

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

BOLETIN DE NOTICIAS Y ANUNCIOS

MADRID 15 DE JULIO DE 1883.

4.ª SERIE.

TOMO I.º

NUM. 13.

FERRO-CARRIL CENTRAL DE VIZCAYA. BILBAO A DURANGO.

Con verdadera satisfaccion hemos recibido en la Redaccion la Memoria leida el 14 de Abril último por el Consejo de Administracion de este ferro-carril en la Junta general de accionistas acerca de los progresos durante el año 1882 y su actual situacion. En esta Memoria se consigna que en 1.º de Junio del citado año tuvo lugar el comienzo á la explotacion de la línea, cinco meses ántes de espirar el plazo legal de construccion, y que poquísimos tiempo fué necesario para comprender que los resultados superaban en mucho á los datos de la Memoria del proyecto, no bastando el material fijo y móvil con que se inauguró la línea. Las necesidades siempre crecientes del servicio, obligaban á ampliar y desarrollar el primitivo trayecto de 37^k,50 con nuevas vías, ampliando las estaciones y apeaderos, y construyendo apartaderos y ramales hasta 41^k,00 de longitud de vías en todos conceptos. Aumentándose por esta razon el material de carriles y tranvías, y dos locomotoras, doce coches y treinta y cinco wagones de todas clases, así como nuevas grúas, básculas y otros efectos. Siendo además necesaria la construccion de algunos trozos de carretera para servi-

cio de la estacion y almacenes. Se proyecta un taller de reparaciones y nuevos almacenes-muelles en Bilbao, cuya situacion dependerá de la estacion definitiva para viajeros. Todas las obras de aumento referidas responden á la bondad del negocio, y aunque exijan nuevos sacrificios, éstos serán reproductivos; y tambien el Consejo añade, para satisfaccion del accionista, que todas las obras hasta aqui ejecutadas, resultan con alguna economia respecto del presupuesto aprobado.

Los resultados consignados en el cuadro que se acompaña, del tráfico desde 1.º de Junio al 31 de Diciembre de 1882, dan á conocer que este ferro-carril ofrece la particularidad de ser uno de los pocos en España, que en los primeros meses de explotacion produjo beneficios á los accionistas. Merced al movimiento siempre creciente, á la economia de construccion y administracion, y á no haber ocurrido accidente alguno en esos siete meses de explotacion, el producto líquido, deducido gastos, intereses y amortizacion, alcanza la cifra de 91.827,15 pesetas, que representa un interés al capital social equivalente á 7,87 por 100 al año. Cuyo producto líquido fué debido principalmente al movimiento de viajeros, toda vez que faltaba material para trasportar mercancías.

Con gran satisfaccion nuestra leemos en la Memoria la gratitud del Consejo hácia el Director facultativo, nuestro ilustrado compañero don Adolfo de Ibarreta, por lo concienzudamente que se han ejecutado las obras de este ferro-carril, que construidas con economía, han resistido despues sin deterioros grandes temporales y fuertes nevadas. Consiguiéndose reducir al propio tiempo los gastos de explotacion al 40 por 100 sobre la totalidad de ingresos:

Rodillo compresor de vapor.— La utilidad de la compresion del firme por medio del vapor, está hoy en día reconocida, no solamente á causa de la facilidad y economía, sino tambien por la poca resistencia que opone á la traccion de los caballos los caminos, afirmados de este modo.

El rodillo empleado en Francia es del sistema *Gelerat*; alguno del sistema *Aveling y Porter* se han empezado á usar, sistema adoptado por el ayuntamiento de Madrid, que es el que se emplea en los afirmados de las calles de la capital.

Este rodillo se compone de una caldera tubular horizontal de locomóvil, sobrepuesta de dos cilindros de vapor igualmente horizontales.

La parte de detrás de la máquina está sostenida por dos ruedas de hierro con corona de fundicion muy dura, montadas sobre un eje motor, que recibe por el intermedio de unos engranajes el movimiento del árbol-manivela.

La parte de delante se apoya sobre un avantren, compuesto de una chapa de fundicion, pudiendo girar sobre un eje vertical, que hace de

clavija maestra y dos ruedas del mismo ancho que las matrices, pero de menor diámetro.

En las extremidades de la chapa de que hemos hablado, están fijas dos cadenas que vienen á arrollarse en sentido contrario sobre dos pequeños tambores, que forma parte de un árbol transversal colocado debajo de la caldera. Este árbol, que lleva una rueda de dientes helizoidales, la mueve el maquinista por el intermedio de un árbol inclinado colocado cerca del hogar, y que lleva un volante y un tornillo sin fin. Haciendo girar el tornillo sin fin en uno ú otro sentido, se arrolla una cadena y se desarrolla otra, lo que dá por resultado hacer girar el avantren en uno ú otro sentido, y por consiguiente, cambiar la direccion del rodillo.

Las ruedas llevan unos rastrillos, con objeto de desprender los guijarros y tierra que puedan adherirse á las coronas de fundicion. Un cambio de marcha ordinario permite cambiar á voluntad la direccion de la máquina.

Estos rodillos se construyen de las cinco magnitudes siguientes:

PESO. — Kilógrs.	Ancho ocupado por los cilindros.	Fuerza en caballos.	PRECIO. — Francos.
8.000	1m,440	5	11.000
10.000	1m,900	6	12.120
12.500	2m,050	6 ¹ / ₂	13.850
15.000	2m,200	7	15.540
20.000	2m,360	8	18.980

Papel incombustible. — Hemos tenido el gusto de ver la experiencia