

FERRO-CARRILES DEL NOROESTE DE ESPAÑA.

MEMORIA

QUE PRESENTA EL

CONSEJO DE ADMINISTRACION

RELATIVA Á LAS OBRAS DE CONSTRUCCION
DURANTE EL PRIMER SEMESTRE DE 1879 Á 1880 Y PRIMERA MITAD
DEL SEGUNDO SEMESTRE DE DICHO AÑO ECONÓMICO.

MADRID.

ESTABLECIMIENTOS TIPOGRÁFICOS DE MANUEL MINUESA,
Juanelo, 19, y Ronda de Embajadores, 8.

1881.

2/3342

Sig. 70069

Libro N.º 5598

R.-12238

FERRO-CARRILES DEL NOROESTE DE ESPAÑA.

MEMORIA

QUE PRESENTA EL

CONSEJO DE ADMINISTRACION,

RELATIVA Á LAS OBRAS DE CONSTRUCCION
DURANTE EL PRIMER SEMESTRE DE 1879 Á 1880 Y PRIMERA MITAD
DEL SEGUNDO SEMESTRE DE DICHO AÑO ECONÓMICO.

ESTABLECIMIENTOS TIPOGRÁFICOS DE MANUEL MINUESA
S. DE OVIADO
CALLE DE...



MADRID.

ESTABLECIMIENTOS TIPOGRÁFICOS DE MANUEL MINUESA,
Juanelo, 19, y Ronda de Embajadores, 8.
1881.

EXCMO. SR.:

El Consejo cumple con el deber de dar cuenta á V. E. de los resultados que, de su administracion, ha obtenido en las obras de nueva construccion durante el primer semestre del año económico 1879-80.

Estos resultados se resúmen en los tres cuadros números 1, 2 y 3 que acompañan á la presente Memoria, en la misma forma que se consignaron en la anterior, á fin de que pueda formarse idea exacta del desarrollo sucesivo y creciente de las obras de nueva construccion.

Los tres cuadros mencionados son los siguientes:

- 1.º La cuenta general de movimiento de fondos.
- 2.º Un resúmen de los gastos satisfechos desde Julio hasta fin de Diciembre de 1879, cuyo total importe asciende á pesetas 4.328.935,45.
- 3.º Una relacion por meses de las obras construidas. Además acompañan tambien los estados números 4, 5, 6 y 7 donde se detallan los gastos á que se refiere el núm. 2.

Líneas de Astúrias.

LEON Á GIJON.

Segun se indica en la Memoria correspondiente al segundo semestre del año económico de 1878-79, las obras que se habian emprendido en el año anterior por contrata y ajuste, son las siguientes:

- 1.º Túnel de la Perruca de 3.004 metros de longitud, contratado en pública subasta con D. Isidro Boixader.

2.º Trozo de Puente de los Fierros á Pola de Lena, que mide 12.342,14 metros y que se dividió en tres partes:

1.ª Puente de los Fierros á Congostinas, de 4.628,18 metros, ajustada con D. Juan Perotti y D. Domingo Cellino.

2.ª Congostinas á La Nozala, cuya longitud es 4.702,96 metros, ajustada con D. Juan G. Posada y D. Francisco Osoro.

3.ª La Nozala á Pola de Lena, de 3.011 metros de longitud, ajustada con D. Evaristo Lombos y D. José Gomez.

En el mismo trozo las obras que se hacian por administracion eran: las fundaciones y apoyos del viaducto de Congostinas del puente de Vega del Ciego, y el túnel de la Figarina.

Correspondiendo el Consejo á las excitaciones del Gobierno, contrató además, previo concurso, en Setiembre, con D. José Antonio Eguibar, un trozo de 3.126 metros en la bajada de Pajares; pero no habiendo merecido la aprobacion superior este contrato, ni habiéndose autorizado su celebracion con otra persona, no se ha podido dar más extension á la línea de trabajos que la que tenia en el semestre anterior.

Asimismo la subasta que se habia anunciado para adjudicar en 1.º de Julio los 11 kilómetros inmediatos á Puente de los Fierros, no llegó siquiera á tener lugar por órden de la Direccion general de Obras públicas.

Lo que sí pudo hacerse fué el contrato de la línea de Oviedo á Trubia, llevado á cabo con D. Saturnino Adana, previo concurso y con la aprobacion de V. E.

Reducido así el campo de sus trabajos, el Consejo se ha dedicado con ahinco á activarlos cuanto fuera dable en el presente ejercicio.

En el túnel de la Perruca, el Contratista no tenia ejecutados más que 230 metros lineales de galería en Julio último, y en vista de la lentitud con que desarrollaba las obras, el Consejo, con arreglo al pliego de condiciones de la contrata y al general de Obras públicas, le fijó de una manera concreta las obras que debia hacer, en plazos determinados, para tener la seguridad de que el contrato se habia de cumplir en el tiempo estipulado.

Trascurrido el primer plazo sin que el Contratista cumpliera las expresadas prescripciones del Consejo, este pidió al Gobierno autorizacion para rescindir esta contrata con arreglo á lo prevenido en el art. 56 del pliego de condiciones generales de Obras públicas; pero el Gobierno concedió una prórroga al Contratista, encargando al Consejo que designara nuevamente las obras que debia tener ejecutadas en 31 de Octubre. Trascurrido tambien este nuevo plazo sin que el Contratista hubiese cumplido las órdenes del Consejo, este pidió nuevamente al Gobierno autorizacion para rescindir el contrato, sin que sobre esta propuesta haya recaído posterior resolucion á la fecha actual.

La obra total ejecutada en el túnel consistió en 6.260,28 metros cúbicos de excavacion dentro del túnel, siendo la longitud de la galería de avance construida de 500 metros. *

PUENTE DE LOS FIERROS A POLA DE LENA.

Las explanaciones quedaron sumamente adelantadas, pues exceptuando el desmonte de la estacion de Puente de los Fierros y las trincheras de la Vega del Ciego, Congostinas y Norte del túnel de Fresnedo, el resto que falta desmontar tiene escasa importancia.

Se terminaron los muros de la trinchera Sur de la Figarina y Santa Gadea, así como tambien el de Picos que tiene 136 metros de largo y 10 de altura, estando muy adelantados los demás, con inclusion del importantísimo de la Parra, situado en la Veguellina, y que mide 197 metros de largo por 17, ^m 80 de alto.

En obras de fábrica se terminaron, en su mayor parte, las tajeas, alcantarillas, pontones, pases inferiores y superiores, quedando las restantes muy adelantadas.

Respecto de los puentes y viaductos, se concluyó la obra de fábrica de los llamados Felgueras y Vega del Ciego, que miden una luz de 10 metros y 30 metros respectivamente. El puente de la Foxaca, de 10 metros de luz, quedará terminado en breve plazo.

En el viaducto de Puente de los Fierros, que consta de cuatro tramos, y mide entre estribos una longitud de 106 metros, se cimentaron un estribo y una pila, quedando terminadas las dos pilas y un estribo, y podrá tambien terminarse, en breve plazo, la obra de fábrica de la pila y estribos restantes. En las pilas, la parte de fábrica queda á 12 metros de altura por debajo del tablero, y el resto se completará con columnas de palastro.

Para terminar lo relativo á puentes, se reseñará lo hecho por administracion en el viaducto de Congostinas y puente de la Vega del Ciego.

El primero consta de dos tramos de 23, ^m 60 de luz cada uno, y, al hacerse la incautacion, tenia los dos estribos terminados.

En Julio último se empezó por reparar los desperfectos causados por el temporal en las obras que se habian preparado para la cimentacion de la pila.

Con no pequeñas dificultades, originadas por la naturaleza del terreno y las enormes filtraciones que se presentaron, se excavó hasta encontrar á una profundidad de 5, ^m 50 un terreno homogéneo, de quijo menudo, compacto y resistente al pico.

Sobre este terreno, que no está sujeto á socavaciones y que ofrecia la suficiente resistencia, se extendió una capa de hormigon de 2 metros de espesor, terminando la cimentacion de la pila con tres hiladas de sillería de 0, ^m 50 cada una.

Sobre esta obra que por su naturaleza hubo de llevarse á cabo por administracion, continuó los trabajos el destajista, poniendo tres hiladas de sillería hasta la altura del zócalo.

La altura de la pila sobre la cimentacion será próximamente de 2, ^m 50 y se completará con material de hierro, así como el necesario para el tablero

está ya pedido y llegará en el mes de Marzo próximo, según contrato celebrado con la fábrica de Willebroeck.

El puente de Vega del Ciego tiene un tramo de 30 metros de luz y está situado en curva. Los trabajos de cimentación del estribo Norte se hicieron en el semestre anterior; en Julio se prepararon todos los medios auxiliares para los del estribo Sur, los cuales se emprendieron á mediados de Agosto.

Se abrió la excavación hasta llegar á un terreno de guijarro muy compacto sobre el que se echó una tongada de hormigón eminentemente hidráulico. Sobre ella se construyó un segundo cuerpo de obra con magníficos carretales, y sobre este se elevó un tercer cuerpo, cuyo macizo se formó con mampostería y sus paramentos con sillarejo.

Aquí se dieron por terminados los trabajos por administración y se continuaron por ajuste, completándolos con los dos zócalos, compuestos de mampostería con paramento de sillería.

El material de hierro para este puente también está pedido á la misma fábrica belga de Willebroeck, y llegará en la primavera próxima.

En el trayecto de que se trata hay ocho túneles, cuyos nombres, longitudes y relación de obras en ellos ejecutadas se expresan en el estado siguiente:

TÚNELES.	LONGITUD.	DESDE LA INCAUTACION AL 30 DE JUNIO.		DESDE LA INCAUTACION AL 31 DE DICIEMBRE.	
		BÓVEDA.	ESTRIBOS.	BÓVEDA.	ESTRIBOS.
		Metros lineales.	Metros lineales.	Metros lineales.	Metros lineales.
Fresnedo.	197,50	28	»	79, »	80
Robledo.	119, »	»	30	117,25	119
Padrones.	73,50	6	37	35, »	37
Renueva.	113, »	20	41	113, »	41
Congostinas. . . .	57,90	58	»	58, »	»
Figarina.	150, »	33	20	117, »	90
Las Campas.	78, »	22	»	78, »	40
La Canal.	144, »	30	»	118, »	98

Con la indicada cantidad de obra se ha terminado la perforación en el túnel de Fresnedo, y el revestimiento de bóveda y estribos está muy adelantado; el túnel de Robledo se revistió en toda su longitud después de terminar los ensanches necesarios para la perforación; sus frentes también están concluidos y todo él terminado.

En el túnel de Padrones se ha hecho el revestimiento de la primera mitad con su frente correspondiente, y está terminado; en el de Renueva se ha

llevado á cabo el revestimiento de la bóveda en toda su longitud, y se terminó el de los estribos, quedando tambien terminado.

En el túnel de Congostinas, despues de hacer los ensanches necesarios en varios puntos de la perforacion, que estaba escasa, se construyó la bóveda en toda su longitud y se terminaron los frentes, encontrándose hoy concluido.

El de Las Campas tiene casi terminada la perforacion y su revestimiento está tambien muy adelantado.

Gran parte de los trabajos del túnel de la Figarina ha sido hecha por administracion á causa de sus especiales circunstancias.

Este túnel, con cota poco considerable, fué proyectado para sustituir á una trinchera de muy malas condiciones. Al encargarse el Consejo de las obras, se hallaba acodalado por consecuencia del movimiento que las tierras habian hecho tomar á los muros del revestimiento.

Para remediar esta avería y evitarla en la obra sucesiva, se ocurrieron dos caminos; uno, más económico en tiempo y dinero, consistia en aumentar hasta 1, ^m 50 el espesor de los estribos, bajo el arranque de la bóveda, y así se construyeron hasta 16, ^m 90 de estos: sobre ellos se hicieron observaciones, de las cuales resultó que la estabilidad de los nuevos estribos era tambien insuficiente. En vista de esto y de la ventaja que reportaria el poder emplear ladrillo á causa de la dificultad de obtener en un plazo breve el acopio de piedra, se optó por la segunda solucion, que consistió en recurrir á un revestimiento de seccion anular.

Se empezó por hacer el acopio de materiales necesarios y la construccion de 18 cimbras especiales, que sirvieron para entibar la bóveda y estribos, y permitieron suprimir la multitud de codales antiguos que impedian el paso de los wagones.

Dispuesta así la entibacion en la longitud á que alcanzaban las 18 cimbras, se dió principio á la demolicion de los anillos, no sin que antes se ejecutara una operacion prévia que tenia por objeto el impedir el paso de la gran cantidad de agua que, á través del revestimiento viejo, iba dentro del túnel, cortando el camino á las que pudieran provenir de la parte alta de la ladera, reuniéndolas antes que llegasen á la obra y encauzándolas de manera que no pudiesen perjudicar á la fábrica. Para conseguir este objeto, se hicieron tres ramales de galería, una normal á la direccion del túnel, y otras dos paralelas; la una, en sentido de la boca Norte, á cuyo extremo se encontró un manantial abundante y fuerte, que era lo que se buscaba; y la otra, en sentido de la boca Sur.

De este modo se efectuó la demolicion de los estribos y el ensanche de la bóveda, así como el zampeado, habiendo dado principio á la construccion del zampeado del segundo anillo á mediados de Noviembre último.

Todos estos trabajos se han hecho por administracion directa, y al propio tiempo por ajuste se practicaron otras de perforacion y revestimiento.

OVIEDO Á TRUBIA.

La construccion de las obras de explanacion, fábrica y túneles, se ajustó en 21 de Setiembre último, y en Octubre se dió principio al replanteo de toda la línea, que se terminó en el presente mes de Diciembre.

La longitud total desde el empalme en la estacion de Oviedo es de 12.618 metros; y las obras más importantes son: tres túneles llamados La Boza, El Estrecho y La Peña, de 234, 208 y 198 metros de longitud respectivamente: un puente sobre el Nalon, en Trubia, de 175 metros entre estribos, otros once de 10 metros de luz cada uno, y un muro de más de 100 metros de largo, situado entre los túneles La Boza y El Estrecho; otro de igual longitud en la ladera derecha del Nalon, y varias obras menores y variaciones del camino.

En el mismo mes de Octubre en que se comenzó el replanteo, se dió tambien principio á las expropiaciones y á las obras en aquella parte en que estaban acumuladas las de mayor importancia, que es entre los kilómetros 8 y 11, y desde entonces han continuado sin interrupcion y con satisfactorio progreso, habiendo ejecutado 12.046,65 metros cúbicos de excavacion en caja.

Líneas de Galicia.

PALENCIA Á PONFERRADA.

Brañuelas á Ponferrada.—En esta Seccion, segun se indicó en la Memoria del segundo semestre de 1878-79, se habian emprendido obras por contrata y ajuste y obras por administracion.

Estaban en curso de ejecucion al finalizar el semestre anterior, las obras siguientes:

Trozo 1.º—Comprendido entre los kilómetros 201,⁸⁴⁰ y 208,³²⁸, contratado en pública subasta el 31 de Agosto de 1878 con D. Francisco Ayala.

Trozo 2.º—Comprendido entre los kilómetros 208,³²⁸ y 216,⁰²⁴, contratado tambien en pública subasta el 15 de Enero de 1879 con D. Domingo Mendizabal.

Trozo 3.º ó túnel del Lazo.—Comprendido entre los kilómetros 216,⁰²⁴ y 218, ajustado el 11 de Febrero de 1879 con D. Francisco Fiancette.

Trozo 4.º—Comprendido entre los kilómetros 218 y 222,⁸⁹⁷, contratado el 20 de Junio de 1879 con D. José Alonso Botas, despues de quedar desierta dos veces la subasta de este trozo en Marzo y Abril.

Durante el semestre último y por efecto de lo dispuesto por V. E., segun anteriormente se ha dicho, se empezaron las obras del

Trozo 5.º—Comprendido entre los kilómetros 222,⁸⁹⁷ y 241,²⁴⁶, con-

tratado el 21 de Setiembre de 1879 con D. Toribio Arrese y D. José Cobos, previo concurso, despues de quedar desierta la subasta en Julio del mismo año.

Las obras por administracion son:

1.º La reconstruccion del muro de Brunero, situado en el trozo 6.º y último de la Seccion, cuyas demás obras habia concluido la antigua Compañía.

2.º Obras en los túneles números 1, 3, 4, 6, 16, y el número 15 llamado del Lazo.

En todos ellos, especialmente en el 15, ha sido necesario ejecutar trabajos delicados, debidos á que, por efecto de la suspension de obras, han sufrido hundimientos más ó menos importantes, cuya reparacion no podia ser objeto de un contrato por ser obras no previstas en el proyecto de la línea, y que por su índole especial no se prestaban á ser ejecutadas en buenas condiciones.

Entrando ahora en lo ejecutado durante este semestre, hay que advertir que, por efecto de las diferentes fechas en que se contrataron los trozos de esta Seccion, varia mucho el estado de adelantamiento en que se encuentran las explanaciones, siendo el más atrasado el trozo 5.º, porque, contratado en 21 de Setiembre último, no se dió comienzo hasta fin de Octubre, siendo necesario proceder, en primer término, á la ejecucion del replanteo y de las expropiaciones antes de que pudieran desarrollarse las obras.

Se han ejecutado 110.129 metros cúbicos de explanaciones, y se encuentran en rasante, de 5 á 6 kilómetros en diferentes trozos.

Los 13 muros que en esta Seccion se ejecutan por contrata, han adelantado poco á causa de la fecha relativamente reciente en que han dado principio las obras de los trozos en que se hallan situados.

Durante el semestre actual, se han excavado 1.370 metros cúbicos para cimientos y se han empleado 1.638 metros cúbicos de mampostería.

Además de los trece muros mencionados, se ha continuado trabajando por administracion en el de Brunero. Este muro, cuya reconstruccion habia empezado en Mayo último, mide 116, ^m 50 de longitud y 24 metros de mayor altura. Durante el semestre actual, se han ejecutado en dicha obra 2.675 metros cúbicos de excavacion, 3.200 de mampostería, 18 de sillería, 5 de hormigon y 1.620 de relleno detrás del muro, de los cuales 1.077 fueron de mampostería en seco y 543 de tierra.

La construccion está tan adelantada que se terminará en muy breve plazo.

La construccion de tajeas, alcantarillas, pontones, pasos inferiores y superiores de los trozos 1.º, 2.º y 3.º, avanzó tanto, que, teniendo en cuenta las que ya anteriormente estaban construidas, resulta que, para los primeros meses del año próximo, estarán concluidas casi todas, no pudiendo decir lo mismo de las situadas en los trozos 4.º y 5.º por lo reciente relativamente de la época en que fueron contratados.

Cuatro son los puentes importantes de la Seccion, tres de 20 metros de luz sobre el rio Tremor y uno de 35 metros sobre el Boeza; la obra de fá-

brica de uno de los primeros está completamente terminada; los demás están proyectados sin que se haya dado principio todavía á su ejecucion.

Respecto de los tramos metálicos para estos puntos y otros de menor luz, el Consejo quiso encargar la construccion con objeto de que estuvieran al pié de obra cuando la fábrica estuviera terminada. Pero despues de estudiado el asunto con todo detenimiento y copia de datos necesarios, quedó sin aprobar la propuesta de contrato que al efecto dirigió al Gobierno.

En la Seccion de que hablamos, hay 23 túneles sin contar los seis que se encuentran en el trozo 6.º completamente terminados.

A continuacion se manifiesta en un estado toda la obra ejecutada en dichos túneles.

TÚNELES.	LONGITUD.	DESDE LA INCAUTACION HASTA FIN DE JUNIO DE 1879.						DESDE LA INCAUTACION HASTA FIN DE DICIEMBRE DE 1879.						Nichos y gari- tas.
		Galería	En- sanche.	Bóveda	Estroza	En- sanche.	Es- tribos.	Galería	En- sanche.	Bóveda.	Estroza	En- sanche.	Es- tribos.	
		Metros lineales.	Metros li- neales.	Metros li- neales.	Metros li- neales.	Metros li- neales.	Metros li- neales.	Metros li- neales.	Metros lineales.	Metros lineales.	Metros li- neales.	Metros li- neales.	Metros li- neales.	
1	540, "	60	"	"	"	"	"	259	147, "	129, "	"	"	"	"
2	80, "	"	"	"	"	"	"	76	"	"	"	"	"	"
3	110, "	"	"	"	"	"	"	46	59, "	41, "	"	"	"	"
4	80, "	"	"	"	"	"	"	45	70, "	70, "	14	"	"	"
5	480, "	"	"	"	"	"	"	231	65, "	6, "	"	"	"	"
6	157, "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	15	"	"	"
7	100, "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
8	120, "	"	20	12	"	"	"	"	36, "	36, "	41	46,30	64,30	4
9	615, "	"	"	"	"	"	"	140	10,40	23,80	51	13,60	13,60	"
10	140, "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
11	110, "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
12	70, "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
13	200, "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
14	176, "	"	"	"	"	"	"	73	10, "	10, "	"	"	"	"
15	1031, "	157	70	61	"	10	10	451	516, "	323, "	35	10, "	10, "	"
16	75, "	"	"	"	"	"	"	29	14, "	12, "	"	"	"	"
17	414, "	"	"	"	"	"	"	120	25, "	6, "	"	"	"	"
18	119, "	"	"	"	"	"	"	44	44, "	"	36	"	"	"
19	140, "	"	"	"	"	"	"	14	"	"	"	"	"	"
20	99,80	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
21	100, "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
22	95,40	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
23	176,40	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

De la indicada cantidad de obra ejecutada, resulta que la perforacion está próxima á terminarse en los túneles 2, 3, 4, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 20 y 22; que la bóveda está tambien próxima á terminarse en los 4, 8, 10, 11, 12, 13, 18 y 22; y finalmente, que el revestimiento de estribos de los 8, 11, 12, 13, 18 y 22 se terminará muy en breve.

En los demás, el adelanto es suficiente para poder asegurar que queda-

rán terminados todos los de esta Sección en el plazo estipulado en los contratos.

Además se han ejecutado por administración directa varios trabajos que á continuación se detallan.

Túnel núm. 1.—El Consejo encontró obstruida la boca de entrada á causa de un hundimiento habido durante la suspensión de las obras.

Se emprendieron por administración los trabajos de desbroce de la galería, para lo que hubo necesidad de entibar fuertemente la boca, y se encontró que la galería era muy estrecha y baja, que estaba llena de agua y podridas las maderas que á la vista se presentaron.

Se colocó la vía y se hicieron los agotamientos, entibaciones y excavaciones que eran necesarias.

En el mes de la fecha se terminaron todos los trabajos por administración y se entregó al Contratista el túnel con la boca de entrada expedita, y los 79 metros lineales de galería, hechos por la antigua Compañía, perfectamente entibados.

Túnel núm. 3.—También en este túnel el Consejo encontró un hundimiento en la boca de salida, única que fué atacada por la antigua Compañía. Este hundimiento alcanzaba á la parte superior de la carga, constituyendo una verdadera sima.

El terreno que este túnel atraviesa está compuesto de arena y grava gruesa, donde se presentan grandes filtraciones que producen desprendimientos continuos. En vista de esto, se vió que era necesario entibar la sima y pasarla por debajo, entibando en galería y extrayendo los corrimientos como así se ejecutó. Pasada esta, se encontró otra gran chimenea próxima á convertirse igualmente en sima, pues no le faltaba más que 6 metros para alcanzar la parte superior de la carga. Se procedió en seguida á su entibación por el interior, ascendiendo por encima del terreno desprendido hasta la cúspide, y una vez aseguradas las paredes de la galería, se dió principio á la extracción de los corrimientos, entibando aquellos á medida que estos salían. Habiendo llegado de este modo á la rasante de arranques de la bóveda, se procedió á su construcción, dándole mayores espesores que los que antes se le habían asignado; se revistió la bóveda en toda la longitud que comprendían los desprendimientos, cargándola con tierras arrojadas desde los bordes superiores de la sima; se dió principio á la apertura de un pozo de 6 metros hasta alcanzar la dicha cúspide para introducir por él las tierras que han de rellenar la bóveda en un espesor de 4 metros: el objeto del relleno es evitar los choques directos sobre aquella de los desprendimientos que puedan ocurrir y contrarrestar los empujes laterales del terreno.

Túnel núm. 4.—Este túnel se encontraba al tiempo de la incautación en análogas condiciones que el anterior.

Las maderas de entibación de la galería de avance ejecutada por la antigua Compañía, que media una longitud de 10 metros, vinieron abajo y se produjo una sima hasta la parte superior de la carga.

Se ejecutaron iguales trabajos que en el túnel núm. 3, se construyó la

bóveda en 25 metros con mayores espesores que los indicados por la Sección proyectada, y se cargó dicha bóveda con una capa de tierra de 6 metros de espesor para impedir el choque directo de los desprendimientos de las paredes de la sima y contrarestar los empujes laterales del terreno.

Los trabajos por administracion están terminados y el túnel está completamente perforado.

Túnel núm. 6.—El estado en que dejó este túnel la paralización de los trabajos era peor todavía que el de los anteriores.

Se había producido un fuerte desprendimiento en las dos bocas, sobre todo en la de entrada; estaba destruida parte de la bóveda y llena de agua; además, como en los 3 y 4, había una sima hasta la superficie del terreno.

Según informes, este túnel se había perforado por la antigua Compañía, y las operaciones que se ejecutaron y continúan ejecutándose, más delicadas que en los anteriores, consisten en hacer la perforación nuevamente á través de los desprendimientos formados por grandes bloques de roca.

Túnel núm. 15.—Descombrada la boca alta de entrada; restablecida una antigua cuneta para dar salida á una parte de las aguas acumuladas en el interior del túnel; practicada una mina de desagüe por debajo del túnel, como se indicó en la anterior Memoria, se han continuado los trabajos por administracion durante el semestre actual.

En la boca baja ó de salida había tenido lugar un hundimiento antes de la incautación, y se logró pasarlo, continuando el revestimiento de la bóveda.

Poco antes fué necesario examinar la índole de la caverna que existía encima, para lo cual se practicó una galería lateral al hundimiento, y se reconoció la necesidad de rellenar, en parte, dicha caverna antes de hacer la bóveda, con objeto de evitar su aplastamiento ó el de las cimbras por algún desprendimiento. Este relleno no pudo hacerse por la galería lateral, y se abrió otra central por medio de la cual se ejecutó el trabajo deseado, y se revistió la bóveda hasta que se llegó á tocar el extremo de la galería vieja, hecha por la antigua Compañía, que resultó encontrarse á 61,29 metros de la boca.

En la boca alta ó de entrada que se encontraba ruinoso y deformado, se reconstruyó el frente y se dió principio á la reconstrucción de los primeros anillos que se hallaban en estado ruinoso; y esta operación difícil quedará terminada en los primeros meses del año próximo.

Con objeto de aumentar los puntos de ataque de la galería y poder desaguar y sanear el túnel para proseguir por ajuste los trabajos de perforación, se abrieron primero tres pozos y después dos, y en Noviembre último comunicaban entre sí los tres primeros.

Túnel núm. 16.—También en este túnel hubo hundimientos que se han reparado por administracion antes de entregarlo al Contratista.

Al mismo tiempo que se han llevado á cabo estos trabajos, se han levantado los planos parcelarios y se han arreglado los expedientes de expropiación, de modo que puede decirse que este importante servicio de la administracion está completamente terminado.

PONFERRADA Á LA CORUÑA.

Ponferrada á Petin.—Al finalizar el semestre anterior, no se habia emprendido en este trozo, comprendido entre los kilómetros 0 y 60, ninguna obra por contrata ni por ajuste. El Consejo habia formulado con antiguos destajistas, ajustes que hubieran permitido empezar las obras de todo el trozo á principios del semestre actual; pero no pudo realizar su pensamiento por no haber obtenido la aprobacion del Gobierno.

En el semestre actual se han continuado los trabajos que por administracion se venian haciendo en los puentes.

El puente sobre el Sil, situado en Ponferrada, tenia concluidas las pilas y estribos de fábrica, y sobre estos se habia habilitado, para facilitar el paso, un tablero provisional de madera con estacadas.

Inutilizado á consecuencia de las avenidas del pasado invierno, fué indispensable habilitarlo, reconstruyendo la obra de madera que faltaba en una pila, arreglando la otra y su tajamar, y encachando la parte comprendida entre la pila izquierda y el estribo inmediato.

Puente sobre el Burbia.—Este importante puente de tres tramos mide una longitud de 100 metros entre estribos.

En Julio del presente año se dió principio á todos los trabajos preparatorios, que consistieron:

1.º En un puente provisional de madera sobre el rio Cúa, con objeto de poder pasar los aparatos de agotamiento y materiales de construccion, tanto para este puente como para el de Barosa sobre el Sil, del que hablaremos en seguida;

2.º En reparar el terraplen adyacente al puente provisional que acabamos de citar, y defender el mismo terraplen;

3.º En desviar el cauce del Burbia para dejar libres las implantaciones de los apoyos del puente, y defender estos cauces contra las avenidas que pudieran tener lugar;

4.º En la construccion de un almacen en Toral de los Bados, cuyo objeto es no solo servir para la custodia de aparatos, herramientas, etc., destinados á este puente, sino que tambien habrá de servir para guardar los tramos de hierro de otros varios que hay en la proximidad, y especialmente de los dos de 100 metros sobre el Burbia y Cúa.

Allegados todos los medios auxiliares necesarios, se dió principio á la cimentacion del primer estribo, haciendo la excavacion en canto rodado hasta que se llegó á la arcilla, que se escogió de base para fundar.

Se abrió en ella una caja, se rellenó esta de hormigon hidráulico, y sobre él se asentaron 4 hiladas de sillería recta macizada con mampostería hidráulica, con lo cual quedó este estribo cimentado y fuera de las aguas ordinarias en Setiembre último.

En fines del actual, este estribo tiene sobre la cimentacion tres hiladas de zócalo hecho con sillería y macizado con mampostería hidráulica.

Terminados los agotamientos del estribo primero, se trasladaron los aparatos al sitio del segundo, dando comienzo á los trabajos de cimentacion de este en fin de Setiembre último.

Se abrió una zanja de 4, ^m 50 de profundidad y 16 metros de longitud hasta encontrar la arcilla, y en ella se sentaron 8 hiladas de sillería macizada con mampostería hidráulica, quedando fuera de las aguas bajas de estiaje.

Fueron tan abundantes las filtraciones, que fué necesario emplear para dominarlas, 5 bombas centrífugas, movidas por 3 locomóviles, y 3 bombas Letextú.

Se echaron 100 metros cúbicos de escollera alrededor de la cimentacion, y sobre ella se sentaron 3 hiladas de zócalo de 0, ^m 50 de altura cada una. Estas hiladas son de sillería macizada con mampostería hidráulica.

En el mes de Noviembre último se acometió tambien la excavacion de una de las pilas, abriendo una zanja de 5, ^m 47 de profundidad hasta la arcilla, sobre la que se sentó la cimentacion, compuesta de 10 hiladas de sillería macizadas con mampostería hidráulica.

Sobre la cimentación se sentaron y macizaron 3 hiladas de zócalo.

Puente de Barosa sobre el Sil.—Este puente de 3 tramos, como el anterior, mide entre estribos una longitud de 122 metros.

En este como en el Burbia, se hicieron algunos trabajos preparatorios que consistieron en la desviacion del rio del sitio de los apoyos; en la defensa del nuevo cauce para prevenirse contra las avenidas; en la construccion de un almacen en Mumao, y en la instalacion de los aparatos y medios auxiliares de agotamiento y cimentacion.

Como antes de la incautacion se habian construido los dos estribos, no quedaban más que las pilas, dándose principio en el mes de Setiembre último á la excavacion de la primera, que se profundizó hasta encontrar la pizarra dura sobre la que se estableció la fundacion; sobre esta se establecieron 2 hiladas de zócalos y 10 del cuerpo de la pila de 0, ^m 60 de altura cada una, terminando el primer cuerpo y su coronacion, y quedando sentada la primera hilada del segundo.

Sobre la segunda pila, fundada y elevada fuera de aguas por la antigua Compañía, se subieron 4 hiladas de sillería macizadas hasta dejarlas fuera de las avenidas ordinarias.

Respecto de los tramos metálicos para estos puentes, el Consejo quiso encargarse tambien su construccion al mismo tiempo que se continuaba la obra de fábrica; pero quedó sin aprobar la propuesta que al efecto dirigió al Gobierno.

Petin á Monforte.—En este trozo, comprendido entre los kilómetros 60 y 87, se habian tambien preparado en el semestre anterior contratos que hubieran permitido comenzar las obras en el verano pasado y sobre los que no ha recaído aprobacion.

Se han emprendido por administracion en el semestre actual los trabajos de reparacion de un muro de granito, hecho por la antigua Compañía, y los de fundacion de puentes.

Muro de granito.—Este muro, situado en el kilómetro 67, había sufrido una socavacion en sus cimientos, causada por las aguas del Sil en las avenidas del invierno próximo pasado, y de la que resultó un movimiento en la fábrica que la ponía toda en peligro, habiéndose rebajado y recalzado los cimientos.

Puente de Sequeiros y Rairos.—Estos puentes constituyen los pasos de 4 y 5 sobre el Sil; tienen tres tramos cada uno y miden entre estribos una longitud de 154 metros.

Su situacion es causa de que las fundaciones sean difíciles y costosas. Por una parte en la localidad no se encuentra nada, á no ser alguna madera de muy mala calidad; por otra está en tales condiciones de aislamiento, que es menester preparar y hacer caminos para allegar aparatos, herramientas, materiales y todos los medios auxiliares necesarios para la construccion.

Para salvar estas dificultades, se ejecutaron trabajos importantes en arreglos de caminos, habilitacion de nuevos puentes para pasos de rios, arroyos, etc., y la construccion de un puente provisional de alguna importancia sobre el Lor, cuyo montaje, ejecutado en treinta y cuatro dias, se retrasó bastante por haber tenido que hacerle con maderas traídas de las Landas.

Por efecto de las obras mencionadas, pudieron conducirse é instalarse 4 locomóviles con sus bombas centrífugas y accesorios, combustible para las mismas, cemento para las fábricas, maderas para las entibaciones, y puentes provisionales, herramientas, etc., y se han cimentado los dos estribos, y una pila de Sequeiros y dos estribos tambien del de Rairos.

Tanto en Sequeiros como en Rairos ha sido necesario construir un edificio que sirviera para almacen de los efectos, para vivienda del encargado de la custodia de los mismos y para establecer una pequeña oficina.

Monforte á Sárria.—Mide este trozo una longitud de 35 kilómetros, y habiéndose autorizado, en Junio, al Consejo para sacar á subasta las obras, no pudo realizarse el anuncio de la misma en cumplimiento de una Real orden de Julio.

En cumplimiento de lo dispuesto despues por V. E., las obras comprendidas entre el túnel del Oural y Sárria, que mide una longitud de 14 kilómetros, se contrataron, prévio concurso, en dos ajustes separados, con don Francisco Buergo y Campillo.

En Octubre dió principio el Contratista á la apertura de pozos para aumentar los puntos de ataque de la perforacion.

Durante el semestre actual, se ejecutaron los replanteos y la mayor parte de las expropiaciones; además se hicieron de explanaciones, metros cúbicos, 2.681,94, y quedó todo preparado, sobre todo en el túnel, para dar comienzo á una perforacion activa.

Sárria á Lugo.—Como se indicó ya en la anterior Memoria, este trayecto se dividió en tres trozos, cuyas obras se contrataron por ajuste con antiguos destajistas.

Estos trozos son: el primero, comprendido entre Sárria y el kilómetro 174,⁵⁰⁰, ajustado con la casa viuda de Atocha é hijos, y mide una lon-

gitud de 6.860 metros; el segundo, de 6.900 de longitud, comprendido entre el kilómetro 174,⁵⁰⁰ y la Puebla de San Julian, se ajustó con D. Manuel Font; y el tercero, de 21.600 metros de longitud, comprendido entre la Puebla y Lugo, fué ajustado con D. José Riaño.

Tambien se dijo en dicha Memoria que las explanaciones y obras de fábrica del tercero se habian terminado.

Durante el segundo semestre de 1879, se terminaron tambien las obras de explanacion y fábrica del trozo 1.º

Las obras del trozo intermedio se encuentran más atrasadas, porque habiéndose visto el Consejo en la dura necesidad de rescindir el ajuste que, para terminarlas, tenia concertado, no pudieron emprenderse por administracion hasta fines de Agosto por haber tenido que proceder á una medicion y liquidacion general de las obras, hechas por el Contratista, y por las dificultades que este opuso.

A partir de la citada fecha, se dió un gran desarrollo á los trabajos, y puede asegurarse que quedarán terminados en los primeros meses del año próximo.

Siete son los puentes más importantes que se encuentran en esta Seccion, y son: el Lajosa, de 20 metros de luz; el Mazandan, de 15 metros; el Tordía, de 20 metros; el Neira, de 45, y 3 sobre el Sárria, de 30 metros de luz cada uno.

Ajustado el suministro de los tramos metálicos para estos puentes en Junio último, con D. Manuel Oria y Ruiz, llegó el primer cargamento á la Coruña en fines de Setiembre.

A partir de esta fecha hasta fin de Diciembre, quedaron montados y cosidos seis de los tramos, es decir, todos á excepcion del de 45 metros de luz correspondiente al rio Neira.

Se ha trabajado tambien en la construccion de los edificios de viajeros de Sárria y la Puebla de San Julian, siendo grande el adelanto en su construccion.

En el asiento de vía y balasto se ha avanzado todo lo que permitió el estado del trabajo de colocacion de puentes.

Se contrató el material de vía necesario, se pusieron en explotacion las balasteras suficientes para el abastecimiento de todo el balasto que se necesitaba, se sentó la vía desde Lugo hasta el kilómetro 182, es decir, en unos 20 kilómetros, y se invirtieron 18.571 metros cúbicos de balasto en primera y segunda capa.

Finalmente durante el semestre último se recibió además todo el material fijo de carriles, escarpas, tornillos y bridas, y 40 wagones y 2 locomotoras como material auxiliar de la construccion.

Madrid 31 de Diciembre de 1879.

FERRO-CARRILES DE PALENCIA Á PONFERRADA,

SERVICIO DE LA NUE

Cuenta general en 31

Debe:

	Pesetas.	Cénts.
Gastos hechos hasta 30 de Junio de 1879.....	1.318.587,99	
<i>Idem desde 1.º de Julio hasta la fecha, á saber:</i>		
Direccion de las obras y estudios..... (Cap. 2.º)	318.147,96	
Expropiaciones..... " 3.º	334.081,12	
Explanaciones..... " 4.º	842.033,14	
Obras de fábrica..... " 5.º	495.983,95	
Túneles..... " 6.º	961.277,33	
Estaciones..... " 7.º	8.673,69	
Material fijo de via..... " 9.º	955.187,72	
Material fijo de estaciones..... " 10.º	7.431,05	
Material móvil..... " 11.º	201.747, "	
Material de la construccion..... " 12.º	165.551,51	
Pasos á nivel y variaciones..... " 13.º	6.766,28	
Accesorios generales..... " 14.º	18.564,98	
Telégrafo eléctrico..... " 15.º	13.489,72	
	4.328.935,45	
TOTAL DE GASTOS.....	5.647.523,44	
Material en Almacen.....	6.910,54	
Material pendiente de formalizacion.....	120.237,45	
Abaroa y Goguel, Paris, c/c.....	178.798,97	
Manuel Oria y Ruiz, plazos á cuenta de material contratado.....	76.206,85	
E. Noulet y Compañia. id.....	3.629,19	
Sociedad anónima de Willebroeck, id.....	46.475,52	
Sociedad anónima Dyle et Bacalan, derechos de Aduanas en litigio.....	60.662,46	
Puentes provisionales entre Sárria y Lugo.....	2.516,13	
Caja general de Depósitos.....	906.000, "	
Fondo de socorros.....	228,50	
Caja: Existencia en esta fecha.....	579.375,56	
	7.628.564,61	

V.º B.º
EL DIRECTOR GENERAL,
E. Torres-Vildósola.

PONFERRADA Á LA CORUÑA Y DE LEON Á GIJON.

VA CONSTRUCCION.

de Diciembre de 1879.

Haber:

	Pesetas.	Cénts.
Consignacion del Estado.—Entregado por la Tesoreria Central.....	6.050.000, "	
Depósitos en fianza... { Para garantizar la ejecucion de las obras por ajuste....	906.000, "	
{ Retencion del 10 por 100 de las obras ejecutadas por ajuste.....	192.865,69	
	1.098.865,69	
Viuda de Salinas y Sobrinos, Leon c/c.....	66.893,19	
Sociedad anónima Dyle et Bacalan.....	62.104,35	
Vankalck et fils.....	3.471,49	
Neilson y Compañia.....	30.924,06	
Acreedores en nóminas y cuentas del mes de Diciembre.....	316.305,83	
	7.628.564,61	

EL JEFE DE LA CONTABILIDAD GENERAL,
Jorge Barrett.

ESTADO NÚMERO 2.

FERRO-CARRILES DEL NOROESTE.

RESÚMEN GENERAL de los gastos de la Nueva construccion correspondientes al primer semestre de 1879 á 1880.

	Contrata.		Ajuste.		Administracion.		TOTALES.	
	Ptas.	Cts.	Ptas.	Cts.	Ptas.	Cts.	Ptas.	Cts.
Direccion general.	”		”		79.833,11		79.833,11	
Leon á Gijon.....	21.245,81		758.501,53		553.083,45		1.332.830,79	
Oviedo á Trubia.....	”		50.296,71		”		50.296,71	
Palencia á Ponferrada.....	607.648,15		273.846, ”		294.498,55		1.175.992,70	
Ponferrada á la Coruña.....	”		312.308,50		1.377.673,64		1.689.982,14	
TOTALES GENERALES.....	628.893,96		1.394.952,74		2.305.088,75		4.328.935,45	

FERRO-CARRILES

DEL NOROESTE.

RELACION de las obras ejecutadas en la Nueva

construccion durante el primer semestre de 1879 á 80.

LÍNEAS.	CONCEPTOS.	1879.												TOTALES					
		Julio.		Agosto.		Setiembre.		Octubre.		Noviembre.		Diciembre.		unidades.					
LEON A GIJON	EXPROPIACIONES.....	Metros cuadrados.		8.104	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8.104	"			
	EXPLANACIONES.....	Id. cúbicos...		17.018	"	25.287	13	18.121	74	32.220	40	29.565	70	14.380	"	136.592	97		
	OBRAS DE FÁBRICA.....	Excavaciones.....	Id. id.		1.857	"	513	50	1.044	"	1.879	68	2.157	55	3.947	62	11.399	35	
		Hormigon.....	Id. id.		"	"	"	"	4	50	8	75	"	"	9	19	22	44	
		Mamposteria.....	Id. id.		2.251	94	1.969	50	1.887	43	2.796	79	1.876	89	1.265	73	12.048	28	
		Silleria.....	Id. id.		67	85	94	43	46	42	66	45	31	85	39	45	346	45	
		Perforaciones.....	Id. id.		639	92	1.514	70	1.696	45	1.557	79	1.490	99	891	"	7.390	85	
	TÚNELES.....	Revestimiento.....	Bóveda.....	Id. id.	564	50	903	48	1.137	79	268	85	957	41	680	90	4.512	93	
			Estribos.....	Id. id.	240	71	486	87	356	80	294	03	429	89	786	12	2.594	42	
	NOTAS: La perforacion de túneles equivale á metros lineales.....				14	65	26	98	82	80	23	58	35	70	31	73	215	44	
	El revestimiento de id. id. id. id.				45	43	87	62	233	11	37	85	86	85	54	54	545	40	
	MATERIAL FIJO DE VÍA.....	Carriles, eclisses, tornillos y escarpas adquiridas.....	Toneladas.....		"	"	"	"	878	754	23	277	"	"	"	"	902	031	
		Traviesas adquiridas.....	Número.....		"	"	5.500	"	3.500	"	2.800	"	1.200	"	"	"	13.000	"	
		Wagones bordes altos adquiridos.....	Id.		"	"	"	"	"	"	"	"	25	"	"	"	25	"	
	ID. MÓVIL.....	Wagones plataformas adquiridos.....	Id.		"	"	"	"	"	"	"	"	25	"	"	"	25	"	
OVIEDO A TRUBIA.....		EXPROPIACIONES.....	Metros cuadrados.		"	"	"	"	"	"	"	"	42.680	"	2.516	"	45.196	"	
	EXPLANACIONES.....	Id. cúbicos...		"	"	"	"	"	"	"	"	6.236	70	5.809	95	12.046	65		
PALENCIA A PONFERRADA.....	EXPROPIACIONES.....	Metros cuadrados.		"	"	"	"	64.851	90	"	"	"	"	"	64.851	90			
	EXPLANACIONES.....	Id. cúbicos...		15.856	"	9.951	"	24.963	43	29.906	95	29.952	523	30.206	07	140.835	973		
	OBRAS DE FÁBRICA.....	Excavaciones.....	Id. id.		1.291	"	158	50	671	26	993	784	1.587	699	1.515	24	6.217	483	
		Hormigon.....	Id. id.		172	42	38	28	"	"	17	541	108	300	"	"	336	541	
		Mamposteria.....	Id. id.		"	"	"	"	18	"	"	"	"	"	"	"	18	"	
		Silleria.....	Id. id.		2.713	64	2.466	33	2.835	08	1.919	739	3.021	316	1.927	47	14.883	575	
		Losas de tapa.....	Id. id.		10	58	64	49	52	95	21	998	39	190	30	98	220	188	
	TÚNELES.....	Revestimiento.....	Bóveda.....	Id. lineales...	"	"	"	"	"	"	9	36	"	"	"	9	36		
			Estribos.....	Id. id.	99	"	167	"	194	"	326	"	323	"	270	"	1.378	"	
					118	"	96	"	99	"	102	80	95	"	92	"	602	80	
					3	"	25	"	49	90	7	"	"	"	"	"	84	90	
	PONFERRADA A LA CORUÑA.....	EXPROPIACIONES.....	Metros cuadrados.		17.177	"	8.761	"	12.139	"	5.263	60	19.619	10	346.037	60	408.997	30	
		EXPLANACIONES.....	Id. cúbicos...		"	"	16.050	"	27.157	"	16.170	"	17.256	"	31.753	09	108.386	09	
		OBRAS DE FÁBRICA.....	Excavaciones.....	Id. id.		56	"	1.087	60	1.593	63	980	90	1.037	41	73	22	4.828	76
			Hormigon.....	Id. id.		"	"	"	"	62	854	12	202	21	198	"	"	96	254
Escollera.....			Id. id.		"	"	"	"	18	"	"	"	"	"	167	355	185	355	
Mamposteria.....			Id. id.		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3.026	469	
Silleria.....			Id. id.		177	22	177	22	575	47	775	760	925	308	395	491	727	371	
ESTACIONES.....		Losas de tapa.....	Id. id.		25	73	25	73	171	02	181	27	241	036	82	585	727	371	
		Excavaciones.....	Id. id.		8	85	8	85	8	85	"	"	"	"	"	26	55		
		Hormigon.....	Id. id.		"	"	"	"	"	"	"	"	130	18	215	88	346	06	
		Mamposteria.....	Id. id.		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	23	02	23	02	
		Silleria.....	Id. id.		"	"	"	"	"	"	"	"	202	21	195	78	397	99	
MATERIAL FIJO DE VÍA.....		Vallas y cierres.....	Id. lineales...		"	"	"	"	"	"	"	"	21	88	10	26	32	14	
		Carriles, eclisses, tornillos y escarpas adquiridas.....	Toneladas.....		"	"	"	"	"	"	"	"	190	"	137	"	327	"	
		Traviesas adquiridas y sentadas en vía.....	Número.....		"	"	1.254	844	518	883	18	933	22	794	"	"	1.815	454	
		Balasto.....	Metros cúbicos...		"	"	6.839	"	3.906	"	"	"	1.300	"	6.000	"	18.045	"	
		Asiento de vía y nivelacion.....	Id. lineales...		"	"	"	"	3.946	"	5.000	"	5.000	"	4.625	"	18.571	"	
ID. ID. DE ESTACIONES.....		Plataformas giratorias adquiridas.....	Número.....		"	"	6.155	"	3.500	"	"	"	2.700	"	8.000	"	20.355	"	
		Wagones bordes altos adquiridos.....	Id.		"	"	"	"	"	"	4	"	"	"	"	4	"		
ID. MÓVIL.....		Wagones plataformas adquiridos.....	Id.		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10	"	10	"	
		VARIACIONES DE CAMINOS.....	Afirmado.....		"	"	"	"	"	"	"	"	288	43	"	"	30	"	
				"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	288	43			

ESTADO NÚMERO 4.

FERRO-CARRILES DEL NOROESTE.

GASTOS de la Nueva construccion correspondientes al primer semestre de 1879 á 1880.

DIRECCION GENERAL.			
Articulos.	Capitulo 2.º—Direccion de las obras y estudios.	Pesetas.	Cénts.
1	Personal facultativo.....	19.233	29
2	Id. administrativo.....	30.072	06
3	Indemnizacion y gastos diversos del personal.....	6.090	38
4	Gastos de oficinas y alquileres.....	7.954	09
6	Instrumentos y efectos de delineacion.....	642	”
9	Estudios.....	5.072	”
10	Gastos judiciales y administrativos.....	4.000	”
11	Diversos.....	6.769	29
	TOTAL.....	79.833	11

FERRO-CARRILES DEL NOROESTE.

GASTOS de la Nueva construccion correspondientes al primer semestre de 1879 á 1880.

LINEAS DE ASTÚRIAS.

Articulos.	LEON A GIJON.		Ajuste. Pesetas.	Cts.	Administracion.		Cts.	TOTALES. Pesetas.
	Contrata. Pesetas.	Cts.			Pesetas.	Cts.		
Capítulo 2.º—Direccion de las obras y estudios.								
1	Personal facultativo.....	"	"	"	30.552	34		
2	Id. administrativo.....	"	"	"	6.921	99		
3	Indemnizaciones y gastos diversos del personal.....	"	"	"	12.885	72		
4	Gastos de oficinas y alquileres.....	"	"	"	1.806	38		
5	Publicaciones, correspondencia, impresos y suscripcion á periódicos.....	"	"	"	751	03		
6	Instrumentos y efectos de delineacion.....	"	"	"	6.719	44		
7	Alumbrado y combustible.....	"	"	"	456	88		
8	Conservacion y renovacion del mobiliario.....	"	"	"	699	76		
9	Estudios.....	"	"	"	5.638	61		
10	Gastos judiciales y administrativos.....	"	"	"	7.283	25		
		"	"	"	73.715	40		73.715
Cap. 3.º—Expropiaciones.								
1	Adquisiciones de terrenos.....	"	"	"	18.570	44		
2	Formacion de expedientes.....	"	"	"	1.164	75		
3	Diversos.....	"	"	"	440	50		
		"	"	"	20.175	69		20.175
Cap. 4.º—Explanacones.								
1	Excavaciones.....	"	268.931	15	184	06		
3	Muros.....	"	85.959	06	475	55		
4	Saneamientos y accesorios.....	"	9.697	95	955	75		
		"	365.588	16	1.615	36		367.203
Cap. 5.º—Obras de fabrica.								
1	Obras menores.....	"	26.359	64	18	75		
2	Puentes y viaductos.....	"	47.343	59	20.090	"		
		"	73.703	23	20.108	75		93.811
Cap. 6.º—Tuneles.								
1	Construccion.....	21.245	81	258.670	64	33		
2	Diversos.....	"	"	2.500	"	99		
		21.245	81	271.170	64	32		345.262
Cap. 9.º—Material fijo de vía.								
1	Carriles, eclisses, tornillos.....	"	"	57.000	"	22		
2	Traviesas.....	"	"	"	"	"		
		"	"	57.000	"	22		272.084
Cap. 11.—Material móvil.								
4	Wagones plataformas.....	"	"	"	52.960	94		
5	Id. bordes altos.....	"	"	"	61.444	90		
		"	"	"	114.405	84		114.405
Cap. 12.—Material de la construccion.								
1	Material de mayor cuantia.....	"	"	"	31.183	59		
2	Herramientas y efectos varios.....	"	"	"	11.644	73		
		"	"	"	42.828	32		42.828
Cap. 14.—Accesorios generales.								
4	Almacenes provisionales.....	"	"	"	454	55		
		"	"	"	454	55		454
Cap. 15.—Telégrafo eléctrico.								
1	Aparatos.....	"	"	"	1.459	70		
3	Alambres.....	"	"	"	12	38		
4	Postes.....	"	"	"	77	74		
5	Aisladores.....	"	"	"	118	93		
6	Diversos.....	"	1.039	50	180	25		
		"	1.309	50	1.849	"		2.888
		21.245	81	758.501	53	45		1.332.830
TOTALES GENERALES.....								
OVIEDO A TRUBIA.								
Cap. 3.º—Expropiaciones.								
1	Adquisiciones de terrenos.....	"	24.736	73	"	"		24.736
Cap. 4.º—Explanacones.								
1	Excavaciones.....	"	25.559	98	"	"		25.559
		"	50.296	71	"	"		50.296
TOTALES GENERALES.....								

FERRO-CARRILES DEL NOROESTE.

GASTOS de la Nueva construcción correspondientes al primer semestre de 1879 á 1880.

Artículos.	PALENCIA A PONFERRADA.		Contrata.		Ajuste.		Administración.		TOTALES.		
			Pesetas.	Cts.	Pesetas.	Cts.	Pesetas.	Cts.	Pesetas.	Cts.	
	Capítulo 2.º—Dirección de las obras y estudios.										
1	Personal facultativo.....							32.586			39
2	Id. administrativo.....						6.420				17
3	Indemnizaciones y gastos diversos del personal.....						3.141				25
4	Gastos de oficinas y alquileres.....						222				22
5	Publicaciones, correspondencia, impresos y suscripción á periódicos.....						1.497				68
6	Instrumentos y efectos de delineación.....						5.438				42
7	Alumbrado y combustible.....						541				89
8	Conservación y renovación del mobiliario.....						546				44
9	Estudios.....						70				7
10	Gastos judiciales y administrativos.....						3.840				7
							54.304				46
	Cap. 3.º—Expropiaciones.										
1	Adquisición de terrenos.....						20.868				54
2	Formación de expedientes.....						2.274				75
							23.143				29
	Cap. 4.º—Explanaciones.										
1	Excavaciones.....	145.580	03	27.772	43						7
2	Transportes de tierras.....	67.917	05	5.616	71						7
3	Muros.....	10.079	05	5.025	16		45.735				32
4	Saneamientos y accesorios.....						432				7
5	Diversos.....						2.175				75
		223.576	13	38.414	30		48.343				07
											50
	Cap. 5.º—Obras de fábrica.										
1	Obras menores.....	86.590	38	1.324	49						7
3	Diversos.....	278	71								7
		86.869	09	1.324	49						58
	Cap. 6.º—Túneles.										
1	Construcción.....	297.202	93	234.107	21		26.476				76
2	Diversos.....						57.798				90
		297.202	93	234.107	21		84.275				66
	Cap. 12.—Material de la construcción.										
1	Material de mayor cuantía.....						80.753				01
2	Herramientas y efectos varios.....						1.563				19
3	Servicio sanitario.....						18				50
							82.334				70
	Cap. 14.—Accesorios generales.										
4	Almacenes provisionales.....						498				25
							498				25
	Cap. 15.—Telégrafo eléctrico.										
3	Alambres.....						22				87
4	Postes.....						188				75
6	Diversos.....						1.387				50
							1.599				12
		607.648	15	273.846	7		294.498				55
	TOTALES GENERALES.....										
							1.599				12
							294.498				55
		607.648	15	273.846	7		1.175.992				70



3.^{ER} TRIMESTRE DE 1879-80.

EXCMO. SR.:

El Consejo cumple con el deber de dar cuenta á V. E. de los resultados obtenidos en las obras de nueva construccion durante los últimos tres meses de su administracion, y primeros del segundo semestre de 1879 á 1880.

Al final de esta Memoria se encuentran reunidos dichos resultados en los tres cuadros siguientes:

Número 1. Cuenta general del movimiento de fondos.

Número 2. Resúmen de los gastos satisfechos desde 1.º de Enero hasta fin de Marzo, cuyo total importe asciende á pesetas 2.614.521,59.

Número 3. Relacion por meses de las obras construidas.

Además acompañan tambien los cuadros números 4, 5, 6 y 7, donde se detallan los gastos á que se refiere el número 2.

Autorizado el Gobierno de S. M. por la ley de 19 de Diciembre de 1879 para conceder por concurso la construccion y explotacion de estas líneas, se verificó aquel en 21 de Enero último.

En vista de esto, el Consejo se ha limitado, durante el trimestre actual, á activar con el mayor interés los trabajos de nueva construccion, sin darles más amplitud que la que tenian al terminar el semestre anterior.

LEON Á GIJON.

Túnel de la Perruca.—En este túnel han estado paralizados los trabajos, porque habiendo el Consejo pedido al Gobierno por segunda vez en 22 de Noviembre autorizacion para rescindir el contrato hecho con D. Isidro Boixader no recayó resolucion directa sobre esta propuesta. Posteriormente la Direccion general de Obras públicas, por orden de 18 de Febrero, declaró

rescindido el contrato á causa de la trasferencia de las líneas á la nueva Compañía, y mandó proceder á la liquidacion de las obras hechas, añadiendo despues en otra órden de 18 de Marzo que se incluyese en dicha liquidacion el valor de las herramientas y efectos indispensables para las obras y de los materiales acopiados al pié de las mismas; se han medido y valorado las obras ejecutadas, y resulta de la liquidacion de 22 de Marzo, que este ejecutó 50 metros lineales de revestimiento de estribos correspondientes á dos tramos de bóveda construida por la antigua Compañía en la parte Norte, y 6.483,78 metros cúbicos de perforacion que corresponden á 507,50 metros lineales de galería de avanzamiento.

PUENTE DE LOS FIERROS Á POLA DE LENA.

Se han terminado todos los trabajos que quedaron pendientes de explanation al final del semestre anterior, mereciendo especial mencion los importantes del desmonte de la estacion de Puente de los Fierros y las trincheras de la Vega del Ciego y Congostinas, de modo que á excepcion del refino de taludes y trincheras Sur del túnel de Fresnedo, que se encuentra muy adelantada, están terminadas las explanaciones.

Han quedado tambien terminados todos los muros que faltaban en este trozo, quedando únicamente por colocar la coronacion del llamado de la Parra.

En obras de fábrica se han terminado las tajeas, alcantarillas, pontones, pasos inferiores y superiores que quedaban en vías de construccion al final del semestre anterior, á excepcion de un paso abierto en Masgain, para el cual se encuentran acopiados todos los materiales al pié de obra.

Falta tan solo, pues, colocar la viga de hierro sobre los pontones y los pasos inferiores y superiores.

Los trabajos hechos en los puentes y viaductos han sido: dar fin á la construccion completa del puente de la Foxaca, de 10 metros de luz; la terminacion de una pila y un estribo del viaducto de Puente de los Fierros, que tiene 4 tramos y 106 metros de luz entre estribos; y finalmente la terminacion tambien de la pila del viaducto de Congostinas, que tiene 3 tramos de 23, ^m 60 de luz cada uno.

El tablero de hierro destinado al viaducto de Puente de los Fierros, ha llegado del extranjero en el presente mes de Marzo, y los tableros de Congostinas, Vega del Ciego y las pilas metálicas para los dos primeros, llegarán en el próximo mes de Abril.

En los túneles se ha trabajado con gran actividad.

En el túnel de Fresnedo, cuya perforacion se dejó concluida en Diciembre último, se han continuado los trabajos de revestimiento, y cuenta con 63 metros lineales, revestidos de bóveda, y 86 de estribos, además de 16 de revestimiento total, faltando solo unos 60 metros de revestimiento para dar por terminado dicho túnel.

En el túnel de las Campas se ha ejecutado el revestimiento de los 38 me-

tros de estribos que quedaban para dejarle terminado á falta de uno de los frentes.

En el de la Canal se han hecho 15 metros lineales de revestimiento de estribos, y tan solo falta para dejarle completamente concluido unos 13 metros de estribo, 8 de bóveda y el frente Norte.

En el túnel de la Figarina se han continuado los trabajos por administracion y por contrata, resultando terminada la perforacion y no quedando por hacer más que 40 metros lineales de revestido de bóveda y 17 de revestimiento de estribos.

La obra hecha en los túneles se detalla en el cuadro siguiente:

TÚNELES.	LONGITUD.	DESDE LA INCAUTACION AL 31 DE DICIEMBRE.		DESDE LA INCAUTACION AL 31 DE MARZO.	
		BÓVEDA.	ESTRIBOS.	BÓVEDA.	ESTRIBOS.
		Metros lineales.	Metros lineales.	Metros lineales.	Metros lineales.
Fresnedo.	197,50	79, »	80	79	102
Robledo.	119, »	117,25	119	119	119
Padrones.	73,50	35, »	37	37	37
Renueva.	113, »	113, »	41	113	31
Congostinas.	57,90	58, »	»	58	»
Figarina.	150, »	117, »	90	117	117
Las Campas.	78, »	78, »	40	78	78
La Canal.	144, »	118, »	98	118	113

OVIEDO A TRUBIA.

El volúmen de excavacion ejecutado durante el trimestre ha sido de 13.808,91 metros cúbicos, encontrándose muy adelantados los desmontes de San Pedro del Noza del rio Nalon y las 6 trincheras de los 3 túneles. La obra hecha en muros consiste en haber excavado para cimientos del muro de la estacion del Noza, 300 metros cúbicos y 700 para el llamado del rio Nalon, estando acopiados todos los materiales al pié de obra para proceder inmediatamente á la ejecucion de la fábrica.

En el túnel de la Boza se han ejecutado 1.113 metros cúbicos de perforacion, que equivalen á 140 metros lineales de galería de avanzamiento, y faltan 94 metros para que esté perforado. En el del Estrecho hay ejecutados 105 metros lineales por la boca de entrada y 92 por la de salida, que corresponden á 1.926 metros cúbicos de perforacion, no faltando más que 11 metros para que se encuentre horadado.

En el de la Peña se han ejecutado 57 metros lineales de galería por la boca de entrada y 72 por la de salida, ó sean 966 metros cúbicos de perforación, faltando 66 metros lineales para la unión de ambas galerías.

Líneas de Galicia.

LINEA DE PALENCIA Á PONFERRADA.

Brañuelas á Ponferrada.

Se han ejecutado 81.886 metros cúbicos de explanaciones, encontrándose en rasante unos 11 kilómetros en diferentes trozos, sin contar con los 8 que se encuentran antes de llegar á Ponferrada y que fueron terminados por la antigua Compañía.

En los 13 muros que se ejecutan por contrata se ha trabajado con bastante actividad, habiendo ejecutado 2.333 metros cúbicos de excavaciones, y empleado 2.808 de mampostería con 37 de hormigon.

Además se han continuado los trabajos que se hacian por administracion en el muro llamado de Brunero. Durante el trimestre á que se refiere la presente Memoria, se han ejecutado 80 metros cúbicos de excavaciones, 974 de mampostería, 34 de sillería, y se han invertido 1.229 metros cúbicos de tierra y 1.307 de piedra en el relleno detrás del mencionado muro.

Su reconstrucción está tan adelantada que se terminará con dos meses más de trabajos.

Se ha trabajado tambien con actividad en las obras menores de fábrica, como tajeas, alcantarillas, pontones, pasos superiores é inferiores, hallándose terminados en su mayoría los pertenecientes á los dos primeros trozos comprendidos entre el kilómetro 201,⁸⁶⁰ y 222,⁸⁹⁷: las de los trozos 4.º y 5.º se encuentran atrasados relativamente á las anteriores por haberse contratado aquellos en fecha reciente; podrán terminarse en el plazo estipulado en el contrato.

Los puentes y viaductos de esta Sección están situados todos en el trozo 5.º, y se encuentran en el mismo estado que tenían al final del semestre anterior por no haber sido época á propósito para empezar los trabajos de fundaciones.

En los 23 túneles de esta Sección se han obtenido resultados muy satisfactorios durante el trimestre actual. Se ha terminado la perforación de los designados con los números 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 16, 18, 20 y 22, y está próxima á terminarse en el 1, 9, 14, 19 y 21.

Tambien ha quedado terminado el revestimiento de la bóveda en el 4, 8, 10, 11, 12, 13 y 18, estando próximo á concluirse en el 2, 3, 7, 20 y 22.

Finalmente, los túneles 8, 11, 12, 13 y 18 tienen el revestimiento de estribos concluido; y los 4, 7, 20 y 22 lo tienen casi concluido.

En el cuadro siguiente se presenta resumida toda la cantidad de obra hecha en los túneles.

TÚNELES.	LONGITUD. — Metros lineales.	DESDE LA INCAUTACION HASTA FIN DE DICIEMBRE DE 1879.					DESDE LA INCAUTACION HASTA FIN DE MARZO DE 1880.					
		Galeria.	En- sanche.	Bóveda.	Estroza.	Estribos.	Galeria.	En- sanche.	Bóveda.	Estroza.	Estribos	Nichos y garitas.
		Metros lineales.	Metros lineales.	Metros lineales.	Metros lineales.	Metros lineales.	Metros lineales.	Metros lineales.	Metros lineales.	Metros lineales.	Metros lineales	Número
1	540, "	259	147, "	129, "	"	"	483	210, "	182, "	"	"	"
2	80, "	76	"	"	"	"	80	"	"	"	"	"
3	110, "	46	59, "	41, "	"	"	100	62, "	62, "	"	"	"
4	80, "	45	70, "	70, "	14	"	70	70, "	70, "	57	71, "	"
5	480, "	231	65, "	6, "	"	"	377	142, "	106, "	"	"	"
6	157, "	"	"	"	15	"	65	"	"	"	"	"
7	100, "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
8	120, "	"	82,30	36, "	41	64,30	"	36, "	36, "	41	128,60	"
9	615, "	140	24, "	23,80	51	13,60	275	28,30	23,80	102	39,20	"
10	140, "	"	"	"	"	"	"	"	"	121	"	"
11	110, "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
12	70, "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
13	200, "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
14	176, "	73	10, "	10, "	"	"	140	14, "	15, "	"	"	"
15	1031, "	451	526, "	323, "	35	10, "	667	633, "	442, "	35	20, "	"
16	75, "	29	14, "	12, "	"	"	37	14, "	12, "	"	"	"
17	414, "	120	25, "	6, "	"	"	229	75, "	72, "	"	"	"
18	119, "	44	44, "	"	36	"	105	105, "	"	60	"	"
19	140, "	14	"	"	"	"	104	"	"	"	"	"
20	99,80	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
21	100, "	"	"	"	"	"	58	22, "	"	"	"	"
22	95,40	"	"	"	"	"	250	"	"	"	"	"
23	176,80	"	"	"	"	"	51	6, "	"	"	"	"

Además se han continuado por administracion directa varios trabajos que á continuacion se detallan:

Túnel núm. 3.—Entibadas la chimenea y sima debidas á hundimientos ocurridos durante la suspension de las obras y antes de que el Consejo se encargara de su continuacion y extraidos los productos de los desprendimientos; se llegó al extremo de la galería vieja, ó sea á los 55 metros de la boca; se revistió la bóveda en toda la longitud que ocupaban los desprendimientos, y se dieron por terminados los trabajos que habia que hacer por administracion para entregar el túnel al Contratista.

Túnel núm. 6.—Se han continuado por administracion los trabajos de perforacion de este túnel á través de los desprendimientos que en él existian. Se han colocado 6 cuchillos de cimbra en la boca de entrada y 4 en la de salida, con objeto de sostener el final del revestimiento viejo que estaba ruinoso. En la fecha actual se ha logrado perforar el túnel, pudiendo pasar de una á otra boca por el interior, y los trabajos que quedan por hacer podrán llevarse á cabo por contrata, porque conocido el estado del túnel pueden asegurarse precios y establecerse condiciones.

Túnel núm. 15.—Continuando los trabajos que se habian emprendido por administracion, se hicieron en el mes de Enero 50 metros lineales de

galería de avance, y se perforaron dos pozos más de ventilacion, uno de los cuales estaba situado á 116 metros en el interior del túnel, á contar desde la boca de entrada. Despues de concluidos estos trabajos ha podido el Contratista en el mes de Febrero continuar los de perforacion, pudiendo asegurarse que este túnel, el más difícil y largo de la Seccion, quedará concluido al mismo tiempo que los demás, ó sea en Junio del 81.

LINEA DE PONFERRADA Á LA CORUÑA.

Ponferrada á Petin.

Se han continuado los trabajos que por administracion se estaban haciendo en las fundaciones de puentes. Escusado es decir que dichos trabajos han consistido principalmente en preparar medios para continuarlos en la campaña de verano.

Puente sobre el Burbia.—No siendo á propósito la época de que hablamos para los trabajos de fundaciones, se limitaron estos á preparar la obra para continuarla en la campaña de verano, habiendo dejado acopiados al pié de ella 27.500 metros cúbicos de sillarejo y 39 de sillería, y 2.680 y 48.311 de los mismos materiales respectivamente en cantera.

Además se han ejecutado algunos trabajos en el almacen con objeto de que esté terminado para la campaña inmediata.

Puente de la Barosa sobre el Sil.—Sobre la primera hilada del segundo cuerpo de la pila derecha que se habia sentado en fin de Diciembre último, se han colocado cinco más, y solo falta la coronacion para dejarla concluida. Además se ha labrado piedra para esta coronacion y extraido materiales para la pila izquierda, existiendo acopiados 25 metros cúbicos de mampostería, 52.500 de sillería al pié de obra, y 1.920 con 14 de dichos materiales respectivamente en la cantera.

Petin á Monforte.

En fin de Diciembre último hubo que suspender los trabajos de fundaciones que se ejecutan por administracion en los puentes de Sequeiros y Rairos sobre el Sil, á causa de las fuertes heladas. Estos trabajos no han podido reanudarse hasta 1.º de Marzo, habiéndose dedicado los primeros quince dias, casi exclusivamente, á la extraccion de escombros depositados en las excavaciones por las avenidas de Febrero y en el arreglo de caminos á la cantera.

Durante la segunda quincena de Marzo, la obra ejecutada en el puente de Sequeiros ha consistido en el asiento de la tercera hilada de cimientos en una longitud de 14 metros de la aleta y 47 metros del cuerpo del estribo derecho con su correspondiente macizo, y en completar la tercera hilada de

zócalo del estribo izquierdo. En el puente de Rairos se han sentado dos hieladas de zócalo en el estribo izquierdo y parte de las aletas con su correspondiente macizo de mampostería.

Monforte á Sárria.

Se han continuado por ajuste las obras del túnel del Oural y del trozo contiguo de Vilar de María á Sárria.

En explanaciones se han ejecutado 49.754 metros cúbicos; en obras menores de fábrica se han excavado 1.163 metros cúbicos, habiendo empleado 7 metros cúbicos de hormigon, 239 de mampostería y 10 de sillería.

Finalmente en el túnel se han perforado 243 metros lineales de galería.

Sárria á Lugo.

En el trimestre de que hablamos se ha dado fin á las explanaciones, las obras de fábrica y el montaje de 7 tramos metálicos sobre sus correspondientes puentes y viaductos.

La construcción de los edificios de viajeros de Sárria y la Puebla ha adelantado tanto, que el primero se encuentra ya con la cubierta colocada, faltando solo la distribución interior; y el segundo está terminado, excepto los revoques y obras de detalle.

Finalmente se ha continuado el asiento de vía y se han colocado 17.000 metros cúbicos de balasto.

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

SERVICIO DE LA NUEVA CONSTRUCCION.

Cuenta general en 31 de Marzo de 1880.

Debe:

Haber:

		Pesetas.	Cénts.			Pesetas.	Cénts.				
Gastos hechos hasta fin de 1878.....		328.654,57		Entregado por la Tesorería Central á cuenta de la subvencion.....		8.300.000, "					
Id. en el 2.º semestre de 1878-79.....		989.933,42		Retenciones en garantía de ajustes.....		251.016,78					
Id. en el 1.º id. de 1879-80.....		4.328.935,45									
<i>Gastos en la 1.ª mitad del 2.º semestre de 1879-80, á saber:</i>											
Dirección de las obras y estudios.....	(Cap. 2.º)	187.976,86									
Expropiaciones.....	" 3.º	174.116,10									
Explanaciones.....	" 4.º	494.360,79									
Obras de fábrica.....	" 5.º	476.691,55									
Túneles.....	" 6.º	771.978,12									
Estaciones.....	" 7.º	18.723,73									
Material fijo de vía.....	" 9.º	115.405,41									
Material fijo de estaciones.....	" 10.	24.142,57									
Material móvil.....	" 11.	296.317,14									
Material de la construcción.....	" 12	30.982,44									
Pasos á nivel y variaciones.....	" 13.	14.179,02									
Accesorios generales.....	" 14.	5.938,13									
Telégrafo eléctrico.....	" 15.)	276,88									
Gastos para abrir la explotación.....	" 16.)	3.432,85									
		2.614.521,59									
TOTAL DE GASTOS.....		8.262.045,03									
Existencia de almacenes.....		9.104,48									
Gastos de liquidación.....		14.777,35									
Deudor: Manuel Font, destajista.....		2.462,76									
<i>Saldo á favor de este servicio.....</i>		262.627,16									
		8.551.016,78									

V.º B.º
EL DIRECTOR GENERAL,
L. Torres-Vildósola.

EL JEFE DE LA CONTABILIDAD GENERAL,
Jorge Barrett.

ESTADO NÚMERO 2.

FERRO-CARRILES DEL NOROESTE.

RESÚMEN GENERAL de los gastos de la Nueva construccion correspondientes al tercer trimestre de 1879 á 1880.

	Contrata.		Ajuste.		Administracion.		TOTALES.	
	Ptas.	Cts.	Ptas.	Cts.	Ptas.	Cts.	Ptas.	Cts.
Direccion general.	"		"		33.890,13		33.890,13	
Leon á Gijon.	102.502,10		204.118,14		422.231,91		728.852,15	
Oviedo á Trubia.	"		93.514,21		24.888, "		118.402,21	
Palencia á Ponferrada.	305.927,66		250.398,16		166.334,99		722.660,81	
Ponferrada á la Coruña.	"		343.444,14		667.272,15		1.010.716,29	
TOTALES GENERALES	408.429,76		891.474,65		1.314.617,18		2.614.521,59	

FERRO-CARRILES DEL NOROESTE.

RELACION de las obras ejecutadas en la Nueva construccion durante el tercer trimestre de 1879 á 1880.

LINEAS.	CONCEPTOS.	1880.			TOTALES unidades		
		Enero.	Febrero.	Marzo.			
Leon á Gijón.	EXPROPIACIONES.....	"	23.323 "	3.049 "	26.372 "		
	EXPLANACIONES.....	7.386 "	8.415 "	10.514 "	26.315 "		
	OBRAS DE FÁBRICA.....	Excavaciones.....	2.545 78	1.353 03	1.127 "	5.025 81	
		Mampostería.....	1.482 76	1.335 85	1.227 63	4.046 24	
	TÚNELES.....	Sillería.....	92 84	53 68	28 34	174 86	
		Perforaciones.....	952 "	795 38	627 18	2.374 56	
		Revestimiento.....	532 86	51 36	54 16	638 38	
	NOTAS: La perforacion de túneles equivale á metros lineales.....	Estribos.....	355 90	205 59	117 59	679 08	
		El revestimiento de id. id. id.	28 22	22 61	16 10	66 93	
	MATERIAL FIJO DE VÍA.....	Traviesas adquiridas.....	51 75	15 25	46 56	113 56	
		Balasto.....	500 "	200 "	424 "	1.124 "	
	Id. Id. DE ESTACIONES.....	Cambios y cruzamientos adquiridos..	2.250 "	2.866 "	2.042 "	7.158 "	
	Id. MÓVIL.....	Locomotoras con ténders adquiridas..	8 "	" "	" "	8 "	
			2 "	" "	" "	2 "	
	Oviedo á Trubia..	EXPROPIACIONES.....	"	"	3.987 60	3.987 60	
EXPLANACIONES.....		8.723 43	"	5.085 48	13.808 91		
OBRAS DE FÁBRICA.....		"	"	1.000 "	1.000 "		
TÚNELES.....		1.181 90	1.492 09	1.131 32	3.805 31		
Palencia á Ponferrada..	EXPROPIACIONES.....	"	58.811 "	116 917 "	175.728 "		
	EXPLANACIONES.....	17.187 42	23.553 29	41 145 60	81.886 31		
	OBRAS DE FÁBRICA.....	Excavaciones.....	1 048 60	1.091 94	1.480 60	3.621 14	
		Hormigon.....	17 68	" "	67 39	85 07	
	TÚNELES.....	Mampostería.....	1 252 491	1.371 814	3.253 99	5.878 295	
		Sillería.....	27 352	27 755	77 40	132 507	
	NOTA: La perforacion de túneles equivale á metros lineales	Bóveda.....	104 "	103 "	141 "	348 "	
		Estribos.....	10 "	17 "	21 "	48 "	
			336 "	499 "	388 50	1.223 50	
	Ponferrada á la Coruña.	EXPROPIACIONES.....	38.703 "	46.765 "	34.515 "	119 983 "	
		EXPLANACIONES.....	26.379 61	42.396 86	30.858 03	99.634 50	
		OBRAS DE FÁBRICA.....	Excavaciones.....	1.301 59	1.720 76	1.931 03	4.953 38
			Hormigon.....	" "	" "	7 01	7 01
		TÚNELES.....	Mampostería.....	1.898 841	10 912 07	406 522	13.217 433
			Sillería.....	156 612	141 828	53 594	352 034
Losas de tapa.....			25 "	20 77	" "	45 77	
ESTACIONES.....		Perforaciones.....	" "	" "	233 "	233 "	
		Vallas y cierres.....	26 "	72 "	67 "	165 "	
MATERIAL FIJO DE VÍA.....		Cubierta de pizarra.....	191 42	" "	" "	191 42	
		Entosado.....	27 20	" "	" "	27 20	
Id. Id. DE ESTACIONES.....		Traviesas adquiridas y sentadas en via. Número.....	6.600 "	1.111 "	500 "	8.211 "	
		Balasto.....	7.300 "	2.500 "	7 200 "	17.000 "	
Id. MÓVIL.....		Asiento de via y nivelacion.....	19.800 "	1.000 "	3.000 "	23.800 "	
CUNETAS DE CORONACION Y DESAGÜE.....		Cambios y cruzamientos adquiridos..	7 "	" "	" "	7 "	
	Locomotoras con ténders adquiridas..	2 "	" "	" "	2 "		
VARIACIONES DE CAMINOS.....	Excavaciones.....	6.000 "	122 04	" "	6.122 04		
	Terraplen de préstamo.....	3.001 04	4.351 31	" "	7.352 35		
PASOS A NIVEL.....	Afirmado.....	2 110 01	4.163 12	" "	6.273 13		
	Recebo.....	280 67	203 "	" "	483 67		
	Terraplen de préstamo.....	48 90	" "	" "	48 90		
	Afirmado.....	210 12	522 12	" "	732 24		
		110 30	85 30	" "	195 60		

ESTADO NÚMERO 4.

FERRO-CARRILES DEL NOROESTE.

GASTOS de la Nueva construccion correspondientes al tercer trimestre de 1879 á 1880.

DIRECCION GENERAL			
Articulos.	Capítulo 2.º—Direccion de las obras y estudios.	Pesetas.	Cénts.
1	Personal facultativo.....	6.250	”
2	Id. administrativo.....	7.804	14
3	Indemnizacion y gastos diversos del personal.....	2 818	51
4	Gastos de oficinas y alquileres.....	1.694	63
5	Publicaciones, correspondencia, impresos y suscripciones á periódicos.....	1.870	”
6	Instrumentos y efectos de delineacion.....	119	”
7	Alumbrado y combustible.....	”	”
8	Conservacion y renovacion del mobiliario.....	”	”
9	Estudios.....	9.781	”
10	Gastos judiciales y administrativos.....	333	33
11	Diversos.....	3.219	52
	TOTAL.....	33.890	13

FERRO-CARRILES DEL NOROESTE.

GASTOS de la Nueva construccion correspondientes al tercer trimestre de 1879 á 1880.

Artículos.	PALENCIA A PONFERRADA.		Ajuste.		Administracion.		TOTALES.	
	Contrata.	Pesetas.	Pesetas.	Cts.	Pesetas.	Cts.	Pesetas.	Cts.
	Capítulo 2.º—Direccion de las obras y estudios.							
1	Personal facultativo.....	"	"	"	17 467	97		
2	Id. administrativo.....	"	"	"	4 151	12		
3	Indemnizaciones y gastos diversos del personal.....	"	"	"	4.461	81		
4	Gastos de oficinas y alquileres.....	"	"	"	615	87		
5	Publicaciones, correspondencia, impresos y suscripcion á periódicos.....	"	"	"	303	49		
6	Instrumentos y efectos de delineacion.....	"	"	"	109	25		
7	Alumbrado y combustible.....	"	"	"	494	08		
8	Conservacion y renovacion del mobiliario.....	"	"	"	18	03		
9	Estudios.....	"	"	"	2	"		
10	Gastos judiciales y administrativos.....	"	"	"	3.199	99		
					30 823	61	30.823	61
	Cap. 3.º—Expropiaciones.							
1	Adquisicion de terrenos.....	"	"	"	67.414	23		
2	Formacion de expedientes.....	"	"	"	1.688	75		
					69.102	98	69.102	98
	Cap. 4.º—Explanaciones.							
1	Excavaciones.....	42.412	31	60.560	"	96		
2	Trasportes de tierras.....	21.980	93	22.576	"	13		
3	Muros.....	13.011	78	13.776	19.132	40		
4	Sancamientos y accesorios.....	"	"	854	"	85		
5	Diversos.....	1.614	36	19.736	63	63		
		79.019	38	117.505	19.196	03	215.720	80
	Cap. 5.º—Obras de fábrica.							
1	Obras menores.....	21.384	82	2.111	"	38		
3	Diversos.....	7	60	"	"	"		
		21.392	42	2.111	"	38	23.503	80
	Cap. 6.º—Túneles.							
1	Construccion.....	206.707	10	150.192	5.969	58		
2	Diversos.....	"	"	"	19.434	54		
		206.707	10	150.192	25.394	12	382.293	91
	Cap. 12.—Material de la construccion.							
1	Material de mayor cuantia.....	"	"	"	21.475	42		
2	Herramientas y efectos varios.....	"	"	"	107	58		
3	Servicio sanitario.....	"	"	"	102	"		
		"	"	"	21.685	"	21.685	"
	Cap. 15.—Telégrafo eléctrico.							
6	Diversos.....	"	"	"	133	25		
		"	"	"	133	25	133	25
	Totales.....							
		307.118	90	269.809	166.334	99	743.263	35
	A deducir por reintegros de contratistas y destajistas de cuentas de otros ejercicios.....							
		1.191	24	19.411	"	"	20.602	54
	TOTALES GENERALES.....	305.927	66	250.398	166.334	99	722.660	81

FERRO-CARRILES DEL NOROESTE.

GASTOS de la Nueva construcción correspondientes al tercer trimestre de 1879 á 1880.

Artículos.	PONFERRADA A LA CORUÑA.		PONERRADA Á SÁRRIA.		SÁRRIA Á LUGO.		TOTALES. Pesetas.
	Ajuste. Pesetas.	Administración. Cts.	Ajuste. Pesetas.	Administración. Cts.	Ajuste. Pesetas.	Administración. Cts.	
1	Personal facultativo.....	16.613	46	7.597	99	64.383	39
2	Id. administrativo.....	3.597	62	1.926	49		
3	Indemnizaciones y gastos diversos del personal.....	8.314	86	2.892	41		
4	Gastos de oficinas y alquileres.....	445	25	585	49		
5	Publicaciones, correspondencia, impresos y suscripción á periódicos.....	41	34	189	2		
6	Instrumentos y efectos de delineación.....	5	50	94	50		
7	Alumbrado y combustible.....	356	25	43	83		
8	Conservación y renovación del mobiliario.....	15	37	81	50		
9	Estudios.....	232	36	585	25		
10	Gastos judiciales y administrativos.....	15.514	44	4.890	48		
11	Diversos.....	360	2	2	2		
	Cap. 3.º—Expropiaciones.	45.496	45	18.886	94		
1	Adquisiciones de terrenos.....	86.148	06	4.871	71		
2	Formación de expedientes.....	1.512	50	481	25		
	Cap. 4.º—Explanaciones.	87.660	56	5.352	96		
1	Excavaciones.....	74.371	69	15.431	89		
2	Transportes de tierras.....	1.793	59	36.329	56		
3	Muros.....	343	80	2.492	94		
4	Saneamientos y accesorios.....	498	44	3.077	65		
5	Diversos.....	2.095	99	2.506	36		
	Cap. 5.º—Obras de fábrica.	2.095	99	673	50		
1	Obras menores.....	77.007	52	45.080	01		
2	Puentes y viaductos.....	6.047	64	11.959	57		
3	Diversos.....	1.001	62	254.502	51		
	Cap. 6.º—Túneles.	17.480	93	43	78		
1	Construcción.....	327	50	266.505	86		
2	Diversos.....	132.548	60	2	2		
	Cap. 7.º—Estaciones.	132.548	60	2	2		
1	Edificios de viajeros y oficinas.....	74.371	69	18.723	73		
	Cap. 9.º—Material fijo de vía.	1.793	59	18.723	73		
1	Carriles, eclisses, tornillos.....	34.896	75	2.674	91		
2	Traviesas.....	38.250	50	3	3		
3	Balasto.....	13.137	50	3	3		
4	Asiento de vía.....	86.284	25	3	3		
	Cap. 10.—Material fijo de estaciones.	86.284	25	3	3		
1	Cambios y cruzamientos.....	6.753	58	6.753	58		
4	Aguadas.....	341	34	341	34		
5	Plataformas.....	9.081	34	9.081	34		
	Cap. 11.—Material móvil.	16.175	92	16.175	92		
1	Locomotoras y tenders.....	112.782	23	112.782	23		
4	Wagones plataformas.....	30.000	78	30.000	78		
7	Diversos.....	462	78	462	78		
	Cap. 12.—Material de la construcción.	143.245	01	143.245	01		
1	Material de mayor cuantía.....	509	82	5.375	24		
2	Herramientas y efectos varios.....	1.056	87	65	24		
3	Servicio sanitario.....	13	25	5.440	24		
	Cap. 13.—Pasos á nivel y variaciones.	1.579	94	5.440	24		
1	Pasos á nivel.....	156	97	156	97		
2	Variaciones de caminos.....	7.400	51	5.126	73		
	Cap. 14.—Accesorios generales.	7.400	51	5.283	70		
4	Almacenes provisionales.....	184	75	240	2		
5	Vallas y cierres de estaciones.....	184	75	240	2		
	Cap. 15.—Telégrafo eléctrico.	41	25	41	25		
1	Aparatos.....	30	38	30	38		
5	Aisladores.....	56	38	56	38		
6	Diversos.....	127	63	127	63		
	Cap. 16.—Gastos para abrir la explotación.	3.432	85	3.432	85		
4	Diversos.....	3.432	85	3.432	85		
	TOTALES GENERALES.....	215.603	76	154.826	12	1.010.716	29

ESTADO NÚM. 8.

FERRO-CARRILES DEL NOROESTE.

RESUMEN por capítulos del total gastado por el Consejo en obras de Nueva construcción.

Capítulos.		Pesetas.	Cénts.
2	Dirección de las obras, estudios, gastos de intervención y vigilancia por el Gobierno, etc.....	886.849	06
3	Expropiaciones.....	561.037	52
4	Explanaciones.....	1.821.982	89
5	Obras de fábrica.....	1.051.967	80
6	Túneles.....	1.982.474	82
7	Estaciones.....	27.397	42
9	Material fijo de vía.....	1.070.593	13
10	Material fijo de estaciones.....	31.573	61
11	Material móvil.....	498.064	15
12	Material de la construcción.....	254.353	49
13	Pasos á nivel y variaciones.....	22.456	45
14	Accesorios generales.....	27.499	43
15	Telégrafo eléctrico.....	22.362	41
16	Gastos para abrir la explotación.....	3.432	85
	TOTAL.....	8.262.045	03

Además se ha invertido con cargo á gastos de primer establecimiento, como puede verse en las Memorias relativas á explotación, la suma de pesetas 888.608,34 en compras y construcciones para la terminación de las Secciones abiertas al servicio público.

RESÚMEN.

En Memorias anteriores ha consignado este Consejo detalladamente las dificultades que habia tenido que vencer para organizar el servicio de nueva construccion de las lineas del Noroeste, dificultades que nacian del hecho de la suspension de las mismas: 1.º, por la necesidad de definir con toda claridad y precision el estado en que se encontraban al encargarse el Consejo de la continuacion de las obras en Febrero de 1878: 2.º, de la necesidad tambien de estudiar nuevos proyectos para su terminacion: 3.º, por la falta absoluta de medios y antecedentes técnicos y administrativos, y por fin, de entorpecimientos inherentes los unos á la naturaleza de la incautacion, y debidos otros á circunstancias especiales que oportunamente se consignaron en las Memorias á que antes se ha aludido.

Juzga ahora el Consejo conveniente resumir en breves páginas la marcha seguida y resultados obtenidos para su más fácil apreciacion.

En 8 de Abril de 1878 el Gobierno encargó al Consejo que preparara lo necesario para que las obras, de nueva construccion, comenzasen tan pronto como las Córtes votaran la ley de subsidios.

Para dar debido cumplimiento á lo dispuesto, el Consejo empezó fijando reglas generales para la ejecucion sucesiva de las obras en la imposibilidad de emprenderlas todas á la vez. Decidió disponer para su pronta ejecucion aquellos trozos que por un extremo enlazasen con las Secciones explotadas, y por el otro con alguna carretera general.

Respecto al sistema de ejecucion, acordó emplear, ya el de subasta, ya los concursos, ya las contratatas parciales y directas por trozos, ya el de administracion, segun lo aconsejaran las circunstancias especiales de cada Seccion ó trozo, y siempre obteniendo previamente la autorizacion del Gobierno para cada caso particular.

Estos diversos sistemas daban lugar á una diferencia esencial respecto á la época en que podia empezarse á trabajar nuevamente en las obras suspendidas.

Era indispensable tener completamente terminados los proyectos que habian de servir de base para el contrato, cuando este hubiera de ser resultado de una subasta ó concurso.

Pero bastaba tener previamente definida la situacion de las obras, al encargarse de ellas el Consejo, para proceder á su continuacion si aquellas se hacian por contratos parciales y directos ó por administracion: pudiendo adelantarse, en este último caso, notablemente la época en que se diera principio á la continuacion de las obras.

En los cuadros números 1, 2 y 3 se consignan las fechas en que sucesivamente se terminaron los proyectos.

De dichos cuadros y de lo expuesto detalladamente en Memorias anteriores se deduce en resúmen:

Que á fin de Mayo de 1879 tenia el Consejo dispuesto lo necesario para continuar las obras en las Secciones todas en que aquellas se hallaban interrumpidas, aceptando para una parte de ellas el sistema de ajustes ó contratos parciales empleado ya con buen éxito en las Secciones de Puente de los Fierros á Pola de Lena y de Sárria á Lugo. A fin de Setiembre del mismo año de 1879 se hallaban terminados todos los proyectos y hubiera podido, por tanto, anunciarse la subasta ó concurso para las de todas las líneas.

Construccion.—En los cuadros números 4, 5 y 6 se consignan las fechas en que se dió principio á la construccion de las obras en los diversos trozos en que por el Consejo se ha emprendido la ejecucion de las suspendidas, y los plazos en que sucesivamente podrian terminarse las diversas Secciones dada la marcha seguida por el Consejo.

Estas indicaciones relativas al estado de adelantamiento de las obras se completan con el perfil gráfico de las líneas en construccion, en el que detalladamente se consigna el estado de avanzamiento en que se encontraban los desmontes, terraplenes, etc., cuando se verificó la trasferencia de las líneas del Noroeste á la nueva Compañía y con las descripciones detalladas que de la marcha de las obras se hace en las Memorias parciales anteriormente citadas. Tanto estas Memorias como los perfiles gráficos *arriba mencionados* se han remitido á la Superioridad.

Contabilidad.—En el cuadro número 7 se consigna el presupuesto de las obras que quedaban por construir al verificarse la incautacion de las líneas y encargarse de ellas el Consejo.

A propósito de cuanto á gastos se refiere, el Consejo se limitará á consignar aquí:

Que todos los presupuestos que han servido de base para los contratos

se han formulado aplicando á las diversas unidades de obras los precios mismos del proyecto oficial, con arreglo al cual se venian construyendo por la antigua Compañía.

Que solo se aumentaron los precios expresados para algunos trozos de la Seccion de Brañuelas á Ponferrada, prévia autorizacion superior, y despues de haberse comprobado la insuficiencia de los precios del presupuesto oficial, por el hecho de haber quedado desiertas tres subastas relativas á obras de dicha Seccion.

Que todas las obras que se emprendieron por subasta ó concurso en las demás Secciones de la línea se contrataron con rebaja al ménos del 15 ó 17 por 100 respecto al presupuesto oficial de contrata. Y que á excepcion del túnel de la Perruca, que se subastó con una rebaja de 35,0406 por 100 y cuya contrata fué forzoso rescindir, las obras se han continuado por el Consejo sin encontrar dificultades.

Que iguales rebajas de 15 y 17 por 100 respecto al presupuesto oficial de contrata se han obtenido en los ajustes parciales celebrados por el Consejo, siendo tambien satisfactoria la marcha de las obras que por este sistema se han ejecutado, con la sola excepcion del trozo núm. 2 de la Seccion de Sárria á Lugo, cuyo contrato se rescindió en Julio de 1879 por las razones expuestas al Gobierno en comunicaciones anteriores del Consejo.

Las obras emprendidas por administracion tenian por objeto, bien reparar desperfectos ocurridos durante el tiempo en que estuvieron suspendidas y que se debian á hundimientos de túneles, ruina de muros, etc., etc., ó bien aprovechar la estacion oportuna para anticipar la ejecucion de obras de fundacion en puentes importantes. Por su naturaleza estas obras no admitian presupuesto prévio.

Para que puedan apreciarse *á posteriori* los resultados en ellas obtenidos, se han formulado y remitido á la Superioridad memorias y planos que constituyen verdaderas monografias de todas las obras de alguna importancia que se han realizado por administracion.

En el siguiente cuadro aparece lo gastado por semestres desde que se dió principio á las obras en Agosto de 1878:

	Pesetas.
Gastos hechos en el primer semestre de 1878-79.....	328.654,57
Id. segundo id. de id.	989.933,42
Id. primer id. de 1879-80.....	4.328.935,45
Id. la primera mitad del segundo semestre de 1879-80...	2.614.521,59
	<hr/>
TOTAL.....	8.262.045,03
	<hr/>

Su exámen hace ver hasta qué punto habia el Consejo desarrollado sus medios de accion. En los tres últimos meses de Enero, Febrero y Marzo ascendieron los gastos de nueva construccion á pesetas 2.614.521,59. Y debe tenerse presente que además de ser de los meses más cortos y menos favorables para dar actividad á las obras, se trabajaba en una línea cuya longitud, respecto del total que faltaba por concluir, era solo de 40 por 100.

El Consejo, por su parte, tiene una verdadera satisfaccion en consignar que todo el personal ha sabido corresponder á la confianza en él depositada.

Número 1.

CUADRO EN QUE SE DETALLA LA SUBDIVISION EN TROZOS DE LA LÍNEA PARA EL ESTUDIO DE SUS PROYECTOS.
Fecha en que se dió principio al estudio, y la en que estos quedaron terminados.

LÍNEAS.	TROZOS.	Longitud de los trozos.	Fecha en que se dió principio á los estudios.	Fecha en que se terminaron los proyectos.
Leon á Gijon. . .	Busdongo al túnel de la Perruca.....	<i>Metros</i> 2.380. >	Mayo 1878. Febrero 1879. Idem. Idem. Idem. Idem. Idem. Idem. Idem. Idem. 24 Junio 1878. 9 Julio 1878. 10 Setiembre 1878.	Junio 1878. Junio 1879. Idem. Idem. Mayo 1879. Marzo 1879. Junio 1879. Marzo 1879. Idem. 9 Julio 1878. 10 Setiembre 1878. Enero 1879.
	Túnel de la Perruca.....	3.004,60		
	Túnel al paso á nivel.....	920. >		
	Paso á nivel al Barranco de Pajares.....	1.750,06		
	Barranco de Pajares al túnel del Serron.....	2.350,75		
	Túnel del Serron al Barranco de Navedo.....	3.126,21		
	Barranco de Navedo al Valle de Salguero.....	8.628,33		
	Valle de Salguero á Carvas de las Cuestas.....	1.325,58		
	Carvas de las Cuestas al Valle de la Llانةza.....	9.020,65		
	Valle de la Llانةza á Felgueras.....	11.228,82		
	Puente de los Fierros á Congostinas.....	4.628,18		
	Congostinas á la Noyala.....	4.702,96		
	Noyala á Pola de Lena.....	3.011. >		
Oviedo á Trubia. . .		56.057,14		
		12.675. >		
		68.732,14		

Número 2.

CUADRO EN QUE SE DETALLA LA SUBDIVISION EN TROZOS DE LA LÍNEA PARA EL ESTUDIO DE SUS PROYECTOS.
Fecha en que se dió principio al estudio, y la en que estos quedaron terminados.

LÍNEA.	TROZO.	SUB-TROZOS.	Longitud de los trozos.	Fecha en que se dió principio á los estudios.	Fecha en que se terminaron los proyectos.
Palencia á Ponferrada.. . .	Brañuelas á Ponferrada.....	3.º Túnel del Lazo.....	<i>Metros.</i> 6.488	26 Mayo 1878. 2 Julio 1878. Idem. 19 Nov. 1878. 4 Enero 1879.	Julio 1878. Noviembre 1878. Idem. 4 Enero 1879. 16 Abril 1879.
			7.696		
			1.976		
			4.899		
			18.347		
			8.566		
			47.972		

Número 3.

CUADRO EN QUE SE DETALLA LA SUBDIVISION EN TROZOS DE LA LÍNEA PARA EL ESTUDIO DE SUS PROYECTOS.
Fecha en que se dió principio al estudio, y la en que estos quedaron terminados.

LÍNEA.	TROZOS.	SUB-TROZOS.	Longitud de los trozos.	Fecha en que se dió principio á los estudios.	Fecha en que se terminaron los proyectos.
Ponferrada á la Coruña. . . .	Ponferrada á Petin..... Petin á Rairos..... Rairos á Monforte..... Monforte á Aspera..... Aspera á Vilar de María..... Vilar de María á Sárria..... Sárria á Lugo.....	Aspera al Oural..... Túnel del Oural y avenidas... Sárria á la Puebla de San Julian..... Puebla de San Julian á Lugo.. Al eje de la estacion de Lugo..	<i>Metros.</i> 16.000	4 Octubre 1878. Idem. 1.º Marzo 1879. Febrero 1879. Idem. Noviembre 1878. Idem. Idem. Idem. Octubre 1878. Idem. Idem. Idem.	Febrero 1879. Idem. Julio 1879. Setiembre 1879. Agosto 1879. Abril 1879. Idem. Idem. Idem. Setiembre 1879. Idem. Idem. Idem.
			11.000		
			33.102		
			26.959		
			24.439		
			6.085		
			15.165		
			4.780		
			8.795		
			450		
			6.860		
			6.900		
21.600					
200					
182.285					

Número 4.

ESTADO QUE MANIFIESTA LAS ÉPOCAS EN QUE SE EMPEZARON LAS OBRAS, Y LAS DE SU TERMINACION PROBABLE.

LÍNEAS.	TROZOS.	Longitud de los trozos.	Estado de las obras al tiempo de la incautación.	Fechas en que se dió principio á la continuación de las obras por el Consejo.	Plazos probables de terminación.
Leon á Gijon. . .	Busdongo al túnel de la Perruca.....	2.380, >	Casi terminadas. Poco adelantadas. Casi terminadas. Comenzadas. Idem. Idem. Sin comenzar. Comenzadas. Sin comenzar. Idem. Comenzadas. Idem. Idem.	10 Enero 1879.	A los 48 meses.
	Túnel de la Perruca.....	3.004,60			
	Túnel al paso á nivel.....	920, >			
	Paso á nivel al Barranco de Pajares.....	1.750,06			
	Barranco de Pajares al túnel del Serron...	2.330,75			
	Túnel del Serron al Barranco de Navedo..	3.126,21			
	Barranco de Navedo al Valle de Salguero.	8.628,33			
	Valle de Salguero á Carvas de las Cuestas..	1.325,58			
	Carvas de las Cuestas al Valle de la Llanaza	9.020,65			
	Valle de la Llanaza á Felgueras.....	11.228,82			
Oviedo á Trubia. .	Puente de los Fierros á Congostinas.....	4.628,18	Comenzadas. Idem. Idem.	18 Setiembre 1878 Idem. Febrero 1879.	Otoño de 1880.
	Congostinas á la Noyala.....	4.702,96			
	Noyala á Pola de Lena.....	3.011, >			
		56.057,14			
	12.675, >			21 Octubre 1879.	A los 24 meses.
		68.732,14			

Número 5.

ESTADO QUE MANIFIESTA LAS ÉPOCAS EN QUE SE EMPEZARON LAS OBRAS, Y LAS DE SU TERMINACION PROBABLE.

LÍNEA.	TROZO.	SUB-TROZOS.	Longitud de los trozos.	Estado de las obras al tiempo de la incautación.	Fechas en que se dió principio á la continuación de las obras por el Consejo.	Plazos probables de terminación.	
Palencia á Ponferrada.	Brañuelas á Ponferrada.....	3.º Túnel del Lazo.	1.º	6.488	Comenzadas. Idem. Idem. Idem. Idem. Terminadas excepto el muro de Brunnery.	7 Nov. 1878. 17 Mayo 1879. 20 Feb. 1879. 12 Ag. 1879. 21 Oct. 1879. 1.º Set. 1878.	A los 24 meses. A los 20 meses. Junio 1881. A los 18 meses. A los 18 meses. Primavera 1880.
			2.º	7.696			
			3.º	1.976			
			4.º	4.899			
			5.º	18.347			
			6.º	8.566			
				47.972			

Número 6.

ESTADO QUE MANIFIESTA LAS ÉPOCAS EN QUE SE EMPEZARON LAS OBRAS, Y LAS DE SU TERMINACION PROBABLE.

LÍNEA.	TROZOS.	SUB-TROZOS.	Longitud de los trozos.	Estado de las obras al tiempo de la incautación.	Fechas en que se dió principio á la continuación de las obras por el Consejo.	Plazos probables de terminación.
Ponferrada á la Coruña. . .	Ponferrada á Petin....	1.º	16.000	Terminadas.		
		2.º	11.000			
		3.º	33.102			
	Petin á Rairos.....		26.959	Adelantadas.		
			24.439			
	Rairos á Monforte....		6.035	Sin empezar.		
	Monforte á Aspera....		15.165			
	Aspera á Vilar de María.....	Aspera al Oural.....	4.780			
	Vilar de María á Sárria	T. del Oural y avenidas	8.795			
	Sárria á Lugo.....	Sárria á la Puebla de S. Julian	1.º	450		
2.º			6.860			
Puebla de San Julian á Lugo.....		1.º	6.900			
		2.º	21.600			
Al eje de la estacion de Lugo.....		200	Terminado.			
		182.285				

Número 7.

AVANCE del coste á que podrá ascender la terminacion de las obras que dejó sin terminar ó sin ejecutar la antigua Compañía concesionaria, comprendiendo la adquisicion del material fijo y móvil y demás gastos necesarios para completar las líneas de Palencia á Ponferrada, Ponferrada á la Coruña, Leon á Gijon y Oviedo á Trubia, de cuya longitud total de 372 kilómetros quedaban por hacer ó por concluir 292.



	PESETAS.
Terminacion de las obras de tierra, fábrica y túneles, en las Secciones en construccion.....	56.250.000
Material fijo y asiento de vía para los mismos.....	10.500.000
Material de traccion y móvil para los mismos.....	4.250.000
Telégrafo eléctrico.....	250.000
Estaciones, casillas de guardas y gastos diversos de establecimiento.....	2.000.000
Terminacion de obras y demás gastos para completar las Secciones que se hallan en explotacion.....	1.750.000
<i>Total general.....</i>	75.000.000
REALES VELLON.....	300.000.000

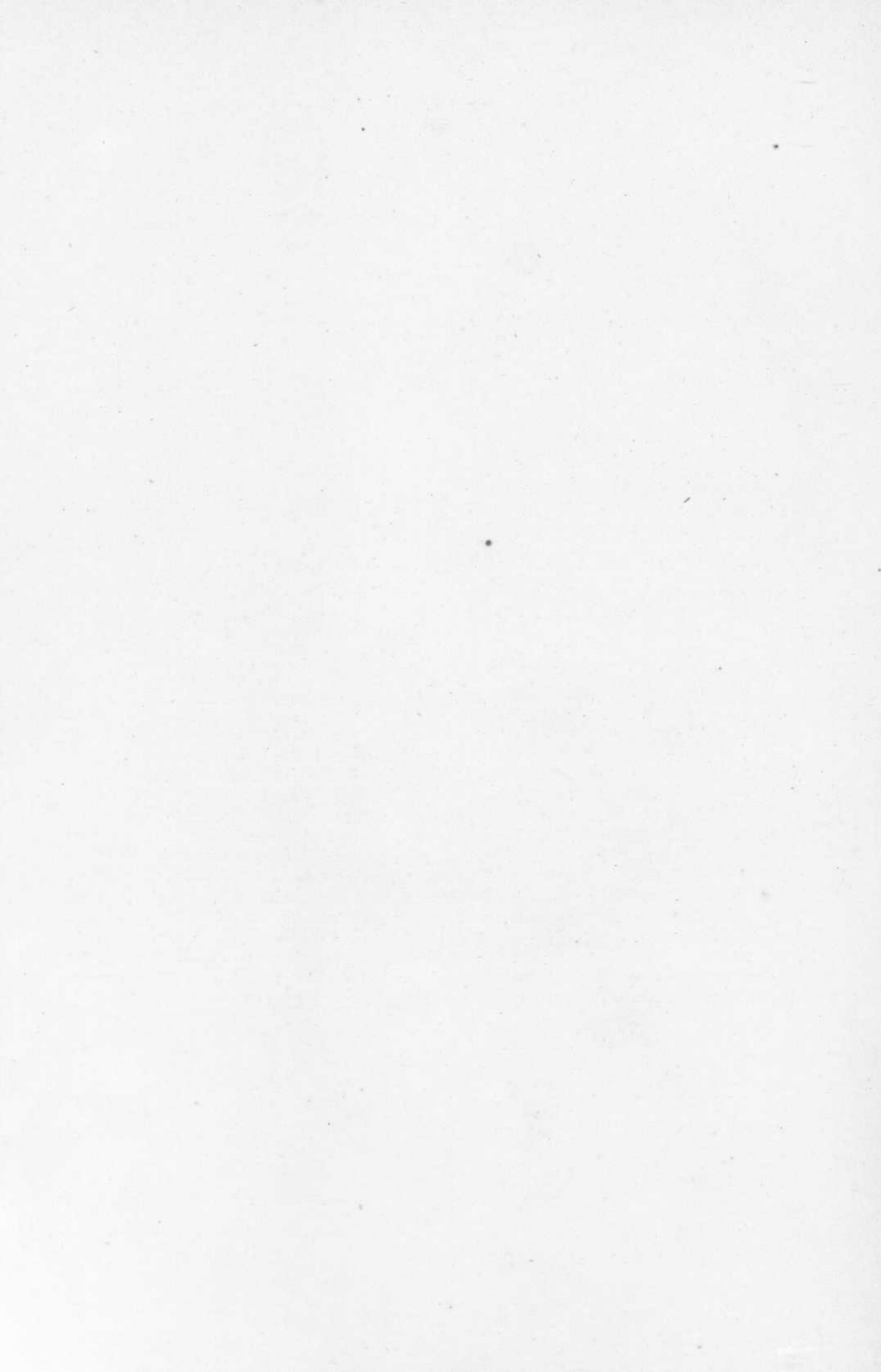
NOTA. Las bases que han servido para la formacion del presupuesto han sido:

1.º Para las Secciones ó trozos en que el Consejo ha efectuado obras, el coste de las expropiaciones, explanaciones, obras de fábrica y túneles, está calculado con arreglo á los contratos celebrados y gastos hechos.

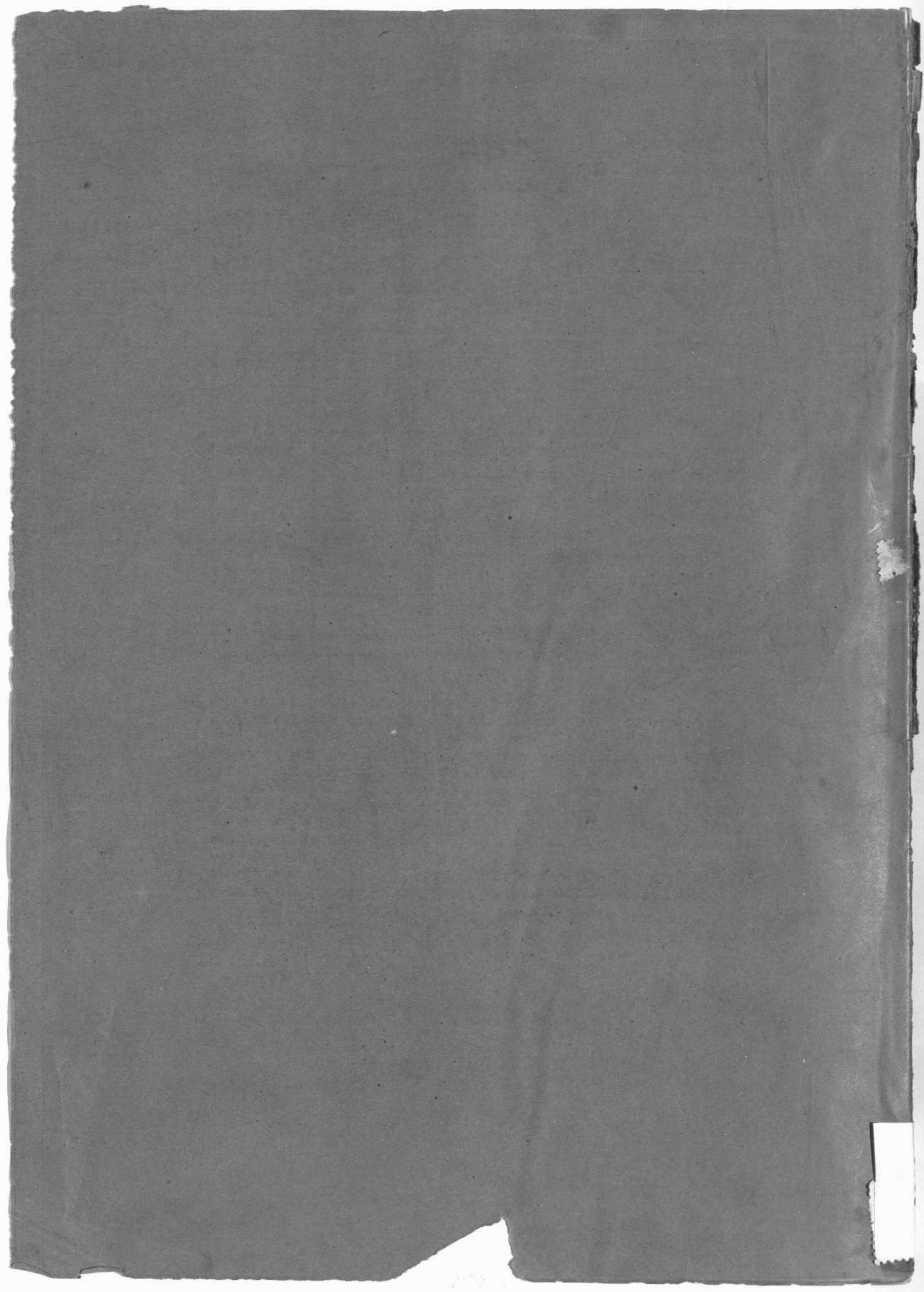
2.º Para las Secciones restantes, el coste de las expropiaciones, explanaciones, obras de fábrica y túneles, se ha calculado con arreglo á los precios del presupuesto oficial.

3.º Tanto para las Secciones en construccion, como para aquellas cuyas obras no se habian contratado, se han incluido en el coste de las expropiaciones, explanaciones, obras de fábrica y túneles dos partidas alzadas; una para sufragar los gastos consiguientes al estado de suspension de las obras, y otra para responder á los imprevistos que pudieran ocurrir.

4.º El importe de la vía y del material móvil se ha calculado teniendo en cuenta los precios corrientes y la cantidad de material que se necesitaba para explotar las líneas durante los primeros años, que es inferior á la que se pide en el presupuesto oficial.







69008

80069