiciones, tanto que de anunciarse la subasta, solo de esta Sección, hubiera habido licitadores que hubieran abonado por las obras ejecutadas cantidades de importancia, pero que el hacer esta división equivaldría en absoluto á desistir de la construcción del ferrocarril de Vitoria á Estella, con lo que resultarían perjudicados todos los pueblos enclavados en esa parte del trazado.

Estudiado con cuidado el proyecto de la parte comprendida entre Estella y Vitoria, [se vió que no es el más acertado, puesto que no se comprende por qué razón se había abandonado la dirección natural siguiendo el curso del rio Ega, que además de la ventaja de tener una pendiente muy suave, tiene la de reducir considerablemente la longitud de la línea. La

causa que indujo, sin duda alguna, á desarrollar el trazado tal cual aparece en el proyecto, fué la de servir á Los Arcos, uno de los pueblos más importantes de la provincia de Navarra, pero como constaba á la primera División que la Diputación de Navarra tenía un estudio completo del ferrocarril de vía de un metro de Pamplona á Logroño por Estella, que pasa por Los Arcos, proyecto incluido en el plan de ferrocarriles secundarios y que satisface mejor las necesidades de Los Arcos, comprendió que sin dificultad podía estudiarse una nueva solución en la provincia de Navarra, prescindiendo de pasar por Los Arcos.

Como las modificaciones que pueden introducirse dan lugar á una gran reducción del presupuesto, antes de dividir la longitud total del ferrocarril de Estella á Los Mártires, en dos Secciones, una de Estella á Vitoria y otra de Vitoria á los Mártires para subastar independientemente cada una de esas secciones, propuso la Primera División la conveniencia de estudiar las modificaciones indicadas y una vez obtenida la reducción del presupuesto, anunciar una nueva subasta de todo el trazado de Estella á Los Mártires y en el caso de que en la nueva subasta que se anunciara no hubiera licitadores, proceder entonces á la división de la línea.

Expuesta esta opinión á la Superioridad dispuso, se diera conocimiento de todo esto á las Diputaciones interesadas. La provincia de Navarra, á la que afectaban directamente estas modificaciones, aceptó desde luego la idea propuesta por la División, así como la provincia de Alava, y las de Guipúzcoa y Vizcaya no se ocuparon de estas modificaciones, por no afectar, sin duda, directamente á sus intereses.

Cumplidos todos estos trámites, recibió la Primera División el encargo de estudiar las modificaciones propuestas.

De los reconocimientos y estudios practicados sobre el terreno, se ha deducido que la modificación abarca á toda la Sección comprendida en la provincia de Navarra y que el nuevo trazado debe seguir el curso del rio Ega: de este modo se suprimen los 12.867 metros del ramal de Arroniz á Lerin, que no tiene aplicación en este caso, puesto que la línea

se desvía de esta dirección y los 52.582 metros de la Sección de Estella al límite de la provincia de Navarra se sustituyen en el proyecto que se presentó con 29.643 metros, cifra á que quedan reducidos los 65.449 metros que según el primitivo proyecto debían construirse en Navarra.

Ventajas del nuevo trazado

El importe del presupuesto de las obras que con arreglo al nuevo proyecto deben ejecutarse en la provincia de Navarra es de 2.310.275 pesetas y la longitud del trazado 29.643 metros. Comparadas estas cifras con las correspondientes del primitivo proyecto que son, el presupuesto 5.196 390 pesetas y la longitud del trazado 65.449 metros, resulta una economía en el presupuesto de 2.886.115 pesetas y una reducción en el desarrollo de la línea de 36.806 metros.

No son solo estas las ventajas de la nueva solución; comparados los perfiles longitudinales del nuevo proyecto y del antiguo, se ve que en el nuevo, con pendientes muy suaves, de las que solo una llega al uno por ciento sin contrapendientes, se llega al límite de la provincia de Navarra, mientras que en el antiguo existen pendientes y contra pendientes que alcanzan el dos por ciento, lo que representa una economía de gran importancia para la explotación á favor del nuevo proyecto.

Consideraciones económicas

El objeto que nos proponemos al estudiar las importantes modificaciones descritas, es demostrar, que con estas modificaciones, la construcción del ferrocarril de Estella á los Mártires puede resultar viable y su explotación puede dar rendimientos suficientes para que el capital invertido en las obras obtenga un interés remunerador.

La situación actual del ferrocarril es la siguiente: La Sección de Estella á Vitoria, que comprende una longitud de

72.342 metros está sin construir; la Sección de Vitoria á los Mártires, que tiene una longitud de 58.883 metros, están en explotación, 18.400 metros, en construcción paralizada, 21.600 y sin construir, 18.883; de modo que resultan 91.225 metros por construir, 21.600 en construcción paralizada y 18.400 en explotación.

Por orden de la Dirección General de Obras públicas de fecha de 26 de Julio de 1901, se hizo la valoración de las obras ejecutadas en la Sección de Vitoria á Los Mártires cuyo importe se calculó en 5.190.767 pesetas, hallándose incluido en esta valoración la parte correspondiente á los 18.400 metros en explotación, los 21.600 de la construcción paralizada, todo el material móvil y el material almacenado de vía y telégrafo, etc. etc.

Antes de abandonar la parte de ferrocarril en construcción paralizada, se llegaron á hacer trenes de trabajos en toda esa parte donde estaba sentada la vía, menos en los 2.450 metros que hay de Escoriaza á Arechavaleta.

De los datos que hemos recogido de la fecha en que se hizo la valoración, resulta que invirtiendo 400.000 pesetas hubieran podido ponerse en explotación los 21.600 metros en construcción paralizada.

Es indudable que las inclemencias del tiempo han perjudicado éxtraordinariamente las condiciones de esta obra, pero todo se reduce á aumentar la partida de 400.000 pesetas que antes se consideraba suficiente para dejar esta sección en condiciones de poder ser puesta en explotación, y para no pecar por defecto admitiremos para nuestros cálculos que lo que antes podía hacerse con 400.000 pesetas, precisa gastar ahora el doble, es decir, que invirtiendo 800.000 pesetas, podremos poner en explotación, además de los 18.400 metros que hoy están en esas condiciones, 21.600, ó sea un total de 40 kilómetros, teniendo en cuenta que está hecha toda la explanación y obras de fábrica, se dispone del material de vía necesario, excepción hecha de las traviesas, y de todo el material móvil.

El valor calculado para estos 40 kilómetros hemos visto

que es de 5.190.767 pesetas y aumentando 800.000 tendremos el coste real de los 40 kilómetros puesto en explotación. Claro es que, de no haber existido esta paralización de 10 años, esta Sección de ferrocarril hubiera costado 400 000 pesetas menos.

Vamos, sin embargo, para delucir el coste kilométrico á tomar las $5.190.767 + 800.000 = 5.990.767$ pesetas que hemos deducido como gasto para poner en explotación estos 40 kilómetros; con lo que nos resulta un coste por kilómetro de 149.000 pesetas; sin tener en cuenta, que en este importe está incluido el material móvil para toda la sección de Vitoria á Los Mártires y una gran parte del material de vía y telégrafo que habrá de emplearse en la parte no construida y que existe almacenado.

Estos 40 kilómetros, se desarrollan en la zona más accidentada de todo el ferrocarril; por lo tanto, si suponemos que los kilómetros que faltan por construir han de constar 149.000 pesetas por kilómetro, obtendremos un presupuesto muy desahogado, y como la parte de trazado que aun está por construir es de 91.225 metros, se necesitará gastar 13.592.525 pesetas, (cifra mayor que el gasto calculado en el presupuesto del proyecto que es de 8.999.003 lo que equivale á un aumento de un 50 p o/o) agregando á esta cantidad las 800.000 pesetas que suponemos se necesitan para poner en condiciones de explotación los 40 kilómetros de Vitoria á Arechavaleta, tendremos que para poner en explotación los 131.225 metros había que invertir 14.392.525 pesetas.

Ahora bien, las Diputaciones de Alava, Guipúzcoa y Navarra han acordado conceder al que se haga cargo de este ferrocarril una subvención de 1.250.000 pesetas y la Diputación de Navarra 2.000 pesetas más por kilómetro dentro de su provincia, ó sean 60.000 pesetas; si á estas cifras se suman las cantidades con las que han acordado subvencionar los pueblos interesados, especialmente las ciudades de Vitoria y Estella, y el valor de todos los terrenos de propiedad de los pueblos que se ocupen con el ferrocarril y que se ceden gratuitamente, podemos suponer que la subvención alcanzará unos dos millones de pesetas.

Teniendo en cuenta esta cifra, el dinero que deberá desembolsar la Empresa constructora para poner en explotación los 131.225 metros será de 12.392.525 pesetas.

Tomando los datos anteriores como base para el cálculo de beneficio, tendremos la seguridad de que el resultado á que lleguemos será más desfavorable que el real.

Nos falta determinar ahora el rendimiento que podemos esperar de la explotación de estos 131.225 metros.

No es fácil, por regla general, determinar esta cifra, pero el procedimiento más práctico y el más seguro es tomar como base el rendimiento kilométrico de ferrocarriles que se desarrollan en la misma comarca; por fortuna los ferrocarriles de vía de un metro, han tenido gran aceptación en las provincias vascongadas y existe un número importante que puede servir muy bien de guía para deducir el dato que necesitamos; por consiguiente, adoptaremos este procedimiento, prescindiendo de todos los demás, que siempre son muy inseguros y dan lugar á errores de importancia.

Los ferrocarriles hoy en explotación en esta zona que pueden servirnos como dato para hacer el estudio, son los siguientes:

	Producto anual por kilómetro	Gasto anual por kilómetro	Beneficio anual por kilómetro	Longitud en Kilómetros
Bilbao á las Arenas y Plencia.	23.573'02	16.167'55	7.405'47	28
Santander á Bilbao .	26.423'58	10.681'32	15.742'26	139
Ferrocarriles Vascon- gados	21.669'83	9.881'97	10.988'51	155
Oviedo á Launes. . .	11.338'74	5.550'88	5.787'86	115
Santander á Llanes .	14.095'87	7.633'85	6.462'02	101
Amorevieta á Guer- nica y Pedernales.	11.891'63	6.742'16	5.149'47	25
(1) Durango á Zumá- rraga	14.850'73	8.362'51	6.488'22	52

(1) El ferrocarril de Durango á Zumárraga está hoy fusionado con los ferrocarriles Vascongados, pero hemos podido adquirir el dato del producto bruto y gasto de explotación por kilómetro, antes de su fusión con los que constituyen los ferrocarriles Vascongados, y el resultado es el que aparece en el cuadro.

En los planos de las guías de viajeros está indicada la situación de estos ferrocarriles y las zonas que sirven.

El plano que se acompaña á estos apuntes, indica la situación que el ferrocarril de Estella á Los Mártires por Vitoria ocupa, y la zona que sirve.

Empalma este ferrocarril, con el de Durango á Zumárraga en las inmediaciones de Vergara, corta al ferrocarril del Norte en Vitoria, y en Estella se une al ferrocarril incluido en el plan de los estratégicos de Pamplona á Logroño y que la Diputación de Navarra trata que con urgencia se construya.

En Vitoria, que es la capital de Alava, hemos dicho que corta este ferrocarril á la línea del Norte; detalle de gran interés, puesto que el objeto principal que han de llenar los ferrocarriles secundarios ó de vía de un metro, es ser afluentes á las líneas de vía normal.

Aquellos ferrocarriles secundarios que consigan ponerse más en contacto con los de vía normal, serán los que han de tener mayor tráfico, puesto que los ferrocarriles de vía ancha constituyen las arterias de la red general de ferrocarriles de una comarca.

En el origen de la línea existen 11 kilómetros comunes con el ferrocarril de Pamplona á Logroño por Estella, que son los 11 de Estella á Murrieta; y de este pueblo á Logroño, cuando se construya el ferrocarril de Pamplona á Logroño, habrá una distancia de 50 kilómetros y 67 de Estella á Pamplona. Del empalme de Los Mártires á Zumárraga, por donde pasa el ferrocarril del Norte, hay 17 kilómetros y 10 á Málzaga, empalme de la línea de Bilbao á San Sebastian; de modo que la situación de este ferrocarril con relación á los de vía normal, vía de un metro y carreteras que le ponen en comunicación con los pueblos, no puede ser más ventajosa.

Por otra parte, la importancia de Estella, punto de donde se surten el sinnúmero de pueblos de las merindades que le rodean, zona cruzada de carreteras que van á converger en Estella, y el que sean los productos de esta comarca distintos á los que existen en las provincias vascongadas, han de dar

lugar á un cambio grande de mercancías entre la costa y la Ribera de Navarra.

Pasa además el ferrocarril por Vitoria, capital de provincia por Escoriaza, Arechavaleta, Mondragón y Vergara, donde existen fábricas y balnearios y hallándose, por último, situadas en el centro de la Sección de Estella á Vitoria las minas de asfalto de Maestu, que tanta aceptación tienen, no solo en España sino en el extranjero, minas que hoy apenas se explotan por las dificultades que crea la falta de medios de transporte, puesto que recargado el precio de este mineral con el transporte de 30 kilómetros por una carretera en la que hay que salvar la divisoria del Ega y Zadorra, solo compite con sus similares de España y el extranjero por su bondad, es indudable que el día en que se construya el ferrocarril de Estella á Vitoria, este producto es el que ha de dar mayores rendimientos.

Todo este conjunto de datos, que se aprecian muy bien en el plano que se acompaña, demuestran que la situación del ferrocarril de Estella á los Mártires por Vitoria reúne mejores condiciones que algunos de los incluidos en el cuadro que antes hemos expuesto y sobre todo tiene mejores condiciones que el ferrocarril de Durango á Zumárraga, con quien está en inmediato contacto.

Si tenemos como dato el rendimiento kilométrico del ferrocarril de Durango á Zumárraga para el estudio que vamos á hacer no podrá tachárenos de optimistas.

El ferrocarril de Durango á Zumárraga obtiene un producto bruto de 14.850'73 pesetas por kilómetro y un gasto de explotación de 8.362'51, por lo tanto, un beneficio de 6.488'22.

Aceptando esta cifra para el ferrocarril de Estella á Los Mártires, como su desarrollo es de 131.225 metros calculando un beneficio de 6.488'22 pesetas por kilómetro, tendremos un beneficio total de 851.416'67 pesetas y siendo el capital invertido 12.392.525, representa un beneficio de 6'80 p %.

Si en vez de tomar para nuestro cálculo el ferrocarril de Durango á Zumárraga, apesar de ser éste el más indicado, tomamos del cuadro el de Amorevieta á Guernica y Pedernales

que solo tiene 25 kilómetros de desarrollo y no cuenta con los enlaces á la línea de vía normal que el de Estella á Los Mártires, como el producto bruto por kilómetro de este ferrocarril es de 11.891'64 pesetas y sus gastos de explotación 6.742'16, el beneficio por kilómetro será de 5.149'47 pesetas y para los 131.225 metros obtendremos un beneficio total de 675.739'20 pesetas, que representa un 5'40 p % para el capital invertido.

Si á este resultado agregamos la ventaja grande que representa para el ferrocarril de Estella á Los Mártires el haber desaparecido para él, los gastos que ocasionan el estudio de los proyectos y la obtención de la concesión, así como otros gastos que no se pueden precisar, como son el valor que se asigna á la concesión y lo que se abona á los intermediarios entre el concesionario y el capital, conceptos estos últimos que con frecuencia representan una de las partidas más importantes del capital social, se comprenderá las ventajas que de la construcción de este ferrocarril pueden esperarse.

La construcción de los 131.225 metros que comprende todo el trazado al precio de coste kilométrico que hemos supuesto, importaría 19.556.995 pesetas y como el capital necesario es de 12.392.525, ésto equivale á que se anunciara la construcción del ferrocarril, entregando como subvención al dar comienzo la construcción, un 37 p % del capital total que se calcula necesario.

A estos resultados hemos llegado, partiendo del supuesto que los 91.225 metros que están por construir, cuesten por kilómetro lo que cuesta poner en explotación el kilómetro de los 40 de Vitoria á Arechavaleta, que es la sección peor de todo el trazado.

Teniendo en cuenta las buenas condiciones del terreno en los llanos de Vitoria, en las inmediaciones de Santa Cruz de Campezo y en las márgenes del Ega, es indudable que el coste kilométrico debe ser menor, y con seguridad no debe exceder de 125.000 pesetas por kilómetro el promedio en los 91.225 metros de la zona por construir: por lo tanto, el capital de 12.392.525 pesetas que antes hemos deducido como necesario, no debe exceder de *diez millones* de pesetas, y aplicando á

esta cifra los cálculos de rendimientos llegaremos á un resultado mucho más ventajoso.

Con lo expuesto solo nos proponemos demostrar que el ferrocarril de Estella á Los Mártires por Vitoria en las condiciones en que se trata de anunciar la subasta del mismo, ofrece más ventajas que los ferrocarriles secundarios del plan del Estado, garantizados con el 5 % de interés, y que el capital invertido obtendrá un interés remunerador y una rápida amortización.

Ramón de Aquinaga

Ingeniero de Caminos.



APÉNDICE

MINISTERIO DE FOMENTO

DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS

Vista la ley de 27 de Junio de 1909 autorizando al Gobierno para anunciar la subasta del ferrocarril de Estella á Vitoria y Los Mártires, por Murrieta, Vitoria y Mondragón, y en cumplimiento de lo dispuesto en la Real orden de 8 de Marzo de 1910, esta Dirección General ha señalado el día 13 de Mayo próximo venidero, á las doce del mismo, para la adjudicación en pública subasta de la concesión del ferrocarril mencionado.

El acto se verificará en esta Corte en el salón destinado al objeto en este Ministerio, ante el Director general de Obras Públicas, ó persona en quien al efecto delegue, observándose lo dispuesto en la Instrucción de 18 de Marzo de 1852.

Las proposiciones se presentarán en pliego cerrado y en papel de la clase 11.^a arreglado al adjunto modelo, acompañándose en otro pliego aparte el documento que acredite haber consignado en la Caja General de Depósitos la cantidad de 173.183 pesetas en metálico ó en valores de la Deuda pública calculados al tipo que al efecto les señalan las disposiciones vigentes.

La licitación versará, en primer término, sobre la rebaja del importe de la subvención, y en caso de igualdad de propuestas sobre rebaja de las tarifas; si existiese también igualdad en la rebaja de éstas se apelará á la disminución del número de años de la concesión.

Adjudicada la concesión ó desechadas todas las proposiciones presentadas, los respectivos interesados podrán recoger en el Negociado de Concesión y Construcción de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, los resguardos de los depósitos constituídos para tomar parte en la subasta, exceptuando el correspondiente á la proposición admitida, que se retendrá hasta que el concesionario consigne la fianza del 5 por 100, que asciende á 865.915 pesetas, en los términos que expresa el artículo 16 de la vigente ley de Ferrocarriles, lo que se verificará dentro de los quince días siguientes al en que publique en la *Gaceta* la Real orden otorgando la concesión, fianza que se devolverá á la terminación total de las obras.

El concesionario quedará sujeto á lo que dispone la ley especial de 27 de Junio de 1909, la ley de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877 y Reglamento para su ejecución, y demás disposiciones vigentes dictadas ó que se dicten con carácter general.

Asimismo quedará sujeto al pliego de condiciones particulares aprobado por Real orden de 23 de Mayo de 1887, publicado en la *Gaceta* de 19 de Octubre del mismo año, en todo cuanto le sea aplicable.

Para los efectos del artículo 2.º de la citada ley de 27 de Junio de 1909, el importe de los gastos de tasación de las obras es de 12.450 pesetas.

Esta línea tiene como subvención del Estado las obras ejecutadas y material existente en la línea y además las subvenciones concedidas por las tres Diputaciones de Alava, Navarra y Guipúzcoa que figuran en los certificados que se transcriben á continuación.

En el Negociado de Concesión y Construcción de Ferrocarriles, del Ministerio de Fomento, se hallarán de manifiesto, todos los días no feriados, durante las horas hábiles de oficina, un ejemplar del proyecto y variante aprobados, la *Gaceta* en que se publique el anuncio de la subasta y el pliego de condiciones que regulará esta concesión.

Aprobado por Real orden de 8 de Marzo de 1910.—
El Director general, J. G. de la Serna.

LEY QUE SE CITA

«Don Alfonso XIII, por la gracia de Dios y la Constitución, Rey de España; á todos los que la presente vieren y entendieren, sabed: que las Cortes han decretado y Nós sancionado lo siguiente:

«Artículo 1.º El ferrocarril de Estella, Vitoria y Los Mártires, se denominará de Estella á Vitoria y Los Mártires, por Murrieta, Vitoria y Mondragón.

»Art. 2.º Se autoriza al Gobierno para anunciar, sin prévia petición garantizada, la subasta de esta línea férrea, en su totalidad, otorgando como subvención las obras hechas y material acopiado en la línea, más las subvenciones que acuerden las Diputaciones de Navarra, Guipúzcoa y Alava.

»El término legal de la concesión empezará á contarse desde que se otorgue al que resulte concesionario el

cual abonará al Estado los gastos de tasación verificados.

»Dado en San Ildefonso á 27 de Junio de 1909.—Yo el Rey.—El Ministro de Fomento, José Sánchez Guerra.»

CERTIFICADOS

D. Ramón de Zubeldia y Endaya, Doctor en Derecho Civil y Canónico y Secretario de la Excm. Diputación Provincial de Guipúzcoa.

Certifico: Que según acuerdo que adoptó la Excm. Diputación en sesión de 9 de Marzo último, al aprobar las conclusiones convenidas por los representantes de las Diputaciones de Alava, Navarra y Guipúzcoa, en reunión celebrada en Alsasua el día 4 del propio mes, las subvenciones que estas tres Diputaciones conceden para la construcción del Ferrocarril de Estella á Vitoria y Los Mártires, son las que se contienen en las conclusiones siguientes:

2.º Con arreglo á lo acordado por las representaciones de las tres provincias, en reunión celebrada en esta misma estación de Alsasua el 5 de Julio de 1907, y ratificado después por las respectivas Diputaciones de Navarra, Guipúzcoa y Alava, éstas subvencionarán á la Empresa que se encargue de la construcción del Ferrocarril referido con la cantidad 1 250 000 pesetas pagadera en tres plazos iguales, venciendo cada uno al ponerse en explotación la tercera parte del total de la vía que tiene que construirse, y el último plazo, por consiguiente, al poner en explotación toda la línea.

»En esta subvención está comprendida la que otorguen en metálico los Ayuntamientos, con los cuales se entenderán las respectivas Diputaciones.

»La subvención referida será reintegrable á las Diputaciones en el momento en que el producto bruto anual del ferrocarril exceda de 11.000 pesetas por kilómetro; la cantidad que supere á este ingreso bruto se distribuirá por mitad entre las Diputaciones y la Empresa concesionaria hasta tanto que aquéllas se reintegren del total importe de la subvención.

»Una representación de las Diputaciones formará parte del Consejo de Administración del Ferrocarril con objeto de velar por el cumplimiento de lo que queda establecido y de facilitar á la Empresa sus relaciones con los pueblos y particulares interesados en cuanto á

expropiaciones y demás gestiones relacionadas con la construcción.

»Las tres Diputaciones referidas contribuirán al pago de la referida subvención en proporción al número de kilómetros que resten por construir en la jurisdicción de su respectiva provincia, haciendo para ello un cálculo en la parte en que la construcción esté comenzada;

»3.º La Diputación de Navarra satisfará además una subvención de 2.000 pesetas por cada kilómetro que se construya en jurisdicción de su provincia, pagadera esta subvención al poner en explotación el trazado de Estella á Santa Cruz de Campezo».

Así bien, certifico que practicadas gestiones por esta Diputación cerca de los Ayuntamientos de los pueblos de esta provincia, por cuya jurisdicción ha de pasar el ferrocarril expresado que son los de Arechavaleta, Escoriaza, Mondragón, Salinas y Vergara, dichos Ayuntamientos han acordado conceder gratuitamente los terrenos comunales que se ocupen con el trazado de la citada vía férrea.

Y para que conste y surta los efectos correspondientes en el expediente que para la subasta del Ferrocarril indicado se instruye en la Dirección General de Obras Públicas, expido la presente de orden y con el V.º B.º del señor Presidente de la Excm. Diputación en San Sebastián á 5 de Noviembre de 1909 = Ramón de Zubeldia. = Rubricado. = V.º B.º: El Presidente, Joaquín Carrion. = Rubricado.

D. Luis de Zumárraga y Leibar, Abogado y Secretario de la Excm. Diputación Provincial de Alava.

Certifico: Que según resulta del expediente número 655 del Registro general de este Centro, correspondiente al año que cursa, y del libro de actas correspondiente, esta Excm. Diputación Provincial, en sesión ordinaria del día 15 de Marzo último, á propuesta de la Comisión de Hacienda provincial de su seno, acordó sancionar las conclusiones convenidas en la reunión celebrada en la Estación de Alsasua el día 4 del mismo mes por Comisiones de las Diputaciones de Navarra, Guipúzcoa y Alava, relativas á la construcción del Ferrocarril de Estella á Vitoria y los Mártires, entre cuyas conclusiones se encuentran las dos siguientes, respecto á la subvención que otorgan dichas Diputaciones para la construcción del ferrocarril mencionado:

«2.º Con arreglo á lo acordado por las representaciones de las tres provincias, en reunión celebrada en esta misma Estación de Alsasua el 5 de Julio de 1907 y ratificado después por las respectivas Diputaciones de Navarra, Guipúzcoa y Alava, éstas subvencionarán á la Empresa que se encargue de la construcción del Ferrocarril referido con la cantidad de 1.250.000 pesetas, pagadera en tres plazos iguales, venciendo cada uno al ponerse en explotación la tercera parte del total de la vía que tiene que construirse, y el último plazo, por consiguiente, al poner en explotación toda la línea. En esta subvención está comprendida la que otorguen en metálico los Ayuntamientos, con los cuales se entenderán las respectivas Diputaciones.

»La subvención referida será reintegable á las Diputaciones en el momento en que el producto bruto anual del ferrocarril exceda de 11.000 pesetas por kilómetro; la cantidad que supere á este ingreso bruto se distribuirá por mitad entre las Diputaciones y la Empresa concesionaria hasta tanto que aquéllas se reintegren del total importe de la subvención.

»Una representación de las Diputaciones formará parte del Consejo de Administración del Ferrocarril, con objeto de velar por el cumplimiento de lo que queda establecido y de facilitar á la Empresa sus relaciones con los pueblos y particulares interesados en cuanto á expropiaciones y demás gestiones relacionadas con la construcción.

»Las tres Diputaciones referidas contribuirán al pago de referida subvención en proporción al número de kilómetros que resten por construir en la jurisdicción de su respectiva provincia, haciendo para ello un cálculo en la parte en que la construcción esté comenzada;

»3.º La Diputación de Navarra satisfará además, como subvención, 2.000 pesetas por cada kilómetro que se construya en jurisdicción de su provincia, pagadera esta subvención al poner en explotación el trazado de Estella á Santa Cruz de Campezo.»

Así, bien, certifico que practicadas gestiones por esta Diputación cerca de los Ayuntamientos y pueblos de esta provincia, por cuya jurisdicción ha de pasar el ferrocarril de referencia, para que, á fin de facilitar la construcción del mismo, cedan gratuitamente los terrenos comunales necesarios para la vía y concedan sub-

venciones á la Empresa concesionaria para la adquisición de los de propiedad particular, dichos Ayuntamientos y pueblos, según consta en el expediente antedicho, tienen acordado conceder los auxilios que á continuación se espifican:

El Excmo. Ayuntamiento de Vitoria ofrece con dicho objeto á la Empresa concesionaria del Ferrocarril de Estella-Vitoria-Los Mártires, 300.000 pesetas pagaderas, á contar desde el día que se ponga la línea en explotación en todo su recorrido, cediendo además gratuitamente las superficies de terreno del común que sean necesarias para el tendido de la línea, emplazamiento de Estaciones, pasos á nivel y demás.

El Ayuntamiento de Arraya se obliga á conceder como subvención para construir el referido ferrocarril la cantidad de 200 pesetas y los terrenos de aprovechamiento común que ocupe la línea férrea.

El de Alegría dona los terrenos comunales que la línea ocupe.

El de Santa Cruz de Campezo ofrece como subvención la suma de 1.000 pesetas y también los terrenos comunales necesarios para la vía.

Los pueblos de Adana y Ullívarri, pertenecientes al Ayuntamiento de San Millán, están conformes en ceder los terrenos comunes de sus respectivas jurisdicciones por los que ha de atravesar la vía, siempre que los pasos y demás que necesiten las ganaderías de sus vecinos para la pasturación se dejen en el número y condiciones suficientes, mas no en otro caso.

El Ayuntamiento de Laminoria da los terrenos comunales del término municipal necesarios para la vía, y advierte que una vez que los ha cedido, la vía deberá estar cerrada de valla en la jurisdicción á fin de evitar daños y con los puentes y pasos á nivel necesarios.

El Ayuntamiento de Antoñana concede los terrenos comunales por donde atraviere la línea férrea; asimismo concede este Ayuntamiento materiales de roble para 500 traviesas, con la condición de que en las inmediaciones de aquella villa se ha de hacer una estación ó apeadero para carga y descarga de mercancías y toma de billetes para viajeros.

Y para que conste y surta sus efectos en la Dirección General de Obras Públicas en el expediente relativo á la subasta del tantas veces citado Ferrocarril de Estella á

Vitoria y Los Mártires, expido la presente con el V.º B.º del Sr. Presidente de la Excm. Diputación Provincial y sello de la misma, en Vitoria á 2 de Octubre de 1909.
—Luis de Zumárraga.—Rubricado.— V.º B.º: E. Velasco.
—Rubricado.

D. Santiago Cunchillos Manterola, Licenciado en Derecho, Secretario de la Excelentísima Diputación Foral y Provincial de Navarra.

Certifico: Que según resulta de los antecedentes examinados y que obran en la Secretaría de mi cargo, la Excelentísima Diputación Foral y Provincial de Navarra, en sesión celebrada el día 6 de Abril último, acordó aprobar y sancionar lo convenido en la reunión que celebraron, en Alsasua el día 4 de Marzo próximo pasado, los Comisionados de las Diputaciones de Alava, Guipúzcoa y Navarra, interesadas en la construcción del Ferrocarril de Estella á Vitoria y los Mártires, entre cuyas conclusiones se encuentran las dos siguientes, respecto á la subvención que otorgan dichas Diputaciones para la construcción del ferrocarril mencionado:

«2.º Con arreglo á lo acordado por las representaciones de las tres provincias, en reunión celebrada en esta misma estación de Alsasua, el 5 de Julio de 1907, y ratificado después por las respectivas Diputaciones de Navarra, Guipúzcoa y Alava, éstas subvencionarán á la Empresa que se encargue de la construcción del ferrocarril referido con la cantidad de 1.250.000 pesetas, pagaderas en tres plazos iguales, venciendo cada uno al ponerse en explotación la tercera parte del total de la vía que tiene que construirse, y el último plazo, por consiguiente, al poner en explotación toda la línea.

»En esta subvención está comprendida la que otorgan en metálico los Ayuntamientos, con los cuales se entenderán las respectivas Diputaciones.

»La subvención referida será reintegrable á las Diputaciones en el momento en que el producto bruto anual del ferrocarril exceda de 11.000 pesetas por kilómetro; la cantidad que supere á este ingreso bruto se distribuirá por mitad entre las Diputaciones y la Empresa concesionaria hasta tanto que aquéllas se reintegren del total importe de la subvención.

«Una representación de las Diputaciones formará parte del Consejo de Administración del Ferrocarril, con

VIII

objeto de velar por el cumplimiento de lo que queda establecido y de facilitar á la Empresa sus relaciones con los pueblos y particulares interesados en cuanto á expropiaciones y demás gestiones relacionadas con la construcción.

»Las tres referidas Diputaciones contribuirán al pago de la referida subvención en proporción al número de kilómetros que resten por construir en la jurisdicción de su respectiva provincia, haciendo para ello un cálculo en la parte en que la construcción esté comenzada.

»3.º La Diputación de Navarra satisfará además, como subvención, 2.000 pesetas por cada kilómetro que se construya en jurisdicción de su provincia, pagadera esta subvención al poner en explotación el trazado de Estella á Santa Cruz de Campezo.»

Así bien, certifico que los Ayuntamientos y Concejos de esta provincia, por cuya jurisdicción ha de pasar el ferrocarril expresado, se han comprometido solemnemente á ceder todos los terrenos comunales y de particulares que comprenda el trazado del proyectado Ferrocarril de Estella-Vitoria-Los Mártires.

Y para que conste y surta los efectos correspondientes en el expediente que para la subasta del ferrocarril indicado se instruye en la Dirección General de Obras Públicas, expido la presente de orden y con el V.º B.º del señor Vicepresidente de la Excelentísima Diputación foral y provincial de Navarra, en Pamplona, á 25 de Noviembre de 1909.—Santiago Cunchillos.—Rubricado. V.º B.º: el Vicepresidente, Manuel Larraya.—Rubricado.

(Gaceta del día 10 de Marzo)

