

ELECTRIFICACION DE LA SECCION VITORIA-MECOLALDE- Y RAMAL DE OÑATE DEL FERROCARRIL VASCO-NAVARRO.-

=====

ANTECEDENTES.-

Desde que en 1.882, los meritísimo alaveses hermanos Herrán, planearon y por Ley de 16 de Julio de aquel año les otorgaron la construcción y explotación, sin subvención del Estado, del f.c. llamado entonces Anglo-Vasco-Navarro, ha sido norma constante de las Corporaciones populares del país Vasco-navarro, el cuidado y atención para su logro, por estimar fundamentalmente que su implantación significaba la vida y prosperidad de las zonas de su recorrido, que en su primitivo trazado atravesaba las cuatro provincias.

Desgraciadamente los esfuerzos de aquellos insignes patricios, y los de la Sociedad inglesa que lograron formar, no consiguieron en 15 años de laboriosas gestiones, de gastos cuantiosos y de débitos contraídos y no satisfechos, más que poner en explotación una línea embrionaria en los 18 kilómetros de la llamada de Alava, y un conjunto de obras á medio hacer entre Salinas y Escollaza, para llegar en el año 1.897 á la quiebra de la Sociedad y á la incuatación por el

Estado, haciéndose éste cargo de las obras y de la parte de Explotación.

Transcurren 16 años -1.897 á 1.914- en los cuales el servicio técnico del Estado cuida y explota esta pequeña línea, y en cuyo periodo, la actuación de las Diputaciones de Navarra, Guipuzcoa y Alava no puede ser más constante y activa para lograr la continuación del f.c. sin conseguir un resultado práctico.

Agosto de 1.914: estalla la Guerra Europea; el Gobierno que presidía el Sr. Dato acuerda realizar obras públicas, y el insigne Ingeniero Sr. Faquineto, á quien tanto debe el país por su actuación en este asunto, sin que nadie lo sospechase, logra un crédito para este f.c. y comienzan los trabajos con fe y entusiasmo que no decae, y las Diputaciones de Guipuzcoa y Alava, y el Ayuntamiento de Vitoria, recogen la excitación de la prensa de esta capital y ponen decididamente su valiosa ayuda y ofrecen al Gobierno, que éste acepta, anticipos para lograr una más rápida marcha en las obras; y las leyes de 30 de Julio de 1.916 y 24 de Julio de 1.918, sancionan estos anticipos de dos millones quinientas cincuenta mil pesetas el primero y de un millón doscientas mil pesetas el segundo.

Así unidos los esfuerzos del Estado y de las

Corporaciones, y en feliz coincidencia con la Oficina técnica que puso al servicio de esta obra su decidido y entusiasta concurso, el día 3 de Septiembre de 1.919 se celebra la jubilosa fiesta de Mondragón inaugurando la Sección desde Vitoria-Norte al empalme, y en ella el Ministro de Fomento leyó un R.D. destinando 400.000 pesetas para empezar la sección de Estella y la promesa de acometer el ramal de Oñate.

Empezadas estas obras, la Ley de 5 de Marzo de 1.920 dió forma legal y seguridad para su terminación.

En ella quedó consignada la oferta de Navarra, Alava y Vitoria, señalando una subvención para las mismas.

Salta á la vista que la marcha de esta importante obra y su anhelada conclusión ha sido lograda gracias á esta satisfactoria unión.

Ha hecho 4 años que el f.c. funciona á lo largo de toda la línea, y dos años que desde Estella á Vitoria se realiza el servicio con tracción eléctrica con el brillante resultado que todos conoce.

A fin de conseguir que esta electrificación se extienda á la sección antigua de Vitoria á Micolalde, se propone la siguiente fórmula:

12

Siendo el presupuesto de obras de la electrificación de cuatro millones seiscientas mil pesetas aproximadamente (á desembolsar en tres años), y produciéndose como superavit de explotación y economías que han de obtenerse con la transformación en tracción eléctrica de la actual de vapor 652.370 pesetas anuales, proponemos la siguiente

FORMULA DE SOLUCION

PRIMERO.- El Estado cede en arrendamiento á las Corporaciones provinciales, el ferrocarril mediante inventario de entrega, pasando en la fecha que se designe á manos de las citadas Corporaciones, por un periodo de quince años, que empezarán á contarse desde la fecha en que sean entregadas las líneas de Vitoria-Mecolalde y ramal de Oñate, totalmente electrificadas.

SEGUNDO.- Las Corporaciones provinciales interesadas, se obligan á constituir una Sociedad anónima, con un capital de un millón de pesetas en dos mil acciones de á 500 pesetas nominales cada una, que serán suscritas por las referidas Corporaciones, en la proporción del recorrido que en sus respectivas provincias tiene el ferrocarril arrendado. La Sociedad Anónima se titulará " Compañía Arrendataria del Ferrocarril Vasco-Navarro "

y tendrá su domicilio en Vitoria y podrá transferir el arrendamiento á otra Sociedad solvente, previa aprobación del Estado.

TERCERO.- La "Compañía Arrendataria del Ferrocarril ----- Vasco-Navarro", emitirá 8.000 Bonos de electrificación, de á 500 pesetas nominales cada uno, por un total de 4.000.000 de pesetas. Serán amortizables en 15 años, á contar desde el 1º de Enero de 1.935 (fecha en que se considerará que estará terminada toda la electrificación), devengando el interés anual de 6% libre de impuestos.

Para atender al servicio de intereses y amortización de esta deuda en el plazo de arrendamiento fijado (15 años), serán necesarias pesetas 411.851 anuales (Fórmula $0.10296276 \cdot X 4.000.000 = 411.851.04$).

Estos Bonos habrán de ser suscritos por las Cajas de Ahorro Provinciales y Municipales, que de una manera más o menos directa dependen de las Corporaciones interesadas en la electrificación, en la proporción y cuantía al recorrido que en cada provincia tiene el ferrocarril beneficiado con la obra. El Estado dará las seguridades necesarias á las Cajas de Ahorro suscriptoras de estos Bonos, para que éstos sean admitidos á la pignoración en el Banco de España, siempre que las entidades

suscriptoras lo necesitaran para hacer frente á sus servicios de Tesorería.

El desembolso de estos 4.000.000 de pesetas, será escalonado durante el plazo de tres años, mediando un plazo de 90 días por lo menos entre una y otra demanda de metálico.

CUARTO.- La "Compañía Arrendataria del Ferrocarril Vasco-
----- Navarro", realizará la obra de electrificación con arreglo al proyecto aprobado por el Estado, y su liquidación será inspeccionada por éste, en igual forma que lo hace en todas las obras ferroviarias.

QUINTO.- El Consejo de Administración de la "Compañía
----- Arrendataria del Ferrocarril Vasco-Navarro", se compondrá de cinco miembros, formando parte de él los individuos designados por las Corporaciones interesadas y la representación del Estado que éste considere necesaria.

SEXTO.- Durante el periodo de electrificación, que no
----- podrá exceder de tres años, se practicarán liquidaciones especiales del negocio, sin incluir en ellas el servicio de amortización señalado en el apartado Tercero, pero las liquidaciones posteriores habrán de hacerse con arreglo á las siguientes normas:

A)- Los excedentes que resulten después de satisfechos

los gastos generales y de explotación así como el importe de las cargas financieras de los impuestos y la anualidad de intereses y amortización de los Bonos de electrificación (411.851 pesetas) se distribuirán:

- a)- Interés del 5% á las acciones.
- b)- Constitución de una reserva en la proporción fijada por el Consejo de Administración con el fin de que á la terminación del arrendamiento de las líneas pueda la empresa rescatar el capital desembolsado, procediéndose á la liquidación de la Sociedad y reintegrándose el Estado en la propiedad del f.c. quedando en su beneficio la instalación eléctrica y el material adquirido para su explotación.

APUNTES COMERCIALES

=====

SUPERAVIT.-

Los resultados obtenidos, con motivo de la recaudación durante el año de 1.930, son los siguientes:

	<u>PESETAS</u>
Se recaudaron	1.617.810
Se gastaron	<u>1.252.440</u>
Hay un superavit de	365.370

ECONOMÍAS QUE SE OBTENDRAN.-

Sin perder de vista este superavit pueden verse las economías que fácilmente se llevarán á la práctica.

Ha importado el carbón gastado en 1.930	180.000	
Calcúlase, teniendo en cuenta el gasto de la sección de Vitoria á Estella, que el fluido eléctrico, costará	<u>80.000</u>	
Resulta una economía de		100.000

Siete equipos o parejas de maquinistas y fogoneros existen en la actualidad, costando cada equipo o pareja 1.000 pesetas mensuales o 12.000 al año que hacen un total de pesetas	84.000	
Implantando el nuevo servicio, con fuerza eléctrica, se necesitarán 7 motoristas que cobran 3.000 pts. cada uno, igual á pts. anuales...	<u>21.000</u>	
Se tiene una economía de		63.000

A estas economías procede agregar otra, la referente al taller, personal de éste y gastos de material del mismo, que se acerca todo ello á		90.000
--	--	--------

IMPUESTO DE TRANSPORTES.-

La Diputación de Alava, cede el impuesto de transportes que cobra y que asciende á.....	<u>34.000</u>
---	---------------

T O T A L 652.370

=====

Hecha la electrificación é implantado un servicio parecido al de Vitoria-Estella, y aumentando éste todo lo que sea preciso en el trayecto Escoriaza-Meco - lalde, los ingresos subirán considerablemente y con ellos el superávit.

Suponiendo que estos no sean tantos en los primeros años, si procede asegurar que no faltará una totalidad de setecientas cincuenta mil pesetas (750.000) contando con los beneficios indicados anteriormente.

Vitoria Enero de 1.932