

sesión de la Excm^a. Diputación del
día 19 de Octubre de 1911

— Presidente —

Sr. Baraibar

— Diputados —

Sr. Niqueloa

„ Urbina

„ Joureque

„ Guinea

„ Montijo

„ Sautu

— Dip^{dos} Secretarios —

Sr. Echave-Lustata

„ Atauri

— Sec^{ro} de la Diputación —

Sr. Zumarraga

Miranda-Villanañe

3) denuncia de la Hacienda de
Burgos al Sr. Varona por
facturas maderas

En la ciudad de Vitoria y

salon de sesiones de la Excm^a. Diputación provincial de Alava a las diez y siete horas del día diez y nueve de Octubre de mil novecientos once, se reunieron, bajo la presidencia del Ilmo. Sr. D. Federico Baraibar y Zumarraga, Presidente de la corporación, los Srs. Diputados anotados al margen, actuando de Secretarios los Srs. Echave-Lustata y Atauri, este último en sustitución del Sr. Araola; y por destino uno de nosotros los infrascritos Secretarios, se trató y acordó lo siguiente:

Leída el acta de la sesión anterior, fue aprobada; manifestando el Sr. Sautu que se adhería al voto de la minoría en la votación recaída en dicha sesión en la moción de varios Srs. Diputados, pidiendo la derogación del Reglamento del Subprovincial de Santa Maria de las Nieves aprobado el 16 de Julio de 1911, y que en lo sucesivo, mientras, si se cree necesario, se estudie un nuevo Reglamento, rija en todo su vigor el aprobado por la Excm^a. Diputación en 27 de Julio de 1907.

Varios asuntos de nueva entrada, se encomendaron para estudio e informe, a las Comisiones respectivas.

Seguidamente se dió lectura a la siguiente moción suscrita por el Diputado Sr. Atauri: — "Excm^a. Senor — El Diputado que suscribe tiene el honor de someter a la consideración y aprobación de V.E. una petición de D. Benigno Varona, vecino de Villanañe, en la que, después de poner en conocimiento de V.E. que por el hecho de haber facturado durante los tres últimos años algunas expediciones de madera en la Estación de Miranda de Ebro, se le había denunciado a la Delegación de Hacienda de Burgos, la que le había ordenado que pagara la correspondiente contribución como almacenista de maderas de construcción; que contra esa resolución había recurrido en Alava alegando que pagaba en el Ayuntamiento de Valdegavia la correspondiente contribución como almacenista y arrendador de maderas; y que si había facturado en Miranda las expediciones a que la denuncia hacía referencia, había sido por ser esta estación más próxima, y terminaba pidiendo de V.E. amparo y protección contra el acuerdo de indicada Delegación de Burgos — Petición tan justa, merced, como no podía menos, de la rectitud de V.E. el acuerdo de que se acudiera a la Delegación de Burgos pidiendo la revocación de lo acordado, y, cumplimentado el acuerdo, dicha Delegación en provido de 24 de Agosto último, decretó no haber lugar a las aladas por V.E. y el interesado Sr. Varona interpuestas, alegando como único fundamento para su resolución no ser cierta lo alegado, pues la Estación de Miranda de Ebro (provincia de Burgos) dista de Villanañe aproximadamente 21 Kms. en tanto que la de Potes, sita en la provincia de Alava, dista tan solo 19 Kms.



aproximadamente. — Como contra el proveído no cabe otro recurso que el contencioso administrativo, y causa estado mientras por este Tribunal no se acuerde su invalidación, el Sr. Varona se ha visto precisado á pagar 938'5 pesetas por la contribución, multa por supuesta defraudación y apremio. — A petición verbal del Sr. Varona, el Sr. Vicepresidente de la Comisión provincial acordó por oficio á la Delegación de Burgos solicitando la suspensión del apremio girado, mientras se resolvían los recursos legales que contra tal proveído se iban á entablar, y esta es la hora en que no se ha recibido contestación alguna. — En el parte material, por decirlo así, el acuerdo de la Delegación de Burgos, está ajustado á derecho, pues las distancias que se dicen en él separan á las estaciones de Potes y Miranda de Ebro son aproximadamente exactas, pero hay que atender que si bien de Potes á Villanueva hay dos kilómetros menos que á Miranda, los accidentes del terreno hacen que esta carretera sea impracticable para la industria, pues el transporte á la estación de Potes cuesta aproximadamente el doble que á Miranda, y la misma Delegación, que hoy no tiene en cuenta esta importante circunstancia de lo accidentado de la carretera, la tuvo en el año 1906 absolviendo á D. Teodoro Ortiz del Rio, también vecino de Villanueva, de idéntica denuncia á la que hoy nos ocupa causada al Sr. Varona. — Sería muy doloroso, Excmos. Señores, que la Administración de contribuciones inspirándose en el mismo criterio que con el Sr. Varona, quisiera denunciar á todos los procesos industriales que en Valdegovia se encuentran en las mismas condiciones de este y los obligar con ello á pagar doble contribución ó á sufrir los dispendios que al Sr. Varona le han producido las alzadas y le ha de producir el recurso contencioso que se verá obligado á entablar si quiere ver su derecho reconocido, y ante tal temor, y en evitación de los grandes perjuicios que en la región alavesa de Valdegovia habría de originarse, tengo el honor de proponer á V.E. lo siguiente: — 1.º Que la Excm.a Diputación provincial de Álava se dirija en la forma que crea más conveniente al Excmo. Sr. Ministro de Hacienda pidiendo la derogación de lo acordado por el Sr. Delegado de Hacienda de Burgos en la repelida denuncia causada al Sr. Varona; que se devuelva á este el impuesto pagado, y que esa resolución tenga carácter general para cuantos se encuentren en idéntico caso. — 2.º Que para el improbable caso de que las gestiones para conseguir lo anteriormente pedido no obtuvieran resultado satisfactorio, se viva V.E. acordado hasta donde y en qué forma llegará la protección que V.E. había de dispensar al Sr. Varona en el recurso contencioso administrativo que este señor se verá obligado á entablar en beneficio propio, é indirectamente en el de los demás vecinos de su término municipal. — V.E. como siempre acordará lo que estime más procedente y ajustado á justicia. — Dios guarde á V.E. muchos años. — Palacio de la Excm.a Diputación provincial de Álava á 19 de

Octubre de 1911 = Emilio de Atauri"

Aprobada la preinserta moción por unanimidad, fue tomada en consideración, acordando resolverse sobre ella en el acto.

Examinada la cuestión y conformes todos los Srs. Diputados en que debe prestarse la más eficaz protección al Sr. Varona en este asunto y a todos los industriales vascos que se encuentren en el mismo caso, S.E. acordó aprobando lo propuesto en el número 1º de la moción, dirigirse inmediatamente al Excmo. Sr. Ministro de Hacienda pidiendo la derogación de lo acordado por el Sr. Delegado de Hacienda de Burgo en la denuncia causada al Sr. Varona; pidiéndole también que se devuelva á este el impuesto pagado, y que era revolución de un carácter general para cuantos se encuentren en idéntico caso, recabando para estas gestiones el apoyo de las otras Diputaciones hermanas; y respecto al número 2º de la moción, autorizar á la Comisión provincial con el Sr. Presidente de la Diputación para adoptar los acuerdos que consideren pertinentes.

Vitoria

La Junta gestora de Ferrocarriles de Vitoria, solicitando el apoyo de esta Diputación para su proyecto de prolongación del ferrocarril Anglo-Vasco-Navarro, y leídos el proyecto de informe y el suplemento al mismo formulados respecto á dichas instancias y Memoria por la Comisión especial de Ferrocarriles, S.E. acordó hacerlos suyos, y que sirvan de decreto. Dichos informes y suplemento están redactados en los términos siguientes:

Dada cuenta de dos instancias y de una Memoria de la Junta gestora de Ferrocarriles de Vitoria, solicitando el apoyo de esta Diputación para su proyecto de prolongación del ferrocarril Anglo-Vasco-Navarro, y leídos el proyecto de informe y el suplemento al mismo formulados respecto á dichas instancias y Memoria por la Comisión especial de Ferrocarriles, S.E. acordó hacerlos suyos, y que sirvan de decreto. Dichos informes y suplemento están redactados en los términos siguientes:

Excmo. Señor. — La Comisión especial de Ferrocarriles, entendiendo cumplir el cometido que V.E. le asignara, al crearla por acuerdo de 13 de Mayo del año actual, ha creído que, salvo el mejor parecer de V.E. respecto á la tramitación que debe darse al asunto, estaba obligada á facilitar, en lo posible su solución, informando sobre la instancia y Memoria que, referentes á un proyecto de prolongación del ferrocarril Anglo-Vasco-Navarro ha presentado á la resolución de V.E. la Junta gestora de Ferrocarriles de Vitoria. Objeto principal de este anticipo de estudio es que V.E. al reunirse en sesión, en cierto modo extraordinaria, para satisfacer deseos de la precitada Junta, pueda armonizar con el cabal conocimiento del asunto la economía de tiempo requerida, tanto por los solicitantes, como por las atendibles circunstancias fundamento de la suspensión de sesiones en el actual período semestral. — Sin á riesgo de que este estudio sea de alguna extensión, entendemos que al análisis y discusión de los fundamentos, base de la Memoria aludida, debe preceder la consignación de algunos antecedentes sobre el asunto objeto de la resolución. La Historia, siempre maestra de la vida, no debe, aunque en pequeño, escasear su luz sobre un negocio de verdadera trascendencia para la vida provincial, y que, por lo mismo, requiere todas



las ilustraciones de que podamos disponer. Por otra parte, el estado actual y verdaderamente crítico de las gestiones practicadas y en vías de practicarse por esta Comisión en unión de las de Guipúzcoa y Navarra, debe ser expuesto con toda claridad a V.E. ya que esta es la primera ocasión de ponerlo oficialmente en conocimiento de la Diputación, para que se sirva, si las halla adecuadas, prestarles su aprobación y utilizarlas como dato preciso para juzgar y resolver sobre la oportunidad de la instancia y proyectos motivo de este informe.

La consignación detallada de los precedentes, exigiría espacio demandado considerable, por lo cual, refiriéndonos a los voluminosos expedientes archivados y en tramitación en las oficinas provinciales, haremos de ellos brevísimo resumen, indicador de los más culminantes acuerdos, diligencias y gestiones. — En 1892, por suspensión de las obras y de la explotación del ferrocarril Anglo-Vasco-Navarro, se incautó de él el Estado, paralizando por tiempo indefinido el logro de las ventajas y esperanzas que acariciaba Vitoria desde que en 1882 se inició la construcción. —

El 13 de Noviembre de 1903, los Srs. Diputados provinciales D. Odon Apraiz, D. Andres Saenz de San Pedro y D. Emilio Chillida recurrieron de V.E. que se gestionase cerca del Gobierno la cesión de las obras construidas, para que V.E. por sí o unida a las obras Diputaciones, se constituyera en empresa que realizase las prolongaciones del Ferrocarril. Arduos fueron los trabajos cerca del Estado, cerca del Estado, Corporaciones, banqueros y particulares; mas en vista de que el Gobierno oponía grandes resistencias y dificultades para la cesión; de que el apoyo de las Diputaciones se ofrecía condicional y disyuntivamente, sin precisar su cuantía; de que los Ayuntamientos a excepción del de Vitoria, contestaron con vaguedades, y de que, finalmente, las casas bancarias y centros constructores habían suspendido sus trabajos de construcción de empresas hasta ver el resultado de las gestiones de la Diputación de Álava, los Diputados aludidos, considerando no viable su generoso proyecto propusieron a V.E., que así lo acordó el 10 de Mayo de 1904, la suspensión de las gestiones con tanto entusiasmo el año precedente iniciadas. — La Cámara de Comercio de Álava, dando nuevo sesgo al asunto, inició en 1905 reiteradas e insistentes gestiones populares y oficiales a fin de conseguir la enagenación por el Estado del trozo Vitoria-Sabina para que entidades particulares la continuasen hasta los máchires, siendo V.E. abeyadora de esa gestión, prestando su apoyo y decidido concurso al proyecto de la Cámara de Comercio. A este fin recurrió V.E. la cooperación de los representantes en Cortes, consiguió en 2 de Mayo/Mayo de 1906 que las otras Provincias Vascongadas la secundasen decididamente; envió a Madrid al Vicepresidente de la Comisión provincial D. Vicente Gonzalez de Echavarri, quien con el Sr. Marques de Santillana por Guipúzcoa, D. Maximo Sanchez Ocaña por Vizcaya, y todos los Senadores y Diputados vascongados, mas comisiones del Ayuntamiento de Vitoria y de la Cámara de Comercio visitaron al Ministro Sr. Gasset en

23 de Abril de 1906, y al Presidente del Consejo de Ministros D. Segismundo Moret, el 25 del mismo mes y año, regresando a Vitoria verdaderamente desesperanzados por las dificultades opuestas en los Centros Oficiales al éxito favorable de su pretensión. Las impresiones peyimistas eran muy fundadas, pues mas de un año después, el 19 de Junio de 1907, se comunicaba a la Diputación que el Director general de Obras públicas desestimaba las instancias por cuyo éxito tanto había V.E. laborado. — En ese año y con tenacidad digna de mejor resultado, había V.E. procurado interesar en las obras de este ferrocarril, por una parte al Barón de Pichou y consortes que se decían representantes de Sociedades dispuestas a construir nuevas líneas en el país vasco, y por otra, a los Srs. D. Fernando Galletti y D. Manuel Carrascosa, vecinos de Bruselas y de Madrid respectivamente y poderdantes de un grupo de capitalistas belgas. — Los Srs. Galletti y Carrascosa, que con la cooperación de V.E. habían hecho estudio serio y concienzudo del ferrocarril, teniendo en cuenta que por Real Orden de 16 de Enero de 1906 se había modificado favorablemente el trazado primitivo, ofrecieron en 5 de Enero de 1907 a las Diputaciones de Álava, Guipúzcoa y Navarra reunidas con ellos en Alsana, hacerse cargo de la construcción y explotación del ferrocarril Estella-Vitoria-Los Mártires, mediante la cesión por el gobierno a las Diputaciones y por estas a la empresa belga de la concesión de la línea con la subvención de un millón doscientas cincuenta mil pesetas, pagadera en tres plazos a la terminación de los tres tramos de vía por construir; subvención reintegrable cuando el producto bruto excediere de once mil pesetas por kilómetro. — La proposición antedicha fue acogida con entusiasmo por las representaciones de Álava y Guipúzcoa y se redactó en consonancia con ella una instancia suscrita por ambas, solicitando del gobierno la indicada cesión. Desgraciadamente esa instancia no pudo cursarse, porque la Diputación de Navarra entendió que los intereses de su representada necesitaban que la empresa belga se comprometiera además a construir inmediatamente una línea ferroviaria de Estella a Trun por Pamplona. — Tan pertinaces fracasos no agotaron sin embargo las energías de V.E., pues, insistiendo en sus proposiciones, consiguió de las Cortes, en 27 de Junio de 1909, que autorizasen al gobierno para anunciar, sin previa petición garantizada, la subasta de la anhelada vía férrea, otorgando como subvención las obras hechas en la misma, el material apropiado, un millón doscientas cincuenta mil pesetas ofrecido por las tres Diputaciones, dos mil pesetas además por cada kilómetro construido en jurisdicción de Navarra, trescientas mil pesetas del Ayuntamiento de Vitoria, y otras cantidades menores y terrenos gratuitos de los demás Municipios interesados. — Las Diputaciones, para alentar a los capitalistas, costearon un folleto debido al docto Ingeniero D. Ramon Aguirreaga, y dieron toda la publicidad apetecible a la



había la enabien embargo, hubo de declararse desierta por falta de licitadores, en 13 de Mayo de 1910. — En el estio del mismo año volvieron á insistir las Diputaciones provinciales, y aprovechando la coyuntura de hallarse encargado del Ministerio de Fomento el Excmo. vascongado D. Fermín Calbetón, celebraron en San Sebastián, el 27 de Agosto, una conferencia con dicho ministro solicitando la inclusión del ferrocarril Estella-Vitoria-Los Mártires en el plan de los secundarios, con la subvención del cinco por ciento de interés por parte del Estado. — El Sr. Calbetón, no solo halló aceptable la proposición de las Diputaciones, sino que se comprometió á mejorarla, construyendo toda la línea por cuenta del Estado, aprovechando para ello la seguridad de que el Gobierno tenía del éxito del proyectado empréstito de mil quinientos millones de pesetas para obras públicas, de los cuales cinco cincuenta habrían de invertirse en construcción de ferrocarriles. — No del todo seguras de que esas hermosas esperanzas se realizaran, las Diputaciones provinciales insparon del Gobierno en 31 de Octubre de 1910, se adicionara al plan de ferrocarriles secundarios el de Estella á Vitoria y Los Mártires por Muricela, Vitoria y Mondragón, garantizándose por el Estado un interés de cuatro y medio por ciento anual al capital correspondiente á la construcción de dicha vía. — Esta instancia, que como todas las anteriores ha sido objeto de recomendaciones y apoyos de toda especie, aun está sin resolver en el Ministerio donde, según noticias oficiales, existe la impresión de que es necesaria una Ley para la inclusión de toda la línea en el plan de ferrocarriles secundarios. — Simultáneamente con las gestiones indicadas y demostrando el vivo interés que tales asuntos han despertado siempre en el país, la Excmo. Diputación ha patrocinado obras encaminadas al logro de esas á análogas aspiraciones, facilitando el estudio y trabajos de las compañías inglesas "The Spanish Railways Limited" y "The Great Central Railway of Spanish Limited" en el presente año; favoreciendo las diligentes y perseverantes gestiones practicadas en Octubre de 1908 y en Enero de 1909 por los Consejos provinciales de Agricultura y ganadería, y de Industria y Comercio, las Cámaras oficiales de Industria y Comercio y de la Propiedad Urbana, el Sindicato Agrícola Alavés y la Asociación de Industriales á fin de dar impulso á los ferrocarriles en Álava y muy especialmente al directo entre Vitoria y Bilbao; y concediendo en 13 de Julio de este año 14.200 pesetas al Estado á entidad que realice la prolongación del ferrocarril Buglo-Vasco-Navarro hasta unirlo al del Norte en esta Ciudad.

Nuestros celosos compañeros de Diputación nos concederán un breve espacio para exponer el estado actual de las gestiones encomendadas directamente á los firmantes por virtud del acuerdo de 13 de Mayo del año corriente. — Cumpliendo las que para los firmantes son órdenes gratísimas, por la finalidad que en ellas se persigue, el día 5 de Septiembre último nos trasladamos á San Sebastián con el Vicepresidente de la Comisión provincial D. Víctor de Madal que había de asistir á la audiencia regia que el Monarca concede anualmente

a las Diputaciones Vascongadas. El día 6 tuvimos el honor de ser recibidos por S. M. y la inmensa satisfacción de escuchar de sus augustos labios que se hallaba enterada minuciosamente de cuanto al ferrocarril Anglo-Vasco-Navarro se refiere y su decidido propósito de ayudarnos. — También merecimos favorable acogida del Sr. Presidente del Consejo de Ministros, ofreciendonos el Sr. Canalejas enterarse detenidamente del proyecto, darle estado parlamentario en la próxima legislatura, indicando que, en principio, no hallaba inconveniente para la inclusión del ferrocarril en el plan de los secundarios, y augurando su pronta despacho si las tres provincias marchaban unidas en sus pretensiones. — No fueron estas, con todo muy grandes, las únicas impresiones satisfactorias recogidas en nuestro viaje a San Sebastián, pues en la conferencia que el 7 de Septiembre celebramos con los Diputados provinciales de Guipúzcoa y Navarra, se manifestó evidentemente por los dignísimos representantes de ambas provincias el decidido propósito de solucionar pronta, decisiva y satisfactoriamente las gestiones tanpos años practicadas, uniéndose a nuestros votos los Diputados provinciales de Vizcaya, que ofrecieron impulsar en nuestro favor el valimiento de sus representantes en Cortes. — Condensación exacta de lo acordado, es la siguiente acta que firmaron los Presidentes de las Diputaciones de Navarra, Guipúzcoa y Álava en representación de las tres Comisiones, y para cuya mayor efectividad solicitamos la sanción de V. E.: — Reunidas las Comisiones de Navarra, Álava y Guipúzcoa para tratar de resolver definitivamente el asunto del ferrocarril Anglo-Vasco-Navarro, acuerdan unánimemente, que, en el momento que se abran las Cortes, se presenten en Madrid Comisiones de las tres Diputaciones, ampliamente facultadas, para gestionar dicho asunto bajo las bases siguientes: = 1ª La inclusión de todo el trazado entre los ferrocarriles secundarios para que pueda construirse con la garantía de interés que al ferrocarril de esta clase concede el Estado. — 2ª Que si se viera la dificultad de conseguir la inclusión de todo el trazado entre los secundarios, se gestione otra solución, la más favorable posible, y en último caso que pueda construirse en esa forma la sección de Victoria a los Mártires. — 3ª Que las Diputaciones ratifiquen los auxilios que tienen acordados para facilitar la construcción del referido ferrocarril, y las Comisiones que en las Diputaciones representen en Madrid, determinarán la forma en que se han de consignar esos auxilios. — 4ª Que en el momento que se abran las Cortes, los Presidentes de las tres Diputaciones se pondrán de acuerdo para fijar el día en que las Comisiones han de personarse en Madrid, y previamente cada Diputación interesará a sus representantes en Cortes para que presten su eficaz apoyo a las Diputaciones con el fin de resolver entre todos de una



manera definitiva el asunto de dicho viaje. = Conformes todos los reunidos con las conclusiones precedentes, suscriben los Presidentes la presente acta, por triplicado, en San Sebastián a 7 de Septiembre de 1911 = Federico Baraibar = Antonio Baraibar = El Marques de Val de Espina"

El 11 del actual se presentó a la Diputación una instancia autorizada por el Ilmo. Sr. Comisario Regio de Fomento y Presidente de la Junta gestora de Ferrocarriles de Vitoria, D. Gabriel Martínez de Aragon, por los respetables Vocales de la expresada Junta y otros señores de reconocido arraigo, vecinos de Vitoria, en la cual instancia se solicita la admisión de una Memoria sobre prolongación del ferrocarril Anglo-Vasco-Navarro hasta la villa de Mondragón, y la cooperación de V.E. a tal proyecto en la proporción señalada en la Memoria = Unida instancia y memoria a este informe, no parece necesario transcribirlas, limitándonos a exponer las razones que, en nuestro sentir, en su favor para adoptar sobre las mismas el acuerdo que espina mos procedente = Echase de ver desde luego en los documentos estudiados la ausencia del Ayuntamiento de Vitoria, a quien se juzgaría, por lo que en ellos consta, ajenos en absoluto a las importantes actuaciones proyectadas por la Junta gestora. Tal preferencia seguramente no intencionada, extraña sin duda, considerando que el Ayuntamiento de Vitoria, como representante legítimo del pueblo, y encargado por la Ley de la gestión de todos los intereses materiales y morales del mismo no puede estar alejado de esta gestión, mucho más teniendo en cuenta que ha sido siempre propulsor decidido y entusiasta de este género de iniciativas, sin omitir trabajos ni sacrificios para llevarlas adelante. Por otra parte, para la viabilidad de la proyectada contribución especial sobre la propiedad, industria y comercio de Vitoria, es de todo punto necesario el asentimiento explícito de dicha Corporación cuyos cupos por territorial, Industria y Comercio son inalterables por espacio de cinco años, según acuerdo de V.E. en Diciembre del año anterior. = También se nota en este expediente la falta de gestiones cerca de la provincia de Guipúzcoa, tan interesada como Álava en este ferrocarril, y cuya aquiescencia para cuantas obras en él se realicen, es indiscutiblemente precisa, tanto por haber de efectuarse los trabajos en territorio de esa provincia, como por que de ser citada y requerida, cooperaría eficazmente a la construcción de la línea. Quiza era exploración cerca de Guipúzcoa haya sido omitida por la Junta gestora por considerar esta entidad que la Diputación podría efectuarla una vez recaído acuerdo; pero resulta evidente la imposibilidad de efectuar con rapidez tal diligencia por el brevísimo tiempo disponible hasta la celebración de la sesión extraordinaria, y por la descortesía que en otro caso significaría el acordar V.E. sobre el particular sin consulta previa con la provincia hermana a la cual con tal procedimiento se colocaría en situación poco airosa por la

disyuntiva en que para resolver con libertad se le dejaba. — Habiéndose además procedido siempre de acuerdo con Navarra y Guipúzcoa en cuanto al ferrocarril Anglo-Vasco-Navarro atane cualquiera innovación intentada en su pasado y construcción, requiere, dentro de la más elemental cortesia y de la misma conveniencia por la comunidad de intereses, que no solo Guipúzcoa sino también Navarra tengan conocimiento de cuanto por Alava se intente. De otro modo podría quebrantarse la cordial conducta constantemente observada, y aun tal vez suscitarse obstáculos que inutilizarán el éxito definitivo de la empresa.

Analizando con detención y frialdad la parte económica del proyecto, base y sustancia del mismo y en la cual el calor del entusiasmo puede inducir á errores graves, se advierte que, aun aceptando como exactos los cálculos sobre los gastos, no es posible admitir con esa seguridad las cifras consignadas como ingresos en la cuenta de capital y amortización. — El proyecto de la Junta gestora sienta como base de sus cálculos la de que el Estado durante siete ejercicios consecutivos, y acaso durante diez, consignará en sus presupuestos y realizará en ellos la cantidad de doscientas mil pesetas para la prolongación que se intenta. ¿Qué de dificultades no puede suponer el más confiado calculista para lograr o una Ley de las Cortes que obligue al Ministerio á efectuar tales desembolsos para la construcción del trazo de Salinas á Mondragón, o la obtención del decidido concurso de los Ministros de Fomento que se sucedan durante siete ó diez años, para que consiguieran en los presupuestos esas sumas, logren para ellas la aprobación de las Cortes, e impidan que se puedan anular para destinarlas á atenciones más urgentes? Los millones de pesetas que el Ministerio debe por carreteras y la serie de créditos que el Estado tiene por satisfacer por otros conceptos, justifican con exceso cuantos pesimismo se tengan sobre el particular y recomiendan la nunca bastante expresada cautela con que se debe proceder antes de aceptar tan importantes cifras de la cuenta del capital y amortización que se analiza. — Para la realización de esa cuenta, calcula aún mismo la Junta gestora que la explotación del ferrocarril producirá cuando menos quinientas noventa y siete mil seiscientas cincuenta pesetas hasta 31 de Diciembre de 1918 y destina dicho capital á la amortización del débito del banquero. La informante lamentando no poder coincidir con la gestora en esa apreciación del producido líquido del ferrocarril, y para ello se basa en que toda explotación á cargo del Estado es indudablemente más onerosa que las realizadas por particulares directamente interesados en el negocio, y, por lo mismo, no consideramos convincente la comparación que la Memoria hace del ferrocarril en proyecto con los ferrocarriles vascos ya dados. — Además, en



el mejor impuesto, o sea en el de que el producto líquido fuese igual o poco menor que el obtenido por empresas particulares, siempre resultaría muy menguado, o por destinarlo a mejorar el material actual, tan deficiente en la parte construida, y al personal tan mal pagado, cuyas justas aspiraciones habrán de ser atendidas, o bien a indemnizarse de lo desembolsado, pues no es de suponer que el Estado aceptase todo el sacrificio de lo pretendido toda vez que de lo que en definitiva se trata es de exigirle, además del pago de las obras su renuncia a la percepción de los productos del ferrocarril durante seis años. — El impuesto de transportes sobre este ferrocarril, se calcula que habrá de producir a la provincia de Álava en los años 1914-1916 setenta y cinco mil pesetas más que lo actualmente recaudado, y esas 75.000 pesetas aparecen destinadas en la Memoria a la liquidación de la cuenta de intereses. De ser realizable esa cifra, podrían contar desde luego con ella los autores del proyecto estudiado, pues no creemos aventurado suponer que V. E. la dejara íntegra para los fines a que se la destina. Tal cantidad no tiene por desgracia, razón de ser. En el concierto económico de 1906 aparece incluida en los cupos del impuesto de transportes la línea del ferrocarril Puerto Vasco-Navarro pero no con cifras inalterables como la contribución territorial, industrial, sobre pagos sellado y los demás concertados, sino susceptibles de aumento o disminución en razón a las nuevas líneas que se exploten y a la prolongación de las existentes, según se consigna en el concierto económico de 1894, se realiza en el Real decreto de 29 de Octubre de 1900, se manifiesta en el Concierto de 1906 hechos "sin alterar ninguna de las condiciones legales que fijan el actual estado de derecho" y ocurriría en el caso de prolongación de la línea, pues el Estado obligaría a Álava a concertarse por los kilómetros que se construyeran y a hacer lo común cálculo que habría de ser rigurosamente exacto, pues el Estado, dueño de la línea, conocería perfectamente su movimiento. — Último factor aprovechado como ingreso en la cuenta de capital y amortización a que la informante va refiriéndose, es el producto de una contribución especial que había de gravarse en los años de 1913, 14, 15 y 16 sobre la industria, comercio y propiedad de Vitoria, no gravándose a esas bases de riqueza en el resto de la provincia; impuesto que, en conjunto, ascendería a ciento cinco mil doscientas cincuenta pesetas, y cuya distribución es sumamente desproporcionada, pues en 1913 año en el cual las clases productoras apuntadas en nada se beneficiarían por no estar en explotación el ferrocarril, habrían de abonar 37.000 pesetas o sea casi el duplo del 6 1/2% calculado, mientras que en el de 1916, en explotación ya la vía produciendo beneficios se les obligaría a pagar 8'25% o sea menos de la mitad del citado recargo. — Aparte de esta desproporción, que haría más duro y odioso el pago del impuesto, la exacción proyectada no es realizable legalmente, por oponerse a ello el Reglamento de Industria y Comercio y la Instrucción de impuestos provinciales, basándose en los cuales el interesado que recurriese conseguiría la anulación del impuesto.

Este recargo sobre las citadas contribuciones de Vitoria no es tampoco exigible por hallarse el Ayuntamiento de esta Capital concertado por cifras inalterables durante cinco años. — El pago de ese impuesto no puede ser en modo alguno obligatorio sino una verdadera suscripción voluntaria, y al no autorizar la instancia el Ayuntamiento de Vitoria y al no suscribir la totalidad de los contribuyentes por los conceptos mencionados, resulta forzosamente impracticable con el carácter que quiere darle la Junta gestora; todo aun descontando que esa contribución adolece de defecto de equidad por no alcanzar a los demás contribuyentes del resto de Alava y de Guipuzcoa á quienes la realización del proyecto beneficiaría.

En la Memoria y en la instancia hace notar asimismo la Junta gestora que las diligencias cuya realización se propone llevar á cabo son perfectamente comparables con las gestiones de Alava Guipuzcoa y Navarra para la inclusión de la vía férrea Estella á Vitoria y Los Mártires en el plan de los secundarios, y si en otras circunstancias quizás no disintiera de esa opinión la informante ha de manifestar que en las actuales discrepa de ella en absoluto. — En los presentes momentos en que la atención del gobierno y de toda la Nación está forzosamente y preferentemente solicitada por importantes problemas inferiores é internacionales, y en situación por consiguiente, menos propicia para la solución de cuestiones regionales y locales no han prevenciones, sorprendería en Madrid que, mientras las provincias de Navarra, Guipuzcoa y Alava verificaban la gestión antes dicha, se personaba en la Corte otra entidad, autorizada por esta Diputación solicitando el estudio y la aquiescencia del gobierno respecto al mismo problema pero con solución diferente. Es obvio, además, que la simultaneidad de gestiones no hablaría en favor de la seriedad de V. E. pues vendría á apoyar al mismo fin por gestiones diferentes, y daría lugar á que el Ministerio de Fomento, el Consejo de Ministros y las Cortes de la Nación, tuvieran que estudiar y decidir á la vez respecto á la concesión de dos peticiones sobre el mismo asunto. Consecuencia natural y prevista sería la retardación indefinida de toda resolución como en el mismo expediente de este ferrocarril hay abundantes ejemplos, hasta hallar la fórmula conciliatoria de ambas pretensiones. — La declaración de secundario con garantía del Estado en favor del ferrocarril Estella-Vitoria-Los Mártires, por hallarse ya muy adelantado el expediente, por tener la unánime aprobación de las tres provincias en él interesadas, por contar con el decidido apoyo del Excmo. Sr. Presidente del Consejo de Ministros y de S. M. el Rey por no exigir gasto nuevo para los presupuestos de la Nación hoy tan agobiados, y, en fin, porque es de toda conveniencia que se sancione antes de que llegue á ser Ley el proyecto de 1.º de Marzo último, según el cual las Diputaciones y Ayuntamientos tendrán que sufragar por lo menos la tercera



parte de la garantía que se conceda, debe merecer la preferencia sobre los estudios de la Junta gestora de ferrocarriles de Vitoria, cuyos inconvenientes quedan indicados.

La Junta Gestora de ferrocarriles de Vitoria, justo es reconocerlo, ha realizado un profundo estudio y felicísimas gestiones, en cuya virtud se ha podido pulsar la opinión y descubrir, o mejor dicho, suscitar en ella adoradas energías y entusiasmados entusiasmos, y ha prestado con ello al país positivo y eficaz servicio, al cual en concepto de los firmantes, debe V.E. mostrarse reconocida. En cuya atención y en la de cuanto queda expuesto, pudiera adoptarse la siguiente resolución:

1.^o Aprobar los acuerdos adoptados en la reunión celebrada en San Sebastian el día 7 de Septiembre último, por la Comisiones de Navarra, Guipúzcoa y Álava.

2.^o Admitir con agrado la Memoria e instancia presentadas por la Junta Gestora de ferrocarriles de Vitoria, tributando a sus patrióticos autores el más expresivo voto de gracias, y manifestarles, con el natural sentimiento, la imposibilidad de acceder por hoy a su petición, sin perjuicio de que, si resultare ineficaz en breve plazo la gestión de la Diputación, procure esta con ahínco que prospere cuanto realizable propiamente la expresada Junta.

3.^o Para satisfacción de los respetables firmantes de la informada petición y en consideración a la importancia de cuanto con tal asunto se relaciona, acordar que esta resolución se imprima y circule profusamente.

V.E. sin embargo, resolverá lo que estime más justo. — Casa Real de la provincia, 18 de Octubre de 1911 — Federico Barcibar — B de Guineá — Pedro Jauriquia

Excmo. Señor = Con posterioridad a la redacción del precedente informe, se ha presentado en esta Diputación, en 18 del actual, otra instancia de la misma Junta gestora de ferrocarriles de Vitoria, en la cual, entendiendo que en la reunión de Comisionados de las tres Diputaciones celebrada recientemente en San Sebastian, se había convenido dar por terminadas sus gestiones si para 1.^o de Enero próximo no se lograra la inclusión del de Estella-Vitoria. Los máximos en el plan de ferrocarriles secundarios, ruega que, si para esa fecha no se han conseguido las aspiraciones de las Diputaciones interesadas, la de Álava prestará su valioso y decidido apoyo al proyecto de la Junta gestora en la forma expuesta en la Memoria e con las ligeras variaciones, que, respetando lo esencial del proyecto, se noten como necesarias al llevar a la práctica el pensamiento. — A esta solicitud, entendemos que se alude de suficientemente en el n.^o 2.^o de nuestro proyecto de acuerdo, puesto que en él se indica que, si en breve plazo no resulta eficaz la gestión de la Diputación, procure esta con ahínco que prospere cuanto de realizable propiamente la expresada Junta. — Como se ve, no existe entre esta conclusión del informe y la que la dicha Junta gestora solicita hoy, más diferencia que la de señalar la fecha 1.^o de Enero

