

FERRO-CARRILES DEL NOROESTE DE ESPAÑA.

MEMORIA

PRESENTADA POR EL

CONSEJO DE INCAUTACION,

RELATIVA A LA EXPLOTACION DURANTE EL EJERCICIO DE 1878.



MADRID.

ESTABLECIMIENTOS TIPOGRÁFICOS DE MANUEL MINUESA,
Juanelo, 19, y Ronda de Embajadores.

1879.

00123

2/3894

sigu. 80123 2877-28597

R-14618

FERRO-CARRILES DEL NOROESTE DE ESPAÑA.

MEMORIA

PRESENTADA POR EL

CONSEJO DE INCAUTACION,

RELATIVA A LA EXPLOTACION DURANTE EL EJERCICIO DE 1878.



LIBRERIA DE PROPIEDAD
DE
S. D. G. O. V. I. A.
C. I. R. C.

MADRID.

ESTABLECIMIENTOS TIPOGRÁFICOS DE MANUEL MINUESA,

Juanelo, 19, y Ronda de Embajadores.

1879.

117

Excmo. Sr.:

Adjunto tengo el honor de remitir á V. E. la Memoria aprobada por este Consejo, dando cuenta de los resultados que desde 14 de Febrero de 1878 ha obtenido en la explotacion de las lineas férreas del Noroeste durante el ejercicio del mismo año.

El Consejo ha creido conveniente que se publique, y solicita de V. E. su superior aprobacion y autorizacion si lo juzga oportuno.

Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 27 de Mayo de 1879.

EL PRESIDENTE,
A. LLORENTE.

Excmo. Sr. Ministro de Fomento.

Excmo. Sr.:

El Excmo. Sr. Ministro de Fomento me dice con esta fecha lo que sigue:

«Flmo. Sr.: Vista la comunicacion del Presidente del Consejo de Administracion y Explotacion de los Ferro-carriles de Palencia á Ponferrada, Ponferrada á la Coruña y Leon á Gijon, fecha 27 de Mayo último, á la que acompañaba la Memoria aprobada por dicho Consejo, dando cuenta de los resultados que, desde 14 de Febrero de 1878, ha obtenido en la explotacion de aquellas líneas durante el ejercicio del mismo año, cuya publicacion cree conveniente el referido Consejo: S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido á bien autorizarle para que publique la Memoria expresada.»

*Lo traslado á V. E. para los efectos consiguientes.—Dios, etc.—
Madrid 30 de Diciembre de 1879.*

El Director general de Obras públicas, Comercio y Minas,
Baron de Covadonga.

Excmo. Sr. Presidente del Consejo de Administracion y Explotacion de los Ferro-carriles de Palencia á Ponferrada, Ponferrada á la Coruña y Leon á Gijon.



EXCMO. SR.:

El Consejo de Incautación de los ferro-carriles del Noroeste, creado por Real decreto del 11 de Febrero del año próximo pasado de 1878, cumple con su deber al dar á V. E. cuenta de la manera con que ha desempeñado durante el ejercicio de dicho año el cargo tan difícil como honroso que V. E. se sirvió confiarle. Al hacerlo, empezará manifestando el estado en que encontró la administración de las líneas y el criterio que le ha servido de base para desempeñar su cometido.

La administración de redes algo importantes de ferro-carriles de interés general, se ajusta á principios análogos de organización y distribución de servicios.

Sancionadas estas prácticas administrativas por el resultado de una larga experiencia, y ajustándose á ellas la organización que tenía planteada la antigua Compañía del Noroeste, el Consejo no ha encontrado motivo para variarlas esencialmente. Son excepciones de esta regla la organización del servicio Sanitario, la de los Talleres de reparación y del Almacén general. El Consejo ha creído necesario introducir en estos servicios reformas que más adelante se razonarán é indicarán. Ha respetado la organización que encontró creada y conservado un personal que, á pesar de sufrir atrasos hasta de ocho meses en sus modestos haberes, supo asegurar la regularidad del servicio, dando pruebas de un celo y moralidad, tanto más meritorias, cuanto

VI

mas difíciles eran las circunstancias excepcionales en que el servicio se verificaba. Tan solo se ha separado, por tanto, el Consejo de las reglas de administracion generalmente adoptadas por las Compañías de ferro-carriles, para cumplir aquellas prescripciones excepcionales que V. E. se sirvió dictar al crearle.

Pero, si en lo concerniente á la organizacion de los servicios es muy poco lo que el Consejo se ha creído en el caso de alterar, no ha sucedido lo mismo respecto á la práctica que en servicios muy importantes se encontró establecida.

Por efecto, sin duda, del lamentable estado económico en que se encontraba la antigua Compañía del Noroeste, prescindió de lo que exigen los buenos principios económicos de administracion para hacer una explotacion vulgarmente llamada codiciosa, limitándose á lo puramente indispensable para salir de las necesidades del momento, con perjuicio evidente para el porvenir. Circunstancia es esta en la que el Consejo necesita detenerse, no por censurar la gestion de la antigua Compañía, sino porque le es indispensable poner de manifiesto las condiciones en que su administracion se ha desarrollado, para justificar lo que, sin este prévio conocimiento, pudiera aparecer como una explotacion anormal y costosa.

Sea por insuficiencia de recursos, sea por anticipar sus benéficos resultados, es lo cierto, que la generalidad de los ferro-carriles se han abierto al servicio público faltando mucho en ellos para el completo de edificios, material móvil y otros detalles de menos importancia que se fijaban en las respectivas concesiones como necesarias para obtener una buena explotacion.

Pero tambien es cierto que los inconvenientes de estas faltas se hacen sentir menos en los primeros tiempos de la explotacion en que son menores las exigencias del tráfico. Por eso, cuando no se descuida lo necesario para la buena explotacion de los ferro-carriles, no tiene grandes inconvenientes la falta de medios antes enunciados, pues se van completando á medida que van siendo necesarios.

Las líneas del Noroeste, á excepcion de la 3.^a Seccion de Galicia, comprendida entre Lugo y la Coruña, que se abrió al servicio público en condiciones excepcionalmente desfavorables respecto á obras y material fijo y móvil, empezaron á explotarse en condiciones análogas á las demás de la red española.

Desgraciadamente, y sin duda porque muy pronto se resintió la Compañía del Noroeste de las desgracias económicas que al fin obligaron á rescindir su concesion, muy poco ó nada hizo en los últimos años para conseguir las faltas observadas al inaugurarse la línea; y ni aun se atendió debidamente á la bien entendida conservacion de lo existente.

Al encargarse, por tanto, el Consejo de administrar las líneas del No-

VII

roeste, la via, en las Secciones de Castilla (a), cuya mayor parte llevaba quince años de explotacion, se encontraba en un estado tal, que constituia una amenaza de que pudiera ser necesario suspender el movimiento á poco que se retrasara la renovacion de su material fijo y muy especialmente, de carriles y sus accesorios.

En análogo estado se encontraba el servicio de Material y Traccion.

Se ha indicado ya que era corto el número de máquinas y carruajes de todas clases, y por tanto estaba sometido este material á un servicio incesante. Las reparaciones en los últimos años habian sido inferiores á las verdaderas necesidades, pues se limitaban á reponer aquellas piezas ú organismos que los inutilizaban por completo, desatendiendo los pequeños deterioros con todas las funestas consecuencias de tan deplorable sistema.

Las Secciones de Asturias y Galicia se habian abierto al tráfico con posterioridad á las de Castilla, y por tanto no se hacia sentir en ellas la accion del tiempo como en estas últimas en que los carriles van llegando al término natural de su vida, y será necesaria su renovacion total en corto número de años; pero desgraciadamente se encuentran en circunstancias igualmente desfavorables aunque por distintas causas. Se emplearon en ellas carriles de una fábrica española, que fueron su primer ensayo, y no acertó á dar á los hierros, excelentes para otras aplicaciones, la calidad conveniente para el objeto á que se destinaban. Así es, que en la Seccion de Asturias será preciso tambien renovar en corto número de años todo este material. En la linea de Galicia no se hace sentir tanto el efecto de la calidad del hierro, sin duda porque, además de que lleva menos tiempo de servicio, el movimiento de trenes es considerablemente menor, y por la circunstancia de su trazado no exige el uso tan frecuente de frenos; pero existiendo la misma falta en la calidad de los hierros, no tardará en dar sus naturales consecuencias.

El material de traccion y móvil no exigia reparaciones tan radicales como

(a) Las líneas del Noroeste que actualmente se explotan divididas en tres Secciones separadas por carretera y que se encuentran en circunstancias especiales, se las designará con los siguientes nombres:

<i>Secciones de Castilla: que comprenden</i>	<u>Kilómetros.</u>
Desde Palencia á Brañuelas.....	202
Desde Leon á Busdongo.....	54
TOTAL.....	<u>256</u>
<i>Seccion de Galicia.</i>	
Desde Lugo á la Coruña.....	115
<i>Seccion de Asturias.</i>	
Desde Pola de Lena á Gijon.....	63

VIII

en las de Castilla por ser menor su recorrido; pero en cambio se encontraban bajo otro punto de vista en condiciones muy desfavorables, por la razon siguiente. Aisladas entre sí y separadas del taller de Leon, necesitaban acudir: la de Asturias, al del ferro-carril de Sama de Langreo á Gijon para toda reparacion algo importante, lo que hacia carisimas estas para la línea de Asturias que no está enlazada por ferro-carril con la de Langreo; y constituia para la de Galicia una situacion desastrosa por tener que enviar por mar á Santander y de este punto á Leon todo el material que necesitaba reparaciones algo importantes.

La Seccion de Galicia además en gran parte de su desarrollo, solo tenia el balasto necesario para sentar las traviesas que quedaban sin suficiente apoyo.

El tráfico tenia que resentirse de tal estado de cosas; pero, sobre todo, de la falta de material móvil, que no solo impedia servir debidamente sus exigencias, sino que imposibilitaba el planteamiento de tarifas reducidas que hubieran podido aumentarle con gran beneficio del público y probable de la explotacion.

De lo expuesto se deduce que, al encargarse el Consejo de la administracion de los ferro-carriles del Noroeste, no estaba llamado á continuar una explotacion regularmente establecida. Tenia que ocuparse en reconstituir sus elementos á la vez que atendia á las necesidades normales de sus diferentes servicios.

Entre las atenciones que nacia de tal estado de cosas, las unas eran de apremiante necesidad para sostener el tráfico, como la adquisicion inmediata en cantidad considerable del material de vía para las Secciones de Castilla y de Asturias, y del necesario para reponer el material de traccion existente. Las otras eran reformas muy convenientes para mejorar las condiciones del tráfico y procurar su aumento, como la adquisicion del material móvil para ponerle en armonía con las exigencias del Comercio; la reforma de los Almacenes, la de los Talleres de reparacion, etc., etc., etc. El Consejo se ocupó naturalmente, en primer término, de las primeras que no admitian demora, y no habiendo encontrado en Caja mas que la cantidad de sesenta y seis mil cuarenta y nueve reales con setenta y un céntimos, hallándose en los meses en que los productos del tráfico son el minimum, pidió y obtuvo del Gobierno de S. M. el anticipo de un millon de reales para atender á las mas apremiantes necesidades. Y no creyendo prudente esperar el tiempo necesario para encargar y traer del extranjero el material de carriles indispensable para reponer los que en la vía general eran un peligro para la circulacion en las Secciones de Castilla, trasladó desde luego á aquellas el material utilizable que se encontraba en los dos trozos de vía que para la continuacion de las obras se habian establecido mas allá de Busdongo y Brañuelas, puntos en los que hoy termina la explotacion de Castilla, á re-

IX

serva de reponerlo mas adelante; falsa maniobra costosa y que solo puede justificarse por lo excepcional de aquellas circunstancias.

Asimismo puso desde luego en circulacion las cuatro máquinas y los diez y seis wagones que se encontraban en los talleres de Leon, previo el pago por el Consejo de las reparaciones que en ellos se habian hecho.

Con estos medios, pudo asegurarse la circulacion y dar tiempo á que llegara el primer pedido de material fijo y de traccion.

Satisfecha esta primera necesidad, y cuando el Consejo pudo apreciar los recursos de que podia disponer despues de cubiertos los gastos ordinarios de personal, consumo de máquinas, etc., etc., dispuso la ejecucion de algunas obras de reparacion y otras de primer establecimiento, cuyo objeto era mejorar las condiciones del Servicio Comercial. Asimismo organizó el importante servicio de Almacenes generales, que solo existia en el nombre, dotándole del personal que por su importancia exige, y empezando á verificar los acopios por mayor y hacerlos en tiempo oportuno, lo cual, además de ser más económico, proporcionará una intervencion en los gastos de todos los servicios, reconocida como un elemento de buena administracion universalmente adoptada en las líneas férreas.

Terminada la incautacion de los talleres que funcionaban con independencia de la Compañía, el Consejo se ocupó tambien en organizarlos para que en lo sucesivo pueda administrarlos directamente con ventaja indudable del servicio, si bien los efectos de esta mejora, como los de la reforma de Almacenes, solo se harán sentir en este año de 1879, por haberse aquella llevado á cabo á fin del 78. Igualmente, y con objeto de atender en cuanto los recursos lo permitieran, á dotar á las líneas de material móvil necesario para servir debidamente las exigencias del tráfico, se encargaron treinta y seis wagones cerrados para las Secciones de Castilla, un coche de 1.^a y dos de 3.^a y una locomotora para la de Galicia. A los talleres de esta Seccion se les dotó tambien de la parte de material que se necesitaba para atender á las reparaciones más urgentes, sin necesidad de acudir para este objeto á los talleres de la línea de Sama de Langreo á Gijon.

En resumen: el problema que el Consejo se ha propuesto resolver dado el convencimiento de que los recursos de explotacion, aun aumentados con 1.000.000 de reales anticipado por el Gobierno, no podian bastar para compensar completamente las faltas debidas á la insuficiencia con que se habian atendido en los últimos años por la Compañía los diferentes servicios de la explotacion, ha sido el de emplear todos sus recursos de la manera más útil para conseguir este objeto hasta donde llegaran aquellos. Si, como más adelante se verá, ha resultado en fin de año un sobrante, ha sido porque el Consejo no ha querido contraer compromiso ninguno cuyo oportuno pago no se hallara ámplia y previamente asegurado; dejando además un fondo de re-

serva para el caso de que ocurriera un accidente imprevisto, ó los productos fuesen menores de lo que se presuponía.

Finalmente, el Consejo cree conveniente consignar en términos generales la organizacion actual del servicio.

Tres Secciones completamente aisladas, separadas entre sí por trayectos considerables, y todas á su vez distantes de la capital donde se halla instalado el centro de la administracion, es la disposicion más inconveniente que puede presentarse bajo el punto de vista económico, pues exige multiplicar los centros de accion, aumentando considerablemente los gastos generales; obliga á tener cuatro Estaciones de cabeza en que se interrumpe la circulacion, exigiendo costosos trasbordos; hace imposible la más conveniente utilizacion del material de traccion y móvil y muy difícil la uniformidad de la administracion. Esta subdivision de Secciones exige tambien, segun ya se ha indicado, la necesidad de tener talleres completamente organizados en la Coruña y Gijon, cuando á no haber interrupcion en las líneas hubiera sido suficiente tener simples depósitos de máquinas.

Finalmente, los talleres de reparacion, convenientemente situados en Leon, se hallan separados de las Oficinas centrales y de los Almacenes generales, lo que constituye tambien un entorpecimiento más para el más fácil y económico desempeño de este servicio, que constituye uno de los elementos más importantes para la buena gestion de una red de ferro-carriles.

La antigua Compañía trató de remediar en lo posible los efectos de estos inconvenientes agrupando las Secciones de Castilla y la 3.^a de Asturias, cuya solucion de continuidad es menor que la de Galicia, reduciendo de esta suerte á dos los centros directivos de la explotacion, dando el nombre de Representantes del Director general á estos Directores locales, porque hubo necesariamente de conferirles parte de sus atribuciones para no retrasar el servicio.

Faltaba en todos los servicios que se dividen en tres grupos, Vía y Obras, Material y Traccion y Movimiento y Tráfico, el personal de Jefes especiales para cada uno de ellos que generalmente existe en las redes importantes de ferro-carriles, puesto que los Representantes de Palencia y la Coruña, además de ejercer funciones de Directores, eran inmediatos Jefes de todos los servicios. Como regla general, el Consejo ha creído prudente que este estado de cosas continúe ínterin no aumenten considerablemente los productos ó la longitud de las líneas en explotacion, pues cualquiera de estas dos cosas produciria un aumento de trabajo que haria imposible sostener en esta parte la organizacion actual. Pero atendiendo á las condiciones del tráfico y á la conveniencia de promoverlo por todos los medios, nombró un Jefe especial de este servicio con un empleado á sus órdenes, y los cuales se han ocupado además en las diversas incidencias á que ha dado lugar el hecho de la in-

XI

cautacion para la formacion de inventarios, toma de posesion de algunos edificios, etc.

La plantilla de Sanidad, como excepcion de la regla, es la única que ha sufrido una modificacion esencial. El servicio Médico venia prestándose por corto número de facultativos residentes en las capitales y puntos más importantes, y tenian á su cargo una seccion sobrado extensa para que les fuera posible atender á los enfermos con la puntualidad conveniente.

La base del nuevo arreglo del servicio Sanitario ha sido la de aumentar el número de plazas de médicos locales y de trayecto, dotados con pequeñas asignaciones, quedando subsistentes las de médico de Seccion. De este modo se ha asegurado mayor puntualidad en la asistencia sin haber alterado sensiblemente el presupuesto, puesto que las asignaciones de los médicos locales quedan compensadas con la supresion de un médico de Seccion, y las reducciones de los sueldos de estos que el Consejo se ha creido en el penoso deber de realizar para combinar la mejora de tan importante ramo de la administracion con la economía necesaria en línea de cortos productos. Expuesta ya la marcha adoptada por el Consejo en la administracion de las líneas, pasa á consignar algunas consideraciones respecto á resultados numéricos.

Termina esta Memoria con los tres documentos en que se resúmen los resultados de la Contabilidad del Consejo. Es el primero, de balance, ó estado de situacion de fondos activa y pasiva en 31 de Diciembre, completándose este balance con las cuentas de explotacion, de primer establecimiento y de nueva construccion. A fin del año económico, el Consejo elevará á V. E. una Memoria detallada relativa á los gastos de nueva construccion, pues las obras nuevas se llevan á cabo con fondos que figuran en el presupuesto general del Estado, y solo aparecen en esta cuenta para darla de todos los fondos que han ingresado en poder del Consejo. Los gastos de primer establecimiento se detallan en el apéndice núm. 15.

Y para que se comprenda mejor el movimiento habido en los ingresos y gastos que por todos conceptos se han originado durante los diez meses y medio del año de 1878, pasa el Consejo á presentarlos en forma más concreta que la expuesta en los diferentes estados anteriormente mencionados.

Ingresos y gastos relativos á la Explotacion.

Desde 14 de Febrero de 1878 hasta el 31 de Diciembre del referido año, se ha recaudado:

Por las Estaciones.....	R. 12.089.962,61
Por las cajas centrales.....	» 891.116,78
<i>Total de ingreso bruto.....</i>	<i>R. 12.981.079,39</i>

XII

Total de ingreso bruto. R. 12.981.079,39

De esta cantidad ha correspondido:

Al Tesoro por impuestos.....	R.	879.299,50	
A la Compañía del ferro-carril del Norte, por saldo á su favor en el servicio combinado	»	648.117,20	
A la Empresa del servicio de correspondencia entre Busdongo y Pola de Lena por el mismo concepto. »		396.104,61	
Al fondo de socorros para empleados por la venta de billetes de anden.....	»	7.840, »	

Total á deducir...... » 1.931.361,31

Quedan...... R. 11.049.718,08

A cuya suma hay que añadir por importe de los trasportes pendientes de cobrar al terminar el año..... » 214.768,14

Asciende por consiguiente el producto bruto de la explotacion en el referido período, á..... R. 11.264.486,22

O sea. { Productos del Tráfico	R.	11.245.522,73
{ Id. fuera del id.....	»	53.218,49

11.298.741,22

Rebaja sobre trasportes por bonificaciones..... » 34.255, »

Total igual al anterior...... R. 11.264.486,22

Lo gastado en igual época ha sido:

Direccion general.....	R.	324.071,36
Direccion de la Explotacion.....	»	292.708,76
Movimiento, Tráfico é Intervencion	»	1.793.057,12
Material y Traccion.....	»	2.754.639,66
Vía y Obras.....	»	4.743.471,34

Total de los gastos de explotacion...... » 9.907.948,24

Resultando un sobrante de explotacion de..... R. 1.356.537,98
que es el exceso de los ingresos sobre los gastos que presenta el Balance en 31 de Diciembre.

Además ha recibido el Consejo procedente de anticipo hecho por el Tesoro público por Real órden de 27 de Febrero de 1878 para auxiliar á la explotacion..... » 1.000.000, »

Total sobrante de la explotacion propiamente dicha...... R. 2.356.537,98

Y de esta cantidad se ha satisfecho por gastos de primer establecimiento, ó sea en construcciones y compras para completar las Secciones abiertas á la explotacion

..... R.	293.313,21
Por gastos de conservacion del muelle de la Palloza situado en la Coruña.....	» 4.976,78
Por deudas de la antigua Compañía satisfechas en virtud de autorizacion del Gobierno por referirse á gastos indispensables para asegurar la circulacion.....	» 233.543,91
Por material de diversas clases no empleado aun, que resulta existente de las compras hechas durante el ejercicio.....	» 782.858,47

A deducir...... » 1.314.692,37

De manera que la existencia disponible para las atenciones de la explotacion en el ejercicio de 1879 era de..... R. 1.041.845,61

XIII

Con respecto á los ingresos solo diremos que su comparacion con los del año anterior de 1877 presenta á favor de este una diferencia por el año entero de reales vellon 243.034,09, diferencia que puede atribuirse á la crisis general, industrial y mercantil que ha determinado la disminucion general de ingresos observada en las líneas de nuestro pais, y aun de toda Europa, durante el año de 1878.

En cuanto á los gastos de explotacion, cuyos pormenores se hallan detallados en los estados que acompañan, habrá de hacer el Consejo algunas observaciones.

Segun se ha visto en la relacion de los gastos de explotacion, los correspondientes á la Direccion general, Direccion de la Explotacion y Movimiento, Tráfico é Intervencion, ascienden á la suma de rvn. 2.049.837,24, ó sea el 24,32 por 100 de los gastos totales de la explotacion. Respecto de estos capítulos no se ha de advertir otra cosa, sino que se resienten de los inconvenientes antes enumerados por la subdivision de las Secciones, causa de un aumento en los gastos generales respecto de lo que resultaria si hubiese contigüidad en todas las líneas. No sucede lo mismo en el capítulo de Material y Traccion, que da un gasto de rvn. 2.754.639,66, ó sea el 27,80 por 100 de los gastos totales, pues de la expresada cantidad se han invertido en reparaciones, tanto ordinarias como extraordinarias, y en adquisicion del material necesario para llevarlas á cabo, la importante suma de 1.182.020,62 reales vellon. Con ese gasto se ha conseguido que al finalizar el año haya quedado la mayor parte del material de traccion y móvil en buen estado de servicio, habiendo atendido no solo á remediar los desperfectos que obligaban á retirarle de la circulacion, sino que se han corregido tambien todos los desperfectos que se encontraban en sus diversos mecanismos por *pequeños que fueran*. Se ha de notar igualmente que si en el capítulo de Vía y Obras se han consumido rvn. 4.743.471,34, ó sea el 47,88 por 100 del total exacto de explotacion, se ha dedicado á reparar y renovar el material la importante cantidad de rvn. 2.787.367,36, pudiendo consultarse los detalles de la inversion de esta suma en el apéndice núm. 14.

Estas explicaciones son indispensables para dar cuenta del motivo por qué los gastos han subido en este ejercicio á un guarismo superior á lo que debia esperarse de una situacion normal, para llegar á la cual será necesario todavia en algunos años, emplear sumas de consideracion, tanto por gastos de primer establecimiento, como por renovacion y aumento de material fijo y móvil.

En las condiciones en que hoy se encuentra el servicio, y no pudiendo el Consejo determinar con exactitud la parte de los mencionados gastos que hubiera de corresponder á una reparacion y mantenimiento corriente del camino, ha creido que no procedia precisar lo que pueda marcarse como ver-

XIV

dadero producto líquido, y por esto se ha limitado á consignar lo gastado y el sobrante de lo recaudado por explotacion; si esta llega á regularizarse habrá medio de apreciar con mayor regularidad sus resultados, y se podrán dar al Gobierno y al público números que no desorienten en ningun sentido acerca del verdadero valor mercantil de la red del Noroeste.

El Consejo, que para llegar á tan anhelado término ha procurado hacer cuanto ha estado de su parte, y se propone redoblar sus esfuerzos en lo sucesivo, se estimará ámpliamente compensado, si el resultado de sus gestiones en este primer año merece la aprobacion del Gobierno de S. M., que le ha honrado con una confianza á la cual procurará siempre corresponder con sus desvelos.

FERRO-CARRILES DE PALENCIA A PONTERRADA,

INCAU

Situacion general en 31

PONTERRADA A LA CORUÑA Y LEON A GIJON.

TACION.

de Diciembre de 1878.

ACTIVO.		REALES.	CÉNTS.
GASTOS DE PRIMER ESTABLECIMIENTO.			
Construccion y compras para la terminacion de las Secciones de la antigua Explotacion...		293.313	21
CAJAS.			
Madrid, existencia.....	25.415,12		
Palencia, id.	108.295,17		
Gijon, id.	35.831,78		
Coruña, id.	62.767,91	232.309	98
BANCO DE ESPAÑA %.			
Madrid, existencia.....	903.064, "		
Oviedo, id.	1.362.174, "		
Coruña, id.	599.530, "	2.864.768	"
ACOPIOS.			
Almacen general de Palencia, existencia de efectos.....	799.537,94		
Idem de la via. id. id.	606.376,73		
Idem general de la Coruña, id.	16.154,58		
Talleres de Leon, existencia de efectos, materiales y herramientas.....	220.415,32		
Idem de la Palloza, id.	172.173,27		
Idem de Lampisteria, id.	31.400,69		
Material en camino, valor.....	581.214,05	2.427.272	58
VALORES DIVERSOS.			
Efectos á cobrar.....	149.044,23		
Trasportes por cobrar.....	214.768,14	363.812	37
DEUDORES.			
Abaroa y Goguel. Paris. %	76.538		12
C. de Murrieta y Compañia. Londres %	10.456		"
Atilano Lamera. Santander % de gastos.....	27.646		31
La extinguida Compañia del Noroeste.....	233.543		91
Servicio especial del Muelle de la Palloza.....	4.976		78
Varios.....	9.230		62
		6.543.867	88

V.º B.º

El Director general,
L. DE TORRES-VILDÓSOLA.

PASIVO.		REALES.	CÉNTS.
Depósitos en fianza.....		1.163	25
Fondo de socorros.....		9.989	33
Efectos á pagar.....		229.912	56
Servicio de la nueva construccion.....		1.373.461	22
Hacienda pública. Impuesto de viajeros y derechos de mercancías.....	29.576,78		
Idem de guerra y sellos de recibo.....	3.398,15	32.974	93
Anticipo reintegrable. Acredita el Tesoro público.....		1.000.000	"
Servicio de correspondencia entre Busdongo y Pola de Lena.....		64.609	41
Servicio combinado. Compañia del Norte.		481.553	88
Acopio de efectos de Almacenes y Talleres, existentes en la fecha de la Incautacion.....		1.443.324	15
Efectos y material inútiles en Almacen devueltos por los Servicios.....		201.089	96
William Banks. Paris.....		49.856	20
L. Cousin, Louvain.....		284	99
Acreedores en nóminas y cuentas de los Servicios.....		299.110	02
Cuenta de Explotacion. Resultado del Ejercicio de 1878.....		1.356.537	08
		6.543.867	88

El Jefe de la Contabilidad general,
JORGE BARRETT.

FERRO-CARRILES DE PALENCIA A PONFERRADA, PONFERRADA A LA CORUÑA Y LEON A GIJON.

INCAUTACION.

CUENTA DE LA EXPLOTACION.

GASTOS.			REALES.	CÉNTS.	INGRESOS.			REALES.	CÉNTS.		
DIRECCION GENERAL...	Personal.....	244.355,72	324.071	36	PRODUCTOS DE TRÁFICO.	Viajeros	4.725.108,24	11.245.522	73		
	Material y Gastos generales.....	79.715,64				Trasportes en Gran Velocidad.....	881.091,82				
DIRECCION DE LA EXPLO- TACION.....	Personal de oficinas, Economato y Sanidad.....	234.372,43	292.708	76	Id. en Pequeña Velocidad.....	5.506.360,57	105.647,87			11.245.522	73
	Material y Gastos generales.....	58.336,33			Almacenaje y recaudaciones varias.....	27.314,23					
MOVIMIENTO, TRÁFICO É INTERVENCION.....	Servicio Central é Inspectores.....	144.561,10	1.793.057	12	IDEM VARIOS.....	Trasportes de Servicio.....	105.647,87	53.218	49		
	Trenes.....	225.793,01				Arrendamientos de fondas y despachos.....	3.237,50				
	Estaciones.....	865.742,01				Productos de los forrajes y mondas.....	1.373, "				
	Tráfico y Reclamaciones.....	25.575, "				Arrendamiento de terrenos.....	"				
	Lampistería.....	48.997,65				Ventas de material y efectos inútiles.....	22.948,46				
	Intervencion y Estadística.....	137.436,33				Alquiler de material.....	"				
	Material y Gastos generales.....	344.952,02				Beneficio de giros y cambios.....	5.978, "				
MATERIAL Y TRACCION.	Servicio Central.....	39.308, "	2.754.639	66	Productos diversos.....	19.681,53	11.298.741	22			
	Traccion (Personal).....	631.642,37			<i>Suma</i>	11.298.741			22		
	Idem (Material).....	901.668,67			A DEDUCIR:				34.255	"	
	Reparacion del material de Traccion y móvil....	1.182.020,62			Rebaja sobre trasportes.....	34.255					"
VÍA Y OBRAS.	Servicio Central.....	227.049,82	4.743.471	34							
	Vigilancia de la vía.....	362.561,03									
	Conservacion de la vía (Personal).....	1.179.617,88									
	Idem id. (Material).....	2.787.367,36									
	Idem de los edificios.....	142.783,53									
Gastos generales.....	44.091,72	1.356.537	98	11.264.486	22						
Excedente de Ingresos sobre los Gastos.....	1.356.537					98					
			11.264.486	22				11.264.486	22		

FERRO-CARRILES DE PALENCIA A PONFERRADA,

INCAU

Cuenta general de la Nueva Cons

PONFERRADA A LA CORUÑA Y LEON A GIJON.

TACION.

truccion en 31 de Diciembre de 1878.

GASTOS.		REALES.	CÉNTS.	INGRESOS.		REALES.	CÉNTS.				
CAP. 2.º DIRECCION DE LAS OBRAS, ESTUDIOS DE SITUACION DE LAS YA CONCLUIDAS Y FORMACION DE PROYECTOS DE LAS QUE HAY QUE EJECUTAR.	Direccion general.....	113.744,32		CONSIGNACION DEL ESTADO.	Entregado por la Tesoreria Central por libramiento núm. 1 de fecha 27 de Julio último.....	800.000					
	Leon á Gijon.....	192.080,15						Idem id. por libramiento núm. 10 de 14 de Octubre último.....	1.000.000		
	Palencia á Ponferrada.....	216.586,11	648.008								24
	Ponferrada á la Coruña.....	125.597,66									
CAP. 3.º EXPROPIACIONES.	Leon á Gijon.....	116.946,79		DEPÓSITOS EN FIANZA.	Por el 10 por 100 de las obras ejecutadas por ajuste.....	33.304	74				
	Palencia á Ponferrada.....	8.425,80	166.051					62			
	Ponferrada á la Coruña.....	40.679,03									
CAP. 4.º EXPLANACIONES.	Leon á Gijon.....	143.582,17									
	Palencia á Ponferrada.....	15.562,15	307.194	51							
	Ponferrada á la Coruña.....	148.050,19									
CAP. 5.º OBRAS DE FÁBRICA.	Leon á Gijon.....	16.107,28									
	Ponferrada á la Coruña.....	5.591,42	21.698	70							
CAP. 6.º TÚNELES.	Leon á Gijon.....	77.203,10									
	Palencia á Ponferrada.....	64.844,16	142.047	26							
CAP. 12. MATERIAL DE LA CONSTRUCCION.	Leon á Gijon.....	24.917, „									
	Palencia á Ponferrada.....	4.676,93	29.617	93							
	Ponferrada á la Coruña.....	24, „									
	<i>Suma</i>	1.314.618	26								
ENTREGAS A JUSTIFICAR.											
Existencias en poder de los Ingenieros Jefes de las Secciones.....		150.225	26								
Existencia en Caja.....		1.373.461	22								
		2.838.304	74								
						2.838.304	74				

FERRO-CARRILES

DE

PALENCIA A PONFERRADA, PONFERRADA A LA CORUÑA Y LEON A GIJON.

INCAUTACION.

GASTOS DE PRIMER ESTABLECIMIENTO.

Construcciones y compras para la terminacion de las Secciones de la antigua Explotacion (Cap. 9.º)

				REALES.	CS.
ART. 2.º	Materiales, herramientas, etc.....	3.ª de Asturias...	25,50	2.141	20
		3.ª de Galicia....	2.115,70		
3.º	Expropiaciones.....	3.ª de Asturias...	7.542	53
4.º	Explanaciones.....	3.ª de Asturias...	40.220,05	44.650	85
		3.ª de Galicia....	4.430,80		
5.º	Obras menores de fábrica.....	3.ª de Asturias...	22.477,20	25.488	02
		3.ª de Galicia....	3.010,82		
7.º	Estaciones y casillas.....	3.ª de Asturias...	21.122,80	28.130	80
		3.ª de Galicia....	7.008, „		
8.º	Material fijo de Vía, Estaciones y Talleres.....	3.ª de Asturias...	66.198,02	124.948	15
		3.ª de Galicia....	58.750,13		
11	Pasos á nivel, señales, etc.....	3.ª de Asturias...	42.690,70	59.465	85
		3.ª de Galicia....	16.775,15		
12	Diversos.....	3.ª de Asturias...	945	81
<i>Total.....</i>				293.313	21

APÉNDICE.



TRÁFICO GENERAL Y SUS PRODUCTOS.

ESTACIONES.	GRAN VELOCIDAD.													PEQUEÑA VELOCIDAD.													TOTAL GENERAL.								
	VIAJEROS.			Equipajes y perros.		MENSAJERÍAS.		Carruajes de todas clases.		Ganados.		Almacenaje y recaudaciones varias.		TOTAL de la gran velocidad.		MERCANCÍAS.			CARRUAJES.		GANADOS.		Almacenaje y recaudaciones varias.		Trasportes de servicio.			TOTAL de la pequeña velocidad.							
	Número.	Rs.	Cts.	Rs.	Cts.	Peso.	Rs.	Cts.	Rs.	Cts.	Rs.	Cts.	Rs.	Cts.	Rs.	Cts.	Peso.	Rs.	Cts.	Rs.	Cts.	Cabezas.	Rs.	Cts.	Rs.	Cts.		Rs.	Cts.	Rs.	Cts.	Rs.	Cts.		
SECCIONES DE CASTILLA.	Palencia.....	46.159	972.918	61	29.729	73	642.377	182.560	25	416	45	1.115	20	1.701	65	1.188.441	89	16.672.380	987.375	71	1.319	75	60	3.929	27	724	45	31.225	75	1.024.574	93	2.213.016	82		
	Grijota.....	2.208	7.325	47	10	10	859	332	79	"	"	9	90	7	60	7.685	86	6.169.180	195.173	09	"	"	3	14	20	14	34	"	"	195.201	63	202.887	49		
	Villaumbrales..	1.219	4.243	54	2	"	30	2	"	"	"	"	"	"	"	4.247	54	127.150	649	13	"	"	4	7	30	3	"	19	39	678	82	4.926	36		
	Becerril.....	2.541	9.288	18	25	80	8.800	942	49	"	"	"	"	"	50	9.656	97	1.232.680	29.035	82	"	"	1	2	40	2	40	12	66	29.052	88	38.709	85		
	Paredes.....	4.750	22.869	25	113	75	70.634	3.166	30	"	"	8	45	30	83	26.188	58	3.985.080	56.763	02	75	25	8	127	45	73	72	1.091	35	58.130	79	84.319	37		
	Villalumbroso..	1.756	9.281	26	28	75	1.187	94	50	"	"	"	"	"	13	10	9.417	61	457.380	7.504	76	"	"	4	16	80	10	"	6	88	7.533	44	16.956	05	
	Cisneros.....	2.222	15.544	51	55	25	6.435	486	71	"	"	"	"	"	25	93	16.112	45	1.282.560	20.959	66	"	"	2	6	20	20	06	8	26	20.994	18	37.106	63	
	Villada.....	9.042	83.184	42	300	08	112.520	11.001	13	"	"	46	25	61	45	94.593	33	5.977.520	157.127	37	"	"	175	1.605	25	226	28	87	76	159.046	66	253.639	99		
	Grajal.....	1.963	12.642	22	57	60	1.190	107	02	"	"	"	"	"	4	"	12.810	84	1.678.530	32.444	66	"	"	206	155	30	24	20	155	98	32.780	14	45.590	98	
	Sahagun.....	5.876	52.414	95	218	55	18.658	2.368	03	"	"	22	"	157	28	55.180	81	2.435.310	60.685	18	"	"	6.979	5.707	10	269	75	712	30	67.374	33	122.555	14		
	Calzada (apeadero)...	378	3.668	28	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3.668	28	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3.668	28	
	El Burgo.....	894	7.773	46	10	"	3.797	353	67	"	"	"	"	"	"	8.137	13	179.340	3.968	80	"	"	4	21	70	16	94	74	87	4.082	31	12.219	44		
	Santas Martas...	3.106	28.735	78	93	30	19.894	1.219	66	"	"	40	50	57	33	30.146	57	2.143.970	57.671	06	"	"	12.158	14.126	60	150	69	206	21	72.154	56	102.301	13		
	Palanquinos.....	4.322	27.669	38	99	20	95.676	18.741	29	"	"	3	60	28	30	46.541	77	2.131.080	28.172	59	"	"	6	35	60	243	97	120	84	28.573	"	75.114	77		
	Torneros (apeadero)...	462	2.432	59	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2.432	59	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2.432	59	
	Leon (Galicia)..	37.582	623.290	11	10.559	36	1.188.417	214.448	42	"	"	507	70	1.860	09	850.665	68	13.038.640	358.882	81	"	"	28.930	226.103	36	1.371	09	31.041	65	617.398	91	1.468.064	59		
	Leon (Asturias)...	20.527	220.515	46	5.347	99	232.140	27.337	58	135	"	105	82	544	97	253.986	82	20.375.290	439.749	57	202	50	284	1.102	60	588	28	4.326	75	495.969	70	749.956	52		
	Quintana.....	728	3.621	49	"	"	794	114	03	"	"	"	"	"	"	3.735	52	84.350	807	18	"	"	"	"	"	"	"	4	40	183	15	994	73	4.730	25
	Villadangos....	1.003	6.021	65	33	35	6.122	1.588	14	"	"	"	"	"	4	10	7.647	24	286.090	11.947	12	"	"	401	580	15	136	20	17	99	12.681	46	20.328	70	
	Veguellina.....	5.250	49.567	41	347	40	51.281	9.468	08	"	"	39	"	145	49	59.567	38	3.324.370	150.317	10	"	"	98	977	10	517	12	241	20	152.052	52	211.619	90		
Astorga.....	10.604	151.126	73	942	07	54.116	15.076	87	"	"	179	"	404	95	167.729	62	1.310.710	44.308	08	"	"	25.801	57.161	65	528	17	446	45	102.444	35	270.173	97			
Vega.....	420	2.195	03	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2.195	03	96.190	1.774	50	"	"	"	"	"	"	"	30	24	1.806	74	4.001	77			
Brañuelas.....	10.093	307.958	82	12.030	19	121.616	50.430	86	"	"	606	90	1.129	56	372.156	33	1.138.070	73.859	93	"	"	31.993	187.229	40	1.995	27	631	52	263.716	12	635.872	45			
Santibañez....	934	3.595	14	"	"	9.748	210	99	"	"	2	"	7	92	3.820	05	352.660	3.673	40	"	"	2	3	90	42	23	271	96	3.991	49	7.811	54			
La Robla.....	2.741	14.683	61	40	35	30.585	1.380	96	"	"	36	52	15	84	16.157	28	1.612.340	17.024	54	"	"	99	255	11	46	20	32	22	17.358	17	33.515	45			
La Pola.....	3.285	19.517	84	20	80	4.207	645	99	"	"	80	12	19	60	20.284	35	4.174.680	13.589	55	"	"	1.590	1.263	92	45	13	16.013	89	30.912	49	51.196	84			
Cinera (cargadero)...	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4.433.170	31.661	83	"	"	"	"	"	"	"	"	7.778	61	39.440	44	39.440	44		
Villamanin....	3.146	22.013	75	86	"	146.273	7.605	58	"	"	5	76	42	75	29.753	84	926.550	14.625	87	"	"	562	1.507	45	363	11	23	64	16.520	07	46.273	91			
Busdongo.....	14.762	175.532	08	4.543	22	906.209	79.395	99	"	"	340	70	574	39	260.386	38	5.168.590	123.511	29	"	"	22.944	71.642	30	1.310	03	156	63	196.620	25	457.006	63			
Totales.....	197.970	2.859.631	02	64.698	84	3.733.565	628.479	33	551	45	3.149	42	6.837	68	3.563.347	74	100.793.860	2.973.263	62	1.597	50	132.314	573.581	71	8.729	13	94.918	15	3.652.090	11	7.215.437	85			
3.ª SECCION DE ASTURIAS.	Pola de Lena...	23.055	173.705	27	4.451	01	236.307	13.388	84	77	50	380	96	233	79	192.287	37	13.071.370	237.911	58	464	70	130	543	24	870	49	559	84	240.349	85	432.637	22		
	Santullana.....	6.677	26.071	22	99	03	8.691	386	55	"	"	47	52	16	50	26.620	82	21.484.400	99.603	72	23	"	12	88	82	176	63	772	21	100.664	38	127.285	20		
	Mieres.....	12.033	49.542	96	758	27	"	"	"	"	"	"	"	13	75	50.314	98	20.130	525	10	"	"	"	"	"	"	"	39	"	525	49	50.840	47		
	Ablaña (cargadero)...	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6.546.800	147.733	07	"	"	"	"	"	"	"	"	1.841	12	149.574	19	149.574	19	
	Olloniego.....	3.816	12.324	53	39	73	6.422	238	34	"	"	2	"	6	"	12.610	60	15.286.400	37.608	77	"	"	"	"	"	"	38	65	1.770	24	39.417	66	52.028	26	
	Las Segadas....	8.632	21.249	43	130	98	31.218	1.510	44	"	"	21	20	3	"	22.906	05	962.290	11.572	15	"	"	15	58	52	3	"	89	63	11.723	30	34.629	35		
	Oviedo.....	50.541	330.034	70	8.134	32	303.270	15.500	61	"	"	222	48	582	64	354.475	75	21.275.210	188.065	56	305	75	13.647	21.432	29	2.067	41	889	50	212.760	51	567.236	26		
	Lugones.....	3.351	15.724	56	410	46	92.490	6.376	27	"	"	38	88	18	75	22.568	92	1.766.000	20.141	43	"	"	201	298	70	362	28	147	60	20.950	02	43.518	94		
	Lugo.....	1.530	6.758	75	50	84	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6.809	59	15.300	49	75	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55	75	6.865	34	
	Serin.....	2.																																	

RESULTADOS ESPECIALES DEL SERVICIO DE VIAJEROS.

	NÚMERO de viajeros.	Kilómetros recorridos.	Recorrido por término medio de un viajero. Kilómetros.	PRODUCTOS. — Reales. Cént.	PRODUCTO MEDIO.		PROPORCIÓN POR 100.	
					De un viajero. Reales. Cént.	Por kilómetro recorrido. Reales. Cént.	Viajeros.	Reales. Cént.
SECCIONES DE CASTILLA. { 1.ª clase.. 2.ª clase.. 3.ª clase.. Total.....	10.259	1.038.169	101	436.471	42	55	5	15
	21.053	1.566.891	74	486.790	23	12	11	17
	166.658	12.289.451	74	1.936.368	11	62	84	67
	197.970	14.894.511	75	2.859.631	14	45	100	100
3.ª DE ASTURIAS. { 1.ª clase.. 2.ª clase.. 3.ª clase.. Total.....	9.212	295.079	32	135.957	14	76	6	14
	23.091	622.462	27	214.831	9	30	15	23
	119.321	2.721.861	23	578.411	4	85	79	62
	151.624	3.639.402	24	929.199	6	13	100	100
3.ª DE GALICIA. { 1.ª clase.. 2.ª clase.. 3.ª clase.. Total.....	6.215	277.137	45	112.836	18	16	6	12
	10.986	533.817	49	157.200	14	31	10	16
	88.773	4.038.239	45	666.240	7	51	84	71
	105.974	4.849.193	46	936.277	8	84	100	100
TOTALES GENERALES.....	455.568	23.383.106	51	4.725.108	10	37		

	SECCIONES de Castilla.	3.ª de Asturias.	3.ª de Galicia.	Toda la Red.
Término medio de viajeros por día.....	617	472	330	1.419
Término medio de viajeros por kilómetro.....	773	2.089	921	1.049
Producto medio de viajeros por kilómetro explotado..	11.170,43	14.749,20	8.141,54	10.887,34

Número 5.

RESULTADOS ESPECIALES DEL SERVICIO DE MERCANCIAS EN PEQUEÑA VELOCIDAD.

SECCIONES.	NÚMERO DE TONELADAS.		TOTAL de toneladas.	Kilómetros recorridos.	Recorrido medio de cada tonelada. Kil.	PRODUCTO.		PRODUCTO MEDIO POR CIENTO.					
	Vía ascendente.					Reales.	Cts.	cada tonelada recorrida.		Tonelada	PROPORCIÓN POR CIENTO.		
	T.	Vía descendente.						Rs.	Cts.		Rs.	Cts.	
De Castilla.....	45.897.690	54.896.170	100.793.860	6.671.237.850	66	3.068.181	77	30	44	0,	46	61	26
3. ^a de Asturias.....	55.507.950	43.823.070	99.331.020	2.469.492.960	25	1.152.899	52	11	61	0,	46	23	02
3. ^a de Galicia.....	10 055.290	6.151.580	16.207.870	1.454.319.340	90	786.989	44	48	55	0,	54	15	72
TODA LA RED.....	111.461.930	104.870.820	216.332.750	10.595.050.150	49	5.008.070	73	23	14	0,	47	100	”

Número 6.

TRASPORTES DE GANADOS Á PEQUEÑA VELOCIDAD.

CLASES.	NÚMERO DE CABEZAS.				Toda la red.	PRODUCTO.				OBSERVACIONES.	
	3. ^a de Asturias.		3. ^a de Galicia.			Reales.	Cts.	3. ^a de Galicia.			Cts.
	Secciones de Castilla.	Toda la red.	Secciones de Castilla.	Toda la red.				Reales.	Cts.		
Vacuno.....	19.405	1.609	20	21.034	6.623	26	234	80	310.288	22	Para averiguar el número de cabezas han servido de tipo de cálculo los siguientes: Vacuno 16 por wagon. Mular 16 “ id. De cerda 50 “ id. Lanar 100 por piso de id.
Lanar.....	78.040	8	15	78.063	25	40	67	80	125.470	30	
Demás especies.....	34.869	13.978	224	48.471	17.896	12	2.671	22	165.341	79	
TOTALES GENERALES.	132.314	14.995	259	147.568	24.544	78	2.973	82	601.100	31	

TONELAJE Y PRODUCTO DE LAS MERCANCIAS POR NATURALEZA.

Número de orden.	NATURALEZA DE LAS MERCANCIAS.				TONELADAS DE MERCANCIAS.				PRODUCTOS DE LAS MERCANCIAS.			
	SECCIONES de Castilla.	3.ª de Asturias.	3.ª de Galicia.	Toda la Red.	SECCIONES de Castilla.	3.ª de Asturias.	3.ª de Galicia.	Toda la Red.	SECCIONES de Castilla.	3.ª de Asturias.	3.ª de Galicia.	Toda la Red.
	Reales.	Cts.	Reales.	Cts.	Reales.	Cts.	Reales.	Cts.	Reales.	Cts.	Reales.	Cts.
1	461.260	T.	61.310	T.	34.271	28	4.603	89	3.022	67	41.897	84
2	907.670	195.500	206.340	1.402.530	58.442	04	6.635	33	13.954	51	79.031	88
3	426.460	288.520	49.820	516.000	23.151	92	6.639	89	1.047	67	24.839	48
4	1.390	2.640	100	4.130	72	50	22	13	7	48	102	11
5	89.960	124.230	50	214.240	3.396	54	2.979	42	5	34	6.381	30
6	353.070	375.520	314.370	1.042.960	27.327	90	8.437	81	23.040	62	58.806	33
7	1.461.270	391.180	334.290	2.086.740	40.123	92	4.277	07	11.181	40	55.582	39
8	12.120	41.590	2.460	56.170	1.922	14	1.034	68	90	57	3.047	39
9	990.480	111.720	110.470	1.212.670	63.416	45	1.990	26	7.076	38	72.483	09
10	865.040	58.980	102.070	1.026.090	48.511	38	1.385	92	7.399	31	57.296	61
11	3.779.020	754.440	112.140	4.645.600	116.997	55	13.908	08	6.420	64	137.326	27
12	34.510	72.930	3.620	111.090	2.498	44	1.441	21	256	88	4.196	53
13	156.540	142.760	73.630	372.930	10.214	26	4.054	82	5.164	47	19.433	55
14	233.430	99.940	83.560	416.930	10.032	20	2.617	29	4.479	89	17.129	38
15	152.770	31.980	96.840	281.570	10.428	92	778	87	4.262	20	15.469	99
16	1.281.920	272.280	141.090	1.695.290	50.358	91	7.669	45	8.493	69	66.522	05
17	33.150	115.820	5.610	154.580	932	28	1.838	48	90	03	2.860	79
18	195.190	70.640	44.460	310.290	13.256	69	1.417	15	3.026	43	17.700	27
19	1.858.120	2.224.220	1.871.070	5.953.410	58.403	28	42.656	87	100.692	18	201.752	33
20	8.690	1.518.140	510	1.526.830	205	99	20.181	64	"	"	20.387	63
21	46.030	150	9.490	55.670	1.497	64	5	70	92	50	1.595	93
22	18.064.880	7.330.260	704.380	26.099.520	489.888	57	119.123	48	43.428	70	652.440	75
23	1.769.990	571.310	257.160	2.598.460	51.865	22	8.567	09	7.834	80	68.267	11
24	4.564.960	8.320.550	188.210	13.071.720	109.614	84	160.526	05	11.368	94	281.509	83
25	48.690	8.890	510	58.090	3.295	44	176	27	37	13	3.508	84
26	32.240	"	81.480	113.720	2.563	88	"	"	4.767	81	7.333	69
27	6.970.880	22.314.550	143.460	29.428.840	142.008	34	100.081	21	7.760	24	249.849	79
28	461.000	2.081.990	23.240	2.566.230	7.641	46	18.001	20	815	24	26.457	90
29	333.490	23.650	4.460	364.600	12.240	43	447	73	285	43	12.973	59
30	178.140	13.580	8.090	199.810	7.120	30	194	06	290	55	7.604	91
31	2.358.680	406.120	24.800	2.789.600	149.935	21	8.181	72	1.432	98	159.519	91
32	335.000	31.400	200	366.600	7.857	33	570	93	8	21	8.436	47
33	1.000.150	3.047.440	2.074.730	6.122.320	40.653	47	34.788	01	41.595	86	117.037	34
34	62.390	47.670	19.500	129.560	3.977	98	1.018	19	1.100	34	5.496	51
35	130.620	403.650	98.470	632.740	8.790	99	10.350	37	6.526	13	25.667	49
36	27.430	24.350	5.160	56.940	1.716	67	752	87	382	83	2.852	37
37	695.080	1.976.670	322.260	2.994.010	41.715	70	35.302	98	20.687	56	97.706	24
38	45.420	22.569.580	11.570	22.626.570	1.248	63	248.962	45	696	25	250.907	33
39	1.381.560	616.180	300.500	2.298.240	88.547	77	14.593	85	20.187	23	123.328	85
40	241.960	169.210	57.660	468.830	17.042	98	3.987	53	3.689	95	24.720	45
41	1.938.250	11.978.150	713.120	14.629.520	29.349	03	30.048	62	15.353	01	74.750	66
42	197.750	508.320	192.870	898.940	14.054	51	12.808	60	13.642	72	40.505	83
43	261.120	2.900	59.840	323.860	7.127	34	62	55	2.984	06	10.123	95
44	623.160	217.830	218.340	1.059.330	37.756	63	7.067	88	15.241	80	60.066	31
45	270.600	226.230	360.660	857.490	21.128	37	9.529	41	23.900	58	54.558	36
46	31.610	8.710	8.900	49.250	1.935	40	231	86	396	92	2.564	18
47	3.362.790	2.118.500	4.524.480	10.005.860	116.826	82	69.376	20	225.468	43	411.671	45
48	1.664.650	517.280	352.450	2.534.380	109.074	92	11.317	27	21.981	91	142.374	10
49	522.270	820.410	278.390	1.621.070	23.907	36	22.105	38	20.534	41	66.547	15
50	56.120	808.620	9.160	873.900	1.623	76	10.836	47	11.662	09	13.031	32
51	17.542.630	1.474.350	265.860	19.282.840	345.036	44	22.810	34	11.662	74	379.509	02
52	9.790.070	1.527.280	798.850	12.116.200	445.263	21	39.798	94	42.821	74	527.883	89
53	971.760	623.150	310.070	1.904.980	57.592	39	14.070	78	17.680	95	89.344	12
Totales.....												
89.253.380												
97.624.830												
16.039.600												
202.947.810												
2.973.263												
62												
1.144.266												
25												
784.822												
99												
4.902.422												
86												
11.510.480												
1.706.190												
168.270												
13.384.940												
94.918												
15												
8.633												
27												
2.096												
45												
105.647												
87												
100.793.860												
99.331.020												
16.207.870												
216.332.750												
3.088.181												
77												
1.152.899												
52												
786.989												
44												
5.008.070												
73												

PRODUCTO POR ESTACIONES SEGUN LA IMPORTANCIA DE SU RECAUDACION.

Número de orden por productos.	ESTACIONES.	Número de viajeros.	Mercancías.	Viajeros.		Gran velocidad.		Pequeña velocidad.		Almacenaje y recaudaciones varias.		TOTAL GENERAL.	
				Reales.	Cts.	Reales.	Cts.	Reales.	Cts.	Reales.	Cts.	Reales.	Cts.
1	Palencia	46.159	T.	927.918	61	213.821	63	1.023.850	48	2.426	10	2.213.016	82
2	Leon (Galicia)	37.582	16.672.380	623.290	11	225.515	48	616.027	82	3.231	18	1.468.064	59
3	Leon (Asturias)	20.527	13.038.640	220.515	46	32.926	39	495.781	42	1.133	25	749.956	52
4	Branuelas	10.093	20.375.290	307.958	82	63.067	95	261.720	85	3.124	83	635.872	45
5	Bustongo	14.762	5.168.590	175.532	08	84.279	91	195.310	22	1.884	42	457.006	63
6	Villada	10.601	1.310.710	151.126	73	16.197	94	101.916	18	933	12	270.173	97
7	Astorga	9.042	5.977.520	83.184	42	11.347	46	158.820	38	287	73	253.639	99
8	Veguellina	5.250	3.324.370	49.567	41	9.854	48	151.535	40	662	61	211.619	90
9	Grijota	2.208	6.169.180	7.325	47	352	79	195.187	29	21	94	202.887	49
10	Sahagun	5.876	2.435.310	52.414	95	2.608	58	67.104	58	427	03	122.555	14
11	Santas Martas	3.106	2.143.970	28.735	78	1.353	46	72.003	87	208	02	102.301	13
12	Paredes	4.750	3.985.080	22.869	25	3.288	50	58.057	07	104	55	84.319	37
13	Palanquinos	4.322	2.131.080	27.669	38	16.844	09	28.349	03	272	27	75.114	77
14	Pola de Gordon	3.285	4.174.680	19.517	84	7.697	34	30.867	36	64	73	51.196	84
15	Villamanin	3.145	926.550	22.013	75	7.697	34	16.156	96	405	86	46.273	91
16	Grajal	1.963	1.678.530	12.642	22	164	62	32.755	94	28	20	45.590	98
17	Ciñera (cargadero)	"	4.433.170	"	"	"	"	33.440	44	"	"	39.440	44
18	Becerril	2.541	1.232.680	9.288	18	368	29	29.050	48	2	90	58.709	85
19	Cisneros	2.222	1.282.560	15.544	51	541	96	20.974	12	46	04	37.106	63
20	La Robla	2.741	1.612.340	14.683	61	1.457	83	17.311	87	62	14	33.515	45
21	Villadangos	1.003	286.090	6.021	65	1.621	49	12.545	26	140	30	20.328	70
22	Villumbroso	1.756	457.380	9.281	26	363	67	7.528	44	23	10	16.956	05
23	El Burgo	894	179.340	7.773	46	216	99	4.065	37	16	94	12.219	44
24	Santibañez	934	352.660	3.595	14	4	"	3.949	26	3	15	7.811	54
25	Villambrales	1.219	127.150	4.243	49	114	03	675	82	4	40	4.926	36
26	Vega	728	84.350	3.621	54	"	"	990	33	"	"	4.730	25
27	Calzada	420	96.190	2.195	03	"	"	1.804	74	2	"	4.001	77
28	Torneros	462	"	2.432	59	"	"	"	"	"	"	3.668	28
29	Torneros	462	"	2.432	59	"	"	"	"	"	"	2.432	59
	Totales.....	197.970	100.793.860	2.859.631	02	696.879	04	3.643.360	98	15.566	81	7.215.437	85
1	Gijon	31.661	18.329.550	255.528	47	28.209	96	398.557	30	898	58	683.194	31
2	Oviedo	50.541	21.275.240	330.034	70	23.857	41	210.693	10	2.651	05	567.236	26
3	Pola de Lena	23.055	13.071.370	173.705	27	18.298	31	259.479	36	1.154	28	432.637	22
4	Ablaña (cargadero)	"	6.546.800	"	"	"	"	149.574	19	"	"	149.574	19
5	Santullano	6.677	21.484.400	26.071	22	533	10	100.487	75	193	13	127.285	14
6	Verina	7.667	190.770	28.090	90	29.358	29	5.802	71	145	24	63.397	20
7	Olloniego	3.816	15.286.400	12.324	53	280	07	39.379	01	44	65	52.028	26
8	Mieres	12.033	20.130	49.542	96	758	27	525	49	13	75	50.840	47
9	Lugones	3.351	1.766.000	15.724	56	6.825	61	20.587	74	381	03	43.518	94
10	Las Segadas	8.632	962.290	21.240	43	1.662	62	11.720	30	6	"	34.629	35
11	Serin	2.661	382.770	10.178	05	635	73	1.421	05	77	70	12.312	53
12	Lugo	1.530	15.300	6.758	75	50	84	49	75	6	"	6.865	34
	Totales.....	151.624	99.331.020	929.199	84	110.470	21	1.178.277	75	5.571	41	2.223.519	21
1	Coruña	38.621	8.378.641	361.619	79	41.021	01	501.422	29	1.788	72	905.846	81
2	Lugo	18.094	2.785.950	300.489	68	16.977	81	157.886	03	3.472	56	478.826	08
3	Belanos	13.612	2.406.680	81.968	21	9.069	54	67.362	62	208	88	158.609	25
4	Rábade	5.125	705.240	43.032	53	1.772	39	22.810	28	408	52	68.023	72
5	Cambre	7.651	467.900	24.098	46	553	04	4.148	23	28	93	28.828	65
6	Bahamonde	2.352	216.810	18.795	67	371	39	9.347	59	29	43	28.544	08
7	Parga	1.524	787.600	9.361	37	346	59	17.228	"	16	48	26.955	44
8	Curtis	2.836	52.570	25.073	96	590	57	1.204	25	60	62	26.929	40
9	El Burgo	9.402	4.490	25.434	46	262	47	218	86	30	48	25.946	27
10	Guiterez	2.355	19.950	18.107	41	392	94	925	32	10	"	19.435	67
11	San Pedro de Oza	1.804	253.080	9.362	67	70	25	5.889	50	3	"	15.325	52
12	Teijeiro	1.159	54.800	10.488	74	2.261	67	1.192	79	77	32	14.020	52
13	Cesuras	1.439	74.160	8.441	43	52	80	733	85	46	17	9.274	25
	Totales.....	105.974	16.207.870	936.277	38	73.742	57	790.369	61	6.176	11	1.806.565	67
	TOTALES GENERALES.....	455.568	216.332.750	4.725.108	24	881.091	92	5.612.008	34	27.314	33	11.245.522	73

Número 9. SERVICIO DE LOS TRENES.

	NÚMERO DE TRENES.				Término medio de trenes por día.	DISTANCIA RECORRIDA POR LOS TRENES.		TÉRMINO MEDIO RECORRIDO POR CADA TREN DE	
	Trenes especiales y extraordinarios.	Trenes de mercancías.	Trenes de servicio.	TOTAL de trenes.		Trenes especiales y extraordinarios. Kilómetros.	Trenes de mercancías. Kilómetros.	TOTAL recorrido de trenes. Kilómetros.	Viajeros. Kilómetros.
Secciones de Castilla.....	2.568	217	151	2.964	9.23	330.539	344.466	127.326	64.180
3. ^a de Asturias.....	1.538	241	404	2.219	6.91	96.298	105.904	61.180	39.859
3. ^a de Galicia.....	1.284	22	160	1.488	4.64	148.036	149.475	113.351	65.409
TOTALES Y TÉRMINOS MEDIOS...	5.390	480	715	6.671	20.78	574.873	599.845	104.980	52.025

Número 10. COMPOSICION DE TRENES.

	MATERIAL ARRASTRADO POR LOS TRENES.								
	TRENES DE VIAJEROS.		TRENES DE MERCANCÍAS.						
Coches.	Furgones.	Wagones de mercancías.		TOTAL de coches de todas clases.					
		Cargados.	Vacios.						
TOTAL recorrido de los trenes. Kilómetros.		TOTAL de wagones y furgones. Cargados. Vacios.		TOTAL recorrido de los trenes. Kilómetros.					
Secciones de Castilla.....	10.578	5.188	16.528		3.644	832	10.578	23.672	4.476
3. ^a de Asturias.....	6.430	3.141	8.953	1.570	516	6.430	14.406	2.086	105.904
3. ^a de Galicia.....	5.684	2.610	3.454	970	51	5.684	6.215	1.021	149.475
TODA LA RED.....	22.692	10.939	28.935	6.184	1.399	22.692	44.293	7.583	599.845

Número 11.

UTILIZACION DEL MATERIAL.

	TÉRMINO MEDIO DE			PROPORCIÓN ENTRE LOS		
	VIAJEROS POR COCHE.	Toneladas de equipaje y mensajerías por furgon.	Toneladas de mercancías por wagon cargado.	Cabezas de ganado por wagon cargado. (1)	Wagones vacíos y el total de los wagones empleados.	Asientos ocupados y los puestos á disposición del público.
Secciones de Castilla.....	18.71	T. K. • 0.739	T. K. 4.258	16-50-100	19.70 p°/o	50 p°/o
3. ^a de Asturias.....	23.58	0.524	6.895	id.	15.91 p°/o	60 p°/o
3. ^a de Galicia.....	18.64	0.137	2.608	id.	22.17 p°/o	46 p°/o
TÉRMINOS MEDIOS.....	20.07	0.534	4.884	id.	18.75 p°/o	53 p°/o

(1) El primer tipo de 16 es respecto del ganado vacuno, mular y caballar; el segundo de 50 respecto del de corda, y el tercero de 100 respecto del lanar por piso de wagon ocupado.

Número 12. RECORRIDO DE MÁQUINAS.

	MÁQUINAS MIXTAS.		MÁQUINAS DE MERCANCÍAS.		TOTAL.	
	Kilómetros de máquina comprendidas las horas de manobra y reserva á 8 kil. por hora.	Kilómetros de tren.	Kilómetros de máquina comprendidas las horas de manobra y reserva á 8 kil. por hora.	Kilómetros de tren.	Kilómetros de máquina.	Kilómetros de tren.
Secciones de Castilla.....	330.049	214.111	180.239	135.295	510.288	349.406
3. ^a de Asturias.....	"	"	184.491	113.203	184.491	113.203
3. ^a de Galicia.....	"	"	264.436	159.821	264.436	159.821
TODA LA RED.....	330.049	214.111	629.166	408.319	959.215	622.430

Número 13. CONSUMOS.

	POR KILOMETRO.											
	DE MÁQUINA.						DE TREN.					
	TOTALES.		EN MÁQUINAS MIXTAS.		EN MÁQUINAS DE MERCANCÍAS.		DE TREN SIN DISTINCION.		DE TREN SIN DISTINCION.		DE TREN SIN DISTINCION.	
Combustible consumido. Toneladas.	Acéite y sebo consumido. Kilogramos.	Combustible.	Acéite y sebo.	Combustible.	Acéite y sebo.	Combustible.	Acéite y sebo.	Combustible.	Acéite y sebo.	Combustible.	Acéite y sebo.	
		K.	K.	K.	K.	K.	K.	K.	K.	K.	K.	
Secciones de Castilla.....	3.654	9.508	7,16	0,019	9,37	0,024	12,17	0,032	10,46	0,027	0,027	
3. ^a de Asturias.....	1.237	2.806	6,97	0,015	"	"	11,37	0,025	11,37	0,025	0,025	
3. ^a de Galicia.....	1.775	4.464	6,71	0,017	"	"	11,10	0,028	11,10	0,028	0,028	
TOTALES GASTADOS.....	6.716	16.778	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Término medio de gasto en toda la red.	"	"	7,00	0,0175	9,37	0,024	10,67	0,026	10,78	0,027	0,027	

Número 14.

FERRO-CARRILES DEL NOROESTE DE ESPAÑA.

SERVICIO DE VIA Y OBRAS.

Relacion detallada de las obras de reparacion y conservacion
ejecutadas desde el 14 de Febrero á 31 de Diciembre de 1878 en las
explanaciones, obras de fábrica, edificios y accesorios
de las Secciones en explotacion.

SECCIONES DE CASTILLA.

Desmontes y terraplenes.

Procedentes de apertura y limpia de cunetas, refino de taludes y desprendimientos se han extraído 9.715 metros cúbicos de piedra y tierra, de los cuales se emplearon 8.091 en recrecido de terreplanos y el resto sin aprovechamiento.

Se dió principio al desmonte para el asiento de la vía apartadero del muelle de La Robla, ejecutándose 323 metros cúbicos de los que se emplearon 123 para relleno de dicho muelle.

Contrafuertes.

En la esplanada de la Estacion de Busdongo se construyó un muro de sostenimiento en una longitud de 12 metros; siendo su coronacion de sillería aplantillada y de mampostería concertada el cuerpo del muro.

Balastaje.

Se acopiaron y tendieron en vía 3.637 metros cúbicos de balasto.

Tajeas.

Se practicaron varias reparaciones en los paramentos y encachados de las obras abiertas en los kilómetros 96, 106, 112, 117 y 132, colocando las coronaciones de las dos anteúltimas y del sifon del kilómetro 109. Se ejecutó tambien lo mismo en 48 tajeas, reemplazando 18 bastidores en igual número de obras abiertas y se colocaron unos largueros de pino de 4,40×0,25×0,25 en la tajea oblicua del kilómetro 1 de la 1.^a Seccion de Astúrias.

En la 1.^a Seccion de Astúrias, kilómetros 11 y 36, se construyeron dos tajeas de 0,60 de luz para riegos y desagüe de cunetas, y en el kilómetro 1 de la 1.^a Seccion de Galicia, otra de 1,00 metro de luz, con cuchillos de hierro en el arroyo de la Miranda, en sustitucion del tubo de fundicion de 0,40 que se hallaba emplazado en dicho punto.

Pontones.

Se practicaron varias reparaciones en los paramentos, coronaciones y enchachados de 8 pontones, en los de los kilómetros 142 y 161 se cambiaron los largueros y entablonado del piso y se construyó el enchachado del paso inferior del kilómetro 46 de la 1.^a Sección de Galicia.

Se pintaron los cuchillos de los pontones de 5 claros de los kilómetros 11 y 13 de la 1.^a Sección de Asturias, y los de Porqueros y oblicuo de la segunda de Galicia.

Puentes.

Para defensa del terraplen, estribo y pila izquierda del puente sobre el rio Esla, se construyó una escollera y se fortificó con otra la estacada y zampado que defiende el estribo izquierdo del puente sobre el Cea.

Se pintaron los tramos de hierro de los puentes sobre el Tuerto y Otero en la 2.^a Sección de Galicia y se reemplazaron 67 largueros en los de todas las Secciones.

Vía.

En el mes de Diciembre se dió principio á la sustitucion con carriles de acero de los de hierro en el trayecto comprendido entre la aguja Norte de la Estacion de Palencia y la Sur de la de Grijota, quedando sentada y nivelada una longitud de vía de 1.545 metros.

En la vía general y apartaderos se reemplazaron por su mal estado 40.454 traviesas de roble, 1.380 carriles de hierro de diferentes longitudes, 131 contra-carriles de paso, 46.996 escarpías, 178 tablillas de junta y 32.506 tornillos.

Cambios de Vía.

En los cambios y cruzamientos de todas las Secciones se han reemplazado cuatro bastidores, 12 espadines, 9 tirantes de aguja, 64 carriles de id., 68 coginetes, 86 ancas de rana, 68 carriles cortados para arranque, 244 tornillos diferentes, y se calzaron 26 puntas de corazon.

Se sentó el cambio y cruzamiento para la vía de servicio del muelle de la Estacion de La Robla.

Telegrafía.

Desde 1.^o de Julio en que se hizo cargo este servicio de la conservacion de la línea telegráfica hasta el 31 de Diciembre, se reemplazaron 22 postes de 1.^a, 414 de 2.^a, 764 aisladores completos, 32 tensores y 8.630 metros lineales de alambre.

Edificios.

Movimiento. Se practicaron varias reparaciones en los solados, cielo raso, cubiertas, puertas y ventanas de los edificios de que constan las Estaciones de la línea de Galicia, blanqueando varias habitaciones de los edificios de viajeros, y se colocaron varios cristales que faltaban en todos ellos.

Se repararon y pintaron las marquesinas de los edificios de viajeros de todas las Estaciones comprendidas entre Palencia y Brañuelas y las puertas y ventanas de los de las Estaciones de Quintana, Villadangos, Astorga y Brañuelas.

En el edificio destinado á Almacén general en Palencia, se construyó un departamento para oficina del Jefe del mismo.

En la Estacion de Pola de Gordon se reconstruyó el cielo raso de la planta alta del edificio de viajeros, enlucido de todas las habitaciones de aquella y de la planta baja, reparacion y pintado de puertas exteriores y de la greca de madera que se construyó en el alero del tejado, reparacion de los pisos de la planta alta y reboque de los paramentos exteriores.

En la misma Estacion se demolió y reconstruyó el muro del muelle descubierta de mercancías y aletas del mismo del lado de la vía, y reparó el del lado opuesto á la misma y rampa de acceso.

Se reparó el empedrado, enlucido interior y exterior y tejado del cobertizo para mercancías y retretes de la misma Estacion, construyendo un empedrado de canto rodado al rededor del mismo para preservar sus muros de las aguas.

En las de Santibañez, La Robla, Villamanin, y Busdongo, se practicaron varias reparaciones en las puertas y ventanas de los edificios de viajeros y retretes, blanqueo de varias habitaciones y retejo de todos los edificios.

En la de Leon se retejaron todos los edificios, blanqueo de varias habitaciones, reparacion de puertas de los retretes, se pintó la marquesina central de los edificios de viajeros, se arreglaron varios locales del ala izquierda de los mismos para habitaciones del Sr. Jefe de Estacion, se tabicaron dos puertas del muelle cubierto, y se ejecutó la reparacion del empedrado del mismo y pintado de puertas.

Material y Traccion. Se practicaron varias reparaciones en las cocheras de carruajes y máquinas de Palencia, Leon, Astorga y Busdongo, blanqueando sus paramentos interiores y pintado de puertas y ventanas.

Vía. En las casillas de guarda de los pasos á nivel, kilómetros 3, 7, 10, 12, 14, 16, 18, 23, 25, 110, 120, 121, 122, 123, 184 y 203 de la línea de Galicia y en las que existen en la 1.^a Seccion de Astúrias se practicaron varias reparaciones en el solado, tabiques, cubiertas, puertas y ventanas, blanqueando varias habitaciones interiores y se colocaron las puertas de la escalera de cinco casillas en la última de dichas líneas, construyendo además un empedrado de canto rodado en torno de estas para preservar los muros de las aguas, ejecutándose en dicho trabajo 126,55 metros cuadrados.

En el kilómetro 107 de la línea de Galicia se dió principio á la construc-

cion de una casilla para habitacion del Guarda del puente sobre el rio Esla.

Alimentacion. Se retejaron, blanquearon y repararon las puertas de las casillas de la locomóvil de Palencia y Leon.

Accesorios.

En los discos de las Estaciones de la linea de Galicia se practicaron varias reparaciones.

Se construyeron y colocaron los postes limites de vía en todas la Estaciones de la Seccion de Palencia á Leon, pintando estos, los postes kilométricos y tablillas de rasante en las que se sustituyeron los indicadores de madera con otros de chapa de hierro.

En las Estaciones de Palencia, Becerril, Paredes, Sahagun, Santas Martas, Astorga y Brañuelas, se construyeron 1.462 metros lineales de valla de cierre con traviesas viejas y 225 metros lineales de zanja para cierre en la vía general.

En la Estacion de Villalumbroso se instaló una aguada provisional, se limpió el cauce de la definitiva de Cisneros y se reparó la tubería de conduccion de aguas de la de Palencia.

En los discos de las Estaciones de la 1.^a Seccion de Astúrias se renovaron parte de los postecillos para el alambre de los mismos y colocaron las poleas, reparando los bastidores de los de Santibañez y Leon.

En los pasos á nivel se colocaron 35 juegos de cadenas de hierro en sustitucion de las talanqueras de madera, y se construyeron y pintaron las puertas barreras del paso á nivel de la carretera al muelle de mercancías de Leon.

Se construyeron, pintaron y colocaron 42 postes limites de vía en las Estaciones de la Seccion.

En el origen del kilómetro 10 se construyó un camino lateral de 100 metros de longitud, para servicio de varias heredades que carecian de él.

En varias Estaciones de la citada 1.^a Seccion de Astúrias se construyeron con traviesas viejas 158 metros lineales de valla para cierre de las mismas.

Diversos é imprevistos.

En las varias interceptaciones de la vía, habidas á causa del temporal de nieves y aguas en los meses de Noviembre y Diciembre, se han espalado aquellas en una longitud de 9.653 metros por 3 metros de latitud y 0'35 de altura media y extraido con tren 2.670 metros cúbicos de tierra y piedra de desprendimientos, de los que se han empleado 1.560 en recrecido de terraplenes y el resto sin aprovechamiento.

Se levantó y trasportó á Busdongo y Brañuelas el material de vía que se hallaba sentada desde la aguja Norte de la primera de dichas Estaciones y túnel de la Divisoria de Pajares, que comprendia 2.030 metros de longitud y la emplazada desde el ponton Norte de la segunda hasta el túnel de la Divisoria Duero-Miño de una estension de 2.141,80 metros.

3.^A SECCION DE ASTURIAS.

Desmontes y terraplenes.

Procedentes de desprendimientos y limpia de cunetas, se extrajeron 7.670 metros cúbicos de tierra y piedra, invirtiéndose 6.491 en ensanche y recrecido de terraplenes y 1.179 en relleno de la laguna del Requejado.

Contrafuertes.

Se demolió y reconstruyó en una longitud de 80 metros el muro de sostenimiento situado entre la vía general y la muerta de la Estacion de Mieres, ejecutándose 124,40 metros cúbicos de mampostería ordinaria con mezcla.

Balastaje.

Se tendieron en vía 3.087 metros cúbicos de balasto de las canteras del Nalon y Veriña.

Tajeas.

Se repararon los encachados de las tajeas de 0,80 y 1,00 de luz de los kilómetros 34, 35, 49, 54, 54, 56, 56, 58, caños de los kilómetros 33 y 34; se tomaron las juntas de los paramentos y encachados de la tajea del kilómetro 28, y se recalzó una de las aletas del caño tubo del kilómetro 29.

Vía.

Se dió principio desde la aguja de entrada de la Estacion de Oviedo, en direccion á La Segada, en el mes de Setiembre; á la sustitucion de los carriles de hierro por los nuevos de acero, dejando sentados y nivelados 1.457 metros lineales de vía, suspendiéndose este trabajo el 13 de Noviembre á causa del temporal de aguas.

En la vía general y apartaderos se reemplazaron 4.914 traviesas de

roble, 583 carriles de hierro, 3.264 esarpías, 45 tablillas de junta y 7.108 tornillos.

Cambios de vía.

En los cambios y cruzamientos de la Sección se reemplazaron 3 bastidores, 3 espadines de aguja, 1 tirante de id., 20 carriles de id., 37 coginetes de cambio, 27 ancas de rana y 81 tornillos diferentes.

Telegrafía.

Desde 1.º de Julio en que se encargó de este servicio de la conservación de la línea telegráfica, se reemplazaron 30 postes de 1.^a, 190 de 2.^a, 202 aisladores completos, 40 tensores y 600 metros lineales de alambre.

Edificios.

Movimiento. Se repararon las cubiertas y enlucidos interiores de los edificios y demás dependencias de las Estaciones de Lena, Santullano, Olloniego, Oviedo, Segadas, Lugo, Serin, Veriña y Gijon; se hizo el pintado de puertas interiores y exteriores, aleros y guarniciones de las de Olloniego, Segadas, Lugo y Serin, y reparación de varias puertas en las dos últimas.

En el ensanche de la esplanada de la Estación de Gijon se emplearon 485 metros cúbicos de tierras procedentes de desprendimientos y limpia de cunetas, y se construyó el cuerpo bajo del retrete para servicio de los operarios del taller, invirtiéndose en esta obra 10.530 metros cúbicos de mampostería ordinaria y 1.140 de mampostería concertada.

Material y Tracción. Se repararon las cubiertas de las cocheras de carruajes y máquinas.

Vía. En las casillas de guarda de la Sección se practicaron varias reparaciones en las cubiertas, solados y puertas, enlucidos interiores y pintado de los aleros, guarniciones y puertas interiores y exteriores.

Accesorios.

En el muro de sostenimiento de un camino lateral, situado al costado izquierdo de la vía en el kilómetro 53, se reparó el paramento y coronación, invirtiéndose 24 metros cúbicos de mampostería ordinaria, en seco, y 50 metros lineales de arreglo de tapas de coronación.

Se reparó el afirmado de los caminos de servicio á los muelles de Oviedo y Gijon, empleándose 100 metros cúbicos de piedra machacada en el primero y 25 metros cúbicos en el segundo.

En las Estaciones de Olloniego y Veriña se construyeron 183 metros lineales en la primera y 103 en la segunda de valla de madera para cierre de las mismas y 75 metros cúbicos de mampostería ordinaria en muros de cierre en la de Gijon.

Se colocaron 6 portillas en los pasos á nivel y practicaron varias reparaciones en las ya colocadas, así como en las vallas de cierre de las Estaciones, y se construyeron y pintaron 50 postes límites de vía.

Diversos é imprevistos.

Amenazando desprenderse sobre la vía un gran bloque en la trinchera de la Carba, kilómetro 21, y con objeto de evitar la interceptacion de esta y deterioro del material, se procedió á la construccion de las obras de defensa, consistente en una armadura de madera paralela al eje de la vía de 16 metros de longitud, 5,60 de altura, 5 de ancho en su base y 3 en su coronacion, efectuándose además un desmonte de 230 metros cúbicos de tierra que se emplearon en terraplen de dicha armadura; terminada esta, se procedió á la extraccion del bloque desprendido, cuyo volúmen era de 440 metros, depositando los productos al costado de la vía.

En las interceptaciones de la vía habidas á causa del temporal de aguas de los meses de Noviembre y Diciembre en los kilómetros 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 23, 26, 28, 30, 33, 42, 46, 47, 49, 50 y 56, se extrajeron 2.530 metros cúbicos de tierra y piedra.

3.^A SECCION DE GALICIA.

Desmontes y terraplenes.

Durante el año (14 de Febrero á 31 de Diciembre de 1878) no hubo necesidad de ejecutar ningun desmonte ni terraplen. Solamente se extrajeron 328 m.³ de tierras desprendidas en los desmontes, recreciendo con ellas las banquetas de algunos terraplenes. Estos recrecimientos tambien se fueron ejecutando desde el kilómetro 92 al 115, tomando tierras de los desmontes, pues siendo los terraplenes de construccion remota, se encuentran muy deprimidos. Estos trabajos se ejecutaron con peones auxiliares y las cuadrillas correspondientes.

Cunetas.

No se abrió ni reparó ninguna. El trabajo durante el año consistió en mantener expeditos los desagües y limpiarlas de los desprendimientos lentos y constantes de los taludes.

Muros y contrafuertes.

Los muros próximos al mar sufren constantemente el embate de las olas á la pleamar, ocasionando desperfectos sobre todo en los temporales frecuentes del Noroeste, en la parte inferior de los paramentos. Este motivo obligó á practicar varios recalces en una longitud de muros que puede estimarse en 180 metros en distintos tramos.

Tajeas.

Ningun trabajo hubo que hacer en estas obras más que la limpieza necesaria para mantener expeditos los desagües.

Pontones.

Lo mismo que las anteriores.

Puentes.

Al verificarse el desagüe de las grandes avenidas del río Mero por los cuatro claros de 4 metros establecidos en el acometimiento del lado Coruña, se produjeron profundas socavaciones entre las pilas. Para remediar este daño se rellenaron los huecos con 200 metros³, de piedra tomada en los depósitos de la Graña, quedando aun por ejecutar el encachado necesario para dejar la obra en buenas condiciones. También se pintaron los puentes Dá y Veiga que miden en junto la longitud de 34 metros.

Pasos superiores.

Excepto dos pasos superiores (Esla y Romay), todos los demás son de pino de Holanda. Hubo necesidad de reponer 10 tablones de pino en el de Juan Roso, kilómetro 92, y será preciso renovar algunos más en los restantes, pintándolos todos de nuevo.

Túneles.

La experiencia viene demostrando que la cubierta de las tajeas laterales en los túneles de esta Sección, es perjudicial para el entretenimiento de la vía. En las épocas de lluvias se cargan las aguas de arrastres hasta el punto de formar aterramientos que impiden la libre circulación de aquellas, y entrando entonces por el interior de la vía la descomponen y desnivelan. Para corregir este inconveniente, se procedió al levante de las tapas de las referidas tajeas, con lo cual quedan estas en disposición de limpiarse con facilidad y prontitud. Las losas procedentes de esta operación fueron aplicadas según se dirá en la parte de esta Memoria que trata de gastos de nuevo establecimiento.

Vía.

Todo el trabajo y la asiduidad del personal puede decirse que se dedicó al cuidado de esta parte importante del servicio. La escasez de balasto en la segunda capa desde el kilómetro 80 al 115, y de la primera desde el origen de la Sección al kilómetro 80, obligan á todo el personal á un barreo y nivelación continuos para mantener la vía en sus trazos vertical y horizontal. Los carriles de hierro de 35 kilogramos el metro lineal sufren muchas abolladuras en la seta habiendo que renovarlos frecuentemente. Se han sustituido en este año 195 carriles de diferentes dimensiones procedentes de depósitos antiguos, habiéndose agotado los de 6^m 26 de longitud.

El trozo comprendido entre Betanzos y la Coruña, kilómetro 92 al 115, cuya construcción data del año 1869, vá exigiendo una renovación constante de traviesas. Hasta ahora el primer cuidado ha sido la sustitución de este material en las curvas y juntas, invirtiendo 1831 durante el año, número

escaso para dichas alineaciones, necesitándose muchas para el completo de estas y tambien ya para las rectas.

Se han invertido 2.400 tornillos para tablillas de junta y 3.200 escarpías.

Cambios de vía.

Los carriles acodados donde se alojan los espaldines de las agujas, dieron muy mal resultado, tanto por la exageracion del codo, cuanto por la debilidad del material de la seta, que se abolla al poco tiempo de servicio, impidiendo, con la deformidad que afectan, la perfecta funcion de la aguja. Asimismo las ancas de rana del crós, que son tambien de hierro, se gastan y deforman brevemente con el paso del material móvil.

Adquiridas durante el año 40 piezas de acero de este material, se invirtieron ya y dán buen resultado 26 de aquellas. Tambien se han sustituido dos bastidores de crós.

Balasto.

Esta es la parte más escasa de material en la Seccion y á la que no se ha podido acudir con la constancia necesaria por falta de máquinas y algunas veces de plataformas por atender al servicio del movimiento.

Sin embargo se atendió á ella segun las circunstancias lo han permitido, y se consigna en la parte de esta Memoria que se refiere á *Establecimiento*.

Herramientas.

Se adquirieron durante el año, 120 palas, 96 barrenas, 24 azuelas y 2 azadas, y se dedicó á las reparaciones de las mismas un herrero y un machacante.

Estaciones y demas edificios.

Los fuertes vientos y los temporales de aguas descomponen frecuentemente los tejados, no pudiendo obtener el estado perfecto de las cubiertas por esta causa y por la mala condicion de la teja del país. Por este motivo ha habido que hacer reparaciones en todos los tejados de las Estaciones de Teijeiro, Curtis, Cesuras, San Pedro de Oza, Betanzos, Cambre, Burgo y Coruña, y colocar vidrieras por el exterior de las ventanas, haciendo paño con los paramentos exteriores. Se arreglaron las estufas provisionales de las mismas y se hicieron otros pequeños reparos.

Tambien se han reparado las cubiertas de hierro de los talleres provisionales de la Palloza, sustituyendo aquel material por zinc en la cubierta de la herrería y en las limas hoyas de los cobertizos.

Carreteras de servicio de Estaciones.

El continuo tránsito de camiones, carros, coches y demás vehículos que

concurrerán á la Estacion de la Coruña, obligan á un entretenimiento constante para cuya atencion se dedican dos peones conservadores.

Cerramientos.

Se han reparado 200 metros lineales de cierres.

Telégrafo.

Los apoyos de los hilos conductores son de pino del pais sin inyectar. Las condiciones climatológicas de las comarcas que atraviesa la línea y la mala calidad del pino que aqui se produce, contribuyen á la poca duracion de este material que se pudre rápidamente, no solo en el raigal sino en toda su longitud. Se renovaron durante el año 250 postes y 130 aisladores.

RESÚMEN.

OBRA EJECUTADA.		Secciones de Castilla.	3. ^a de Asturias.	3. ^a de Galicia.	TOTAL.
Desmontes.....	metros cúbicos.	9.715	7.670	328	17.713
Terraplenes recrecidos.....	id. id.	8.091	6.491	"	14.582
Cunetas nuevas.....	id. lineales.	17.175	714	"	17.889
Cunetas reparadas.....	id. id.	52.499	47.456	24.000	123.955
Túneles, reparacion de sus cunetas.....	id. id.	"	"	1.354	1.354
Zanjas construidas.....	id. id.	968	"	"	968
Id. reparadas.....	id. id.	3.390	"	"	3.390
Contrafuertes construidos.....	id. id.	12	"	"	12
Id. reparados.....	id. id.	"	80	"	80
Tajeas y obras abiertas construidas.....	número.	3	"	"	3
Id. id. reparadas.....	id.	53	12	"	65
Pontones y pasos superiores reparados..	id.	11	"	"	11
Pasos superiores, reparacion de tablonés.	metros ²	"	"	10	10
Puentes, reparacion de pintura.....	id.	"	"	272	272
Id. pintado de los tramos.....	número.	2	"	"	2
Id. escollera de defensa.....	id.	2	"	"	2
Balasto.....		3.637	3.087	"	6.724
Traviéas reemplazadas....		40.454	4.914	1.831	47.199
Carriles id.....		1.380	583	195	2.158
Contracarriles id.....		131	"	"	131
Escarpias id.....		46.996	3.264	3.200	53.460
Tablillas de junta id.....		178	45	"	223
Tornillos id. id.....		32.506	7.108	2.400	42.014
Nuevo asiento de carriles de de hierro.....		1.545	1.457	"	3.002
Cambios y cruzamientos com- pletos.....		1	"	"	1
Bastidores reemplazados....		4	3	"	7
Espadines de aguja id.....		12	3	"	15
Tirantes de id. id.....		9	1	"	10
Carriles de id. id.....		64	20	"	84
Coginetes de id. id.....		68	37	"	105
Ancas de rana id.....		86	27	26	139
Carriles cortados para ar- ranque id.....		68	"	"	68
Corazones calzados.....		26	"	"	26
Tornillos diferentes reempla- zados.....		244	81	"	321

OBRA EJECUTADA.		Secciones de Castilla.	3. ^a de Asturias.	3. ^a de Galicia.	TOTAL.
Telegrafia..	Postes de 1. ^a reemplazados... id.	22	30	•	53
	Id. de 2. ^a id..... id.	414	190	250	854
	Aisladores completos id..... id.	764	202	120	1.086
	Tensores id..... id.	32	40	•	72
	Alambre id..... metros lineales.	8.630	600	•	9.230
Edificios...	Movimiento. { Conservacion y reparacion.. número.	47	11	•	58
	{ Marquesinas pintadas.... id.	19	•	•	19
	Tejados de Estaciones..... metros ².	•	•	1.120	1.200
	Ventanas construidas..... número.	•	•	12	12
	Material y traccion..... id.	7	2	•	9
	Via..... id.	48	25	•	73
Alimentacion..... id.	2	•	•	2	
Herramientas.....	Palas adquiridas..... número.	•	•	120	120
	Barrenas id..... id.	•	•	96	96
	Azuclas id..... id.	•	•	24	24
	Azadas id..... id.	•	•	2	2
Accesorios..	Discos reparados..... id.	14	6	•	20
	Postes limites de via construidos y colocados..... id.	141	50	•	191
	Tablillas de rasantes..... id.	98	•	•	98
	Tuberia, conduccion de aguas id.	1	•	•	1
	Valla de cierre de Estaciones. metros lineales.	1.620	331	•	1.981
	Postes kilométricos pintados. número.	123	•	•	123
	Juegos de cadenas hierro en pasos á nivel colocados... id.	35	•	•	35
	Portillas de madera construidas y colocadas..... id.	•	6	•	6
	Caminos laterales construidos..... metros lineales.	100	•	•	100
Material, Traccion y Talleres...	Pares de ruedas de máquina torneadas..... número.	•	•	9	9
	Id. id. de wagoes..... id.	•	•	12	12
	Cubiertas de lona adquiridas para wagoes..... id.	•	•	20	20
	Llantas de acero para ruedas de todas clases..... id.	•	•	260	260
	Lonas para el taller de reparacion..... docenas.	•	•	111	111
	Tubos para caldera de locomotora..... número.	•	•	300	300
	Aparatos de encarrillar wagoes..... juegos.	•	•	1	1
Diversos é imprevistos.	Tierra y piedra extraida de los desprendimientos.... metros cúbicos.	2.670	3.200	•	5.870
	Nieve espalada y extraida con tren..... id. id.	10.135	•	•	10.135
	Via levantada entre Busdongo y Brañuelas, y Túneles de la Divisoria de Pajares y Duero-Miño..... metros lineales.	4.171	•	•	4.171



Número 15.

FERRO-CARRILES DEL NOROESTE DE ESPAÑA.

SERVICIO DE VIA Y OBRAS.

Relacion de las obras ejecutadas desde el 14 de Febrero
á 31 de Diciembre de 1878, con cargo al capitulo de construcciones y
compras, para la terminacion de las Secciones de la antigua
explotacion, como gasto de primer establecimiento,
pero bajo la vigilancia del expresado Servicio.

3.ª SECCION DE ASTURIAS.

ESTACION DE MIERES.

Esplanaciones.

Se ejecutaron 5.851,36 metros cúbicos de terraplen, procedentes del desmonte hecho en tierra arcillosa y piedra para el camino vecinal y el de servicio del edificio de viajeros, y 3.723,05 metros cúbicos con tierras de préstamos.

Obras de fábrica.

Prolongacion del paso abierto de Leana. Se terminó el estribo Sur y construyó el del Norte, ejecutándose en ambos 9,19 metros cúbicos de escavacion para cimientos, 6,68 de mampostería ordinaria en cimientos, 37,57 de mampostería ordinaria en macizos, 20,97 de mampostería careada en paramentos y 5,20 de mampostería concertada en soportes, coronacion y guarda balastó.

Tajea general de desagüe. Se ejecutaron 94,93 metros cúbicos de escavacion para cimientos, 58,82 de mampostería ordinaria en cimientos y paredillas, 0,30 de mampostería concertada en el frente de aguas abajo y 6,60 de losas de tapa.

Tajea de 0,50 luz afluyente á la anterior en el camino de servicio de la parte Norte del edificio de viajeros.—En esta obra se ejecutaron 45,87 metros cúbicos de escavacion para cimientos; 13,39 de mampostería ordinaria en cimientos, 1,17 de mampostería concertada en el frente de aguas arriba y 1,42 en losas de tapa.

Prolongacion del grupo de tajeas de dos luces de 0,70. Se principió y terminó dicha obra ejecutándose en ella 39,15 metros cúbicos de escavacion, 27,91 de mampostería ordinaria en cimientos y paredillas, 69,73 de mampostería careada en paramentos y 2,66 en losas de tapa.

Muro de sostenimiento sito en la margen izquierda del Caudal. Se dió principio á la construccion de este muro ejecutándose 273,24 metros cúbicos de escavacion para cimientos, 347,77 de mampostería ordinaria en cimientos y macizos y 120,39 de mampostería careada en paramento exterior.

Edificios.

Edificio de viajeros. Terminacion de los cimientos del edificio de viajeros, invirtiéndose 12,00 metros cúbicos de mampostería ordinaria y 4,07 de losas en solera y enrase de cimientos.

Se dió principio y terminó el andén de viajeros, ejecutándose 101,66 metros cúbicos de escavacion para cimientos, 106,43 de mampostería ordinaria en cimientos y muretes y 14,00 de mampostería concertada en coronacion.

En el edificio de viajeros que se principió en el mes de Setiembre, se emplearon 14,14 metros cúbicos de sillería en zócalo, ángulos, jambas, dinteles, puertas é imposta, 49,75 de mampostería en muros y 5,27 de madera en vigas, viguetas y soleras de piso.

Accesorios.

Camino de servicio del edificio de viajeros y variacion de un camino vecinal.—Se practicó un desmonte y se extrajeron 5,85 metros cúbicos de tierra arcillosa y piedra.

Variacion de un camino vecinal. Se construyó un encachado de mampostería en seco para contencion del empuje de las margas del desmonte en una longitud de 80,50 metros, ejecutándose 120,75 metros cúbicos de escavacion y 60,37 de mampostería ordinaria en seco.

Estacion de Santullano.

Se construyó la fosa y casilla para una báscula-puente, ejecutándose en dichas obras 78,90 metros cúbicos de escavacion para cimientos, 8,54 de hormigon hidráulico, 19,91 de mampostería ordinaria en muros de la fosa, 4,27 de mampostería careada en ángulos de la misma, 0,98 de sillería, 3,60 de ladrillo en muros, 1,09 de madera de pino en suelos y armaduras, 5,09 de entablonado en el piso y 19,00 de tabla y teja en la cubierta. Se colocaron las puertas y ventanas, se hizo el reboque de las fachadas, blanqueo interior y exterior, y se montó la báscula. Tambien se construyeron las fundaciones para una placa giratoria y montaje de esta, ejecutándose para las primeras 28,56 metros cúbicos de escavacion en tierra, y empleando 6,87 de hormigon hidráulico.

Estacion de Oviedo.

Se montó la cuba de palastro para el depósito de agua y colocaron los tubos de bajada, se llevó á cabo la construccion de fosas para las dos gruas y el montaje de la del lado Sur, y se establecieron 182 metros lineales de tubería para la conduccion de aguas á la Estacion.

Se practicaron las obras para la instalacion de una fuente de hierro para servicio de la Estacion y colocacion de la misma.

Estacion de Lugones.

Se dió principio á las obras de construccion de un muelle descubierto, ejecutándose 1.747,61 metros cúbicos de desmonte para emplazamiento de este y vía de servicio, 59,29 de escavacion para cimientos, 104,12 de mampostería ordinaria en cimientos y muros, 0,70 de mampostería concertada en ángulos y cadenas y 459,61 de terraplen para el relleno del muelle.

Servidumbres públicas.

En el kilómetro 10 (Paso del Pedroso) se construyó un puente para restablecimiento del camino vecinal de Santullano á Loredo, ejecutándose 17,16 metros cúbicos de rozaduras en roca para lecho del cimient del estribo derecho, 33,10 de mampostería careada con mezcla en paramentos de los estribos y rampas y 56,46 de mampostería ordinaria con mezcla en los macizos de los mismos y muros de avenida.

Kilómetro 12. Se dió principio á los trabajos para el restablecimiento de un trozo del camino vecinal de Santullano á Loredo interrumpido por las obras de la vía, ejecutándose una longitud de explanacion de 657 metros y depositando 719 metros lineales de piedra para afirmado.

En el mismo camino se dió principio á la construccion de un muro de sostenimiento, invirtiéndose 258 metros cúbicos de escavacion y 171 de mampostería ordinaria en seco en el cuerpo del muro.

A los 53.642 metros del origen de la Seccion se construyeron las dos rampas de acceso de un paso á nivel y caños para facilitar la salida de las aguas, empleando en estas obras 6,00 metros cúbicos de piedra, y se colocaron las puertas barreras del mismo.

En el kilómetro 14 quedó hecha la explanacion de un camino lateral de 220 metros de longitud.

En el kilómetro 22 se construyó la rampa de acceso á un paso á nivel de 87 metros lineales y se dió principio á la ejecucion de dos caminos laterales por el lado derecho de la vía para servicio de los pasos á nivel, números 1 y 2 del Consejo de la Rivera, verificándose un desmonte de 36,00 metros cúbicos que fueron empleados en terraplen.

En los kilómetros 23 y 24 se construyeron dos caminos laterales, el primero de 25 metros de longitud y de 61 el segundo.

A los 1.595 metros del origen de la Seccion y en el paso á nivel número 11, se construyó un camino en rampa de 81,50 metros de longitud, ejecutándose un desmonte de 251,41 metros cúbicos en tierra y piedra, y se colocaron las puertas barreras del citado paso.

3.^a SECCION DE GALICIA.

Materiales y herramientas.

Se contrató un torno para reparar ruedas de máquinas, que se utilizó también para ruedas de wagon; se procedió á un montaje en uno de los cobertizos de la Palloza donde funcionan provisionalmente los talleres de reparación de máquinas, material móvil y demás atenciones del servicio.

Hubo que buscar el firme para fundar esta máquina á dos metros de profundidad, y se construyó sobre roca un macizo de mampostería de $2^m \times 2^m \times 6^m$. terminado por un enrase y demás piezas del torno. Para la trasmision del movimiento se construyó un entramado de cuatro vigas de roble y una de hierro, procedente esta del material auxiliar para el montaje del muelle marítimo, apoyando el conjunto en un muro de respaldo y en dos pilotes de hierro procedentes del mismo muelle.

La colocacion de la máquina de vapor (9 caballos) de la misma procedencia, se hizo en sitio conveniente á la trasmision del movimiento, sobre otro macizo de mampostería de $2^m \times 2^m \times 2^m$.

Expropiaciones.

Para el emplazamiento de la casa de bombas del depósito de aguas, torre de depósito y superficies intermedias de estas dependencias en la Estacion de Lugo, se expropiaron 1.000 metros cuadrados.

Explanaciones.

Para regularizar la esplanada de la Estacion de Guitiriz se construyeron 171 metros cúbicos de terraplen.

Obras menores de fábrica.

Para desagües de la referida Estacion de Guitiriz se construyeron 13,50 metros lineales de tajeas.

Estaciones y casillas.

Fué preciso terminar la casilla de Selva Rey en el kilómetro 9 para poder alojar al capataz de la 2.^a brigada por falta de habitacion en la proximidad de su canton.

Tambien es preciso terminar para poderla habitar la casilla de la Graña, kilómetro 91, en cuya terminacion se han invertido hasta fin de Diciembre de 1878, rs. vn. 7.000.

El suelo del muelle cubierto de mercancías, estaba desprovisto de toda clase de pavimento, y fué preciso enlosarlo de granito con las cubiertas de las tajeas laterales de los túneles. Esta obra está en curso de ejecucion; habiendo construido 168 m.²

Material fijo de vía y Estaciones.

Durante el año se colocaron en la vía 13,31 metros cúbicos de balasto en la segunda capa y en el completo de la primera.

Existia en los almacenes una báscula para carruajes fuerte de 2.000 kilogramos, que era de necesidad para el servicio de la Estacion de Lugo. Hubo necesidad de construir la fundacion del foso y la garita de la romana.

El depósito de aguas de la Coruña se alimentaba con el auxilio de una bomba de mano de escaso trabajo útil, movida por la máquina vertical de vapor que existe ahora en los talleres. Como era necesaria en estos para el torneado de ruedas, se procedió á montar otra fija horizontal de las tres que existen en la Seccion para este objeto, construyendo al efecto el hornillo de ladrillo refractario, haciendo de antemano la fundacion artificial con un fuerte pilote y emparrillado. Se montó la caldera, máquina y bombas, y se construyó para cubrir el conjunto una casilla con soleras y piés derechos de roble y muros de tabicon, cubriéndola de chapa de zinc sobre tres cuchillos de armadura de pino de Holanda.

Tampoco está montado convenientemente este servicio en la Estacion de Lugo, y se procedió á la construccion de un depósito y casa de bombas, cuyas obras están en curso de ejecucion, llevando invertido en escavaciones 1.493,63 rs.

Pasos á nivel, señales, accesorios, cerramientos, etc.

Se han construido durante el año corriente 1.027,50 metros lineales de cierres de diferentes clases. El servicio de mercancías de la Estacion de Lugo estaba muy incompleto; para poder utilizar la parte terminada de muelles fué preciso proceder á la construccion de la carretera que los sirve, cuya obra está en curso de ejecucion, llevando invertidos, rs. vn. 6.408,54.

Diversos é imprevistos.

Mientras no se termine el muelle cubierto de la Estacion de Lugo, ha sido preciso construir uno cubierto provisional, de madera del país, que sirviese para preservar de la intemperie las mercancías que se reciban y expidan en aquel punto. Esta obra se encuentra en curso de ejecucion, llevando invertidos 3.764,50 rs. vn.

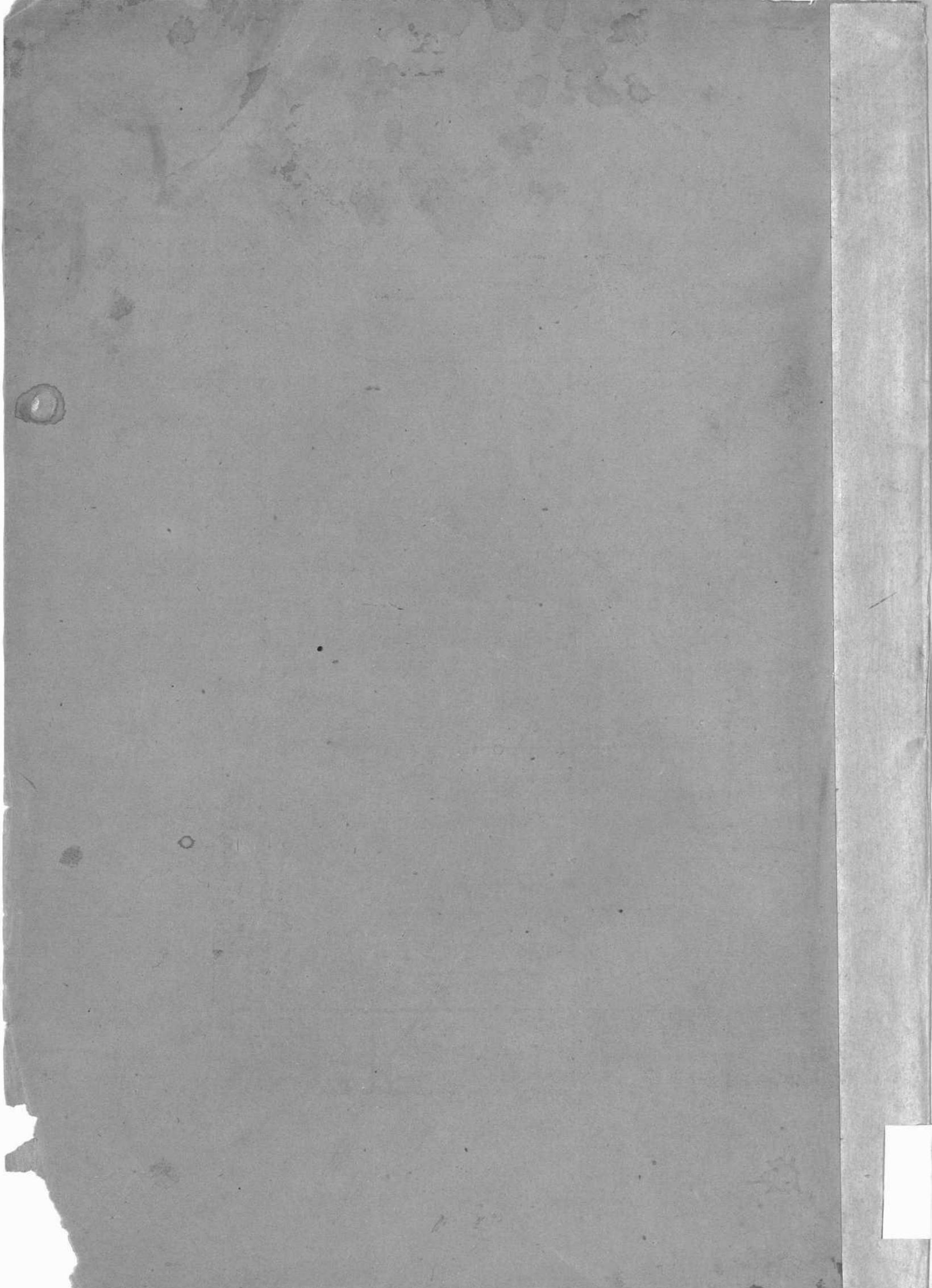
RESUMEN de Construcciones y Compras para la terminacion de las Secciones de la antigua Explotacion.

	Secciones de Castilla.		3.ª de Asturias.		3.ª de Galicia.		TOTAL.	
	Rs.	Cs.	Rs.	Cs.	Rs.	Cs.	Rs.	Cs.
Materiales y herramientas.....	.		25	50	2.115	70	2.141	20
Expropiaciones.....	.		7.542	53	.	.	7.542	53
Explanaciones.....	.		40.220	05	4.430	80	44.650	85
Obras menores de fábrica.....	.		22.477	20	3.010	82	25.488	02
Estaciones y casillas.....	.		21.122	80	7.008	.	28.130	80
Material fijo de vía, Estaciones y Talleres.....	.		66.198	02	58.750	13	124.948	15
Pasos á nivel, señales, etc.		42.690	70	16.775	15	59.465	85
Diversos.....	.		945	81	.	.	945	81
	.		201.222	61	92.090	60	293.313	21

RECLAMACIONES.

NÚMERO DE EXPEDIENTES.	CLASIFICACION.	ESTADO EN QUE SE HALLAN LOS EXPEDIENTES.	IMPORTE RECLAMADO.		CARGADOS Á								
			Rs.	Cs.	Empleados.	otras líneas.	Noroeste.	sin abono.					
59	EXPEDIENTES. Por falta de bultos Por averías..... Por retrasos..... Por haber desistido los interesados... Por diversos conceptos.....	Terminados.	20.717	25	730	10	10.806	75	2.394	87	6.785	53	
15		id.	5.708	25	"	"	3.507	80	1.015	20	1.175	25	
12		id.	17.975	50	"	"	"	"	"	"	"	"	"
112		id.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	17.985	50
47		En tramitacion.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
245			44.401	"	730	10	14.314	55	3.410	07	25.946	28	

NOTA. El número total de expedientes pertenecen 106 al Servicio combinado ó de correspondencia. Siendo el número total de expediciones en grande y pequeña velocidad 109.495, las reclamaciones presentadas representan el 2'23 ‰ y las abo- nadas el 68 ‰. Habiendo sido los productos rs. 11.145.522,73, las cantidades pagadas que vienen á cargo de la Incautacion representan el 0,030 p.‰.



80123