

ANO I MADRID 1.º DE JULIO DE 1893 NÚM. 11

Se publica los días **1** y **15** de cada mes.  
 No se devuelven los originales.  
 La correspondencia y petición de suscripciones y anuncios, se dirigirán á las oficinas  
**Calle de San Bernardino, 7, trip.º, pral. derecha.**

**SUSCRIPCION**

Madrid y provincias. . . . .	Trimestre.	Pescetas.	<b>3</b>
Ídem id.	Año. . . . .		<b>11</b>
Extran ero y Ultramar. . . . .	Año. . . . .		<b>18</b>
Número atrasado. . . . .			<b>1</b>

**Pago adelantado.**

**El ferrocarril del Meridiano.**

(Continuación).

2.ª Sección. Longitud 48.708 metros.—Esta sección, cuya longitud no requiere otra subdivisión, comprende el trazado de la provincia de Segovia hasta su límite con la de Burgos.

Como cuencas principales sólo tenemos las del río Duraton, pues de esta se pasa á la del Duero, atravesando una pequeña parte de la del Riaza. Del tanteo hecho, resulta que para aproximarse á la dirección rectilínea compatible con las condiciones impuestas y la mejor comarca, habrá que pasar por los pueblos de Santo Tomé del Puerto, Cerezo de Arriba, Castillejo, Boceguillas, Fresno de la Fuente y Onrrubia, si bien con un desarrollo de 8 á 10 kilómetros se obtendría un trazado en mejores condiciones, con menores pendientes y movimientos de tierras, dirigiéndose al Este de Santo Tomé del Puerto, á Riaza.

El trazado, al empezar esta sección, se dirige de Sur á Norte en pendiente del 1 por 100 en la dirección de la carretera de Fresno, á desembocar del estrecho callejón, cambiando hacia el Este lo que origina un tunel de 910 metros en el kilómetro 95. Próximamente á un kilómetro de la salida de éste se halla proyectada la estación de Santo Tomé del Puerto, hallándose el pueblo á unos dos kilómetros.

Continúa el descenso á diez milésimas, salvando arroyos de pequeña importancia, en dirección de Sur á Norte, para llegar al pueblo de Cerezo de Arriba, situándose la estación muy próxima á este pueblo y

al de Soto, con facil acceso por el camino que une dichos pueblos.

La estación siguiente es la de Castillejo, á la que se llega aún con descenso, pero sin grandes movimientos de tierras ni obras de fábrica, y cruzándose las carreteras de Madrid á Irún y de Castillejo á Sepúlveda. Desde este punto vuelve á remontar el trazado para salvar la divisoria entre los rios Duraton y Riaza, ya con menores inclinaciones, pues entre Castillejo y Boceguillas no pasan de seis milésimas, teniendo que dirigir el trazado hacia el Oeste á fin de contornear el cerro por el que asciende la carretera de Irún, y llegando á Boceguillas con una rasante horizontal de 1.470 metros, en la cual, después de cruzada la carretera de Irún hemos proyectado la estación de Boceguillas.

Entre este pueblo y el de Fresno de la Fuente, el trazado sube por la orilla izquierda del arroyo de Boceguillas, con terreno bastante despejado, pero con alguna rampa de 10 milésimas y un desmonte de alguna importancia para pasar á la pequeña vallejada de Fresno, después de cruzar la carretera de Irún con paso superior; á la salida de dicho desmonte se ha emplazado la estación de este último pueblo.

Desde este punto se dirige el trazado á salvar la divisoria entre los afluentes de los rios Duraton y Riaza, pasando próximo á los pueblos de Encinas, Carabias, Pradales y posesión de Casa Blanca. La rampa es de tres milésimas, sin desmontes ni obras de fábrica de consideración; la contrapendiente se halla separada por un tramo horizontal de 1.430 metros, no pasando aquella de 58 diezmilésimas, y sigue la cuenca del arroyo Rodendo, afluente de la orilla

izquierda del río Riaza, originándose algunos desmontes de consideración; se llega al pueblo de Onrrubia cuya estación se ha situado un kilómetro al Oeste y terminándose la sección en el kilómetro 141.164, límite de la provincia de Burgos.

Las únicas obras importantes de esta sección son el túnel núm. 8 y el puente sobre el río Castillejo, y las seis estaciones de Santo Tomé del Puerto, Cerezo de Arriba, Castillejo, Boceguillas, Fresno de la Fuente y Onrrubia; las alineaciones rectas comprenden una longitud de 36.004,87 metros, y 12.258,58 las curvas; las rasantes horizontales suman 6.710 metros y 42.319 las inclinadas.

Acompañamos un ligero croquis del trazado de ferrocarril del Meridiano, para que nuestros lectores puedan hacerse cargo de la importancia de la línea, y al que nos referiremos en lo restante de este artículo.

(Se continuará)



## PROPOSICIONES DE LEY

SOBRE

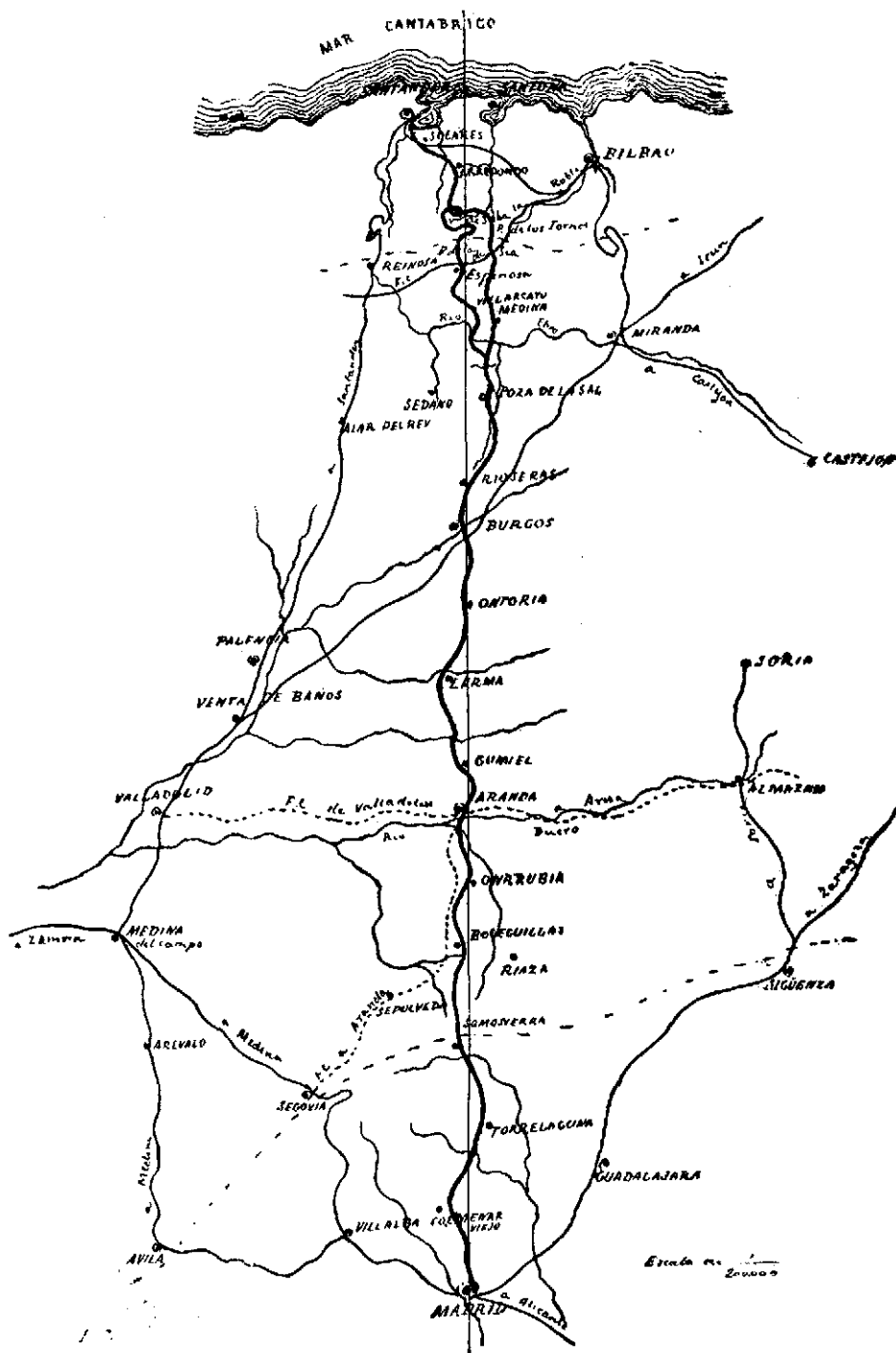
### FERROCARRILES

El Diputado á Cortes señor Castel, en la sesión del día 21 de Junio próximo pasado, dirigió varias preguntas al señor Ministro de Fomento sobre ferrocarriles, siendo una de ellas relativa al sinnúmero de proposiciones de ley que todos los días se presentan.

Es en efecto, chocante, tal demanda de concesiones, tanto de vía ancha como estrecha, mucho más cuando, á pesar de ello, estamos viendo que aun las líneas garantidas con una fuerte subvención, tardan en construirse por falta de capitales y algunas no pasan del replanteo.

Estamos por lo tanto conformes del todo con las opiniones expuestas por el Sr. Castel, las cuales tien-

## PROYECTO DE FERROCARRIL DE MADRID A SANTANDER POR BURGOS



den no á coartar la iniciativa individual en lo que se refiera al incremento de nuestra red ferroviaria, sino á impedir que, bajo este pretexto, se esté desacreditando cada día más el país en cuanto estos asuntos, lanzando al mercado, casi siempre extranjero y con el título pomposo de concesiones, unos cuantos papeles que nada tienen de ello, ni aun siquiera un estudio serio del asunto.

Esto da lugar al consiguiente descrédito por parte del capital, que repetimos, casi siempre es buscado en el extranjero, y además á que con igual objeto se presenten para un mismo trazado varias peticiones, haciendo muchas veces que los verdaderos interesados en la construcción de determinada línea y que tal vez cuenten con los elementos necesarios para construirla, desistan de sus propósitos, en vista de este nuevo género de competencias que tienen algo de analogía con lo que sucede con los primistas en las subastas. Sucede con mucha frecuencia que afluyen proyectos y peticiones allí donde hay una línea construida á quien perjudicar, porque tiene mayor recorrido, y cuyos iniciadores van guiados, no por el noble afán de proporcionar ventajas al país, si no por la recompensa, llamémosla así, que aquella Compañía pueda conceder á cambio de que no se le haga competencia. Esto mismo ocurre sin necesidad de que la línea se halle en explotación, pues cuenta con que á alguien se le ocurra la bondad de un trazado de vía férrea y haga sus estudios en mayor ó menor escala, y tenga algunos medios de realizarlo, para que inmediatamente salgan al palenque una infinidad de sujetos con su correspondiente proyecto, si alguna vez merece el nombre de tal, y su flamante proposición de ley, arrancada tal vez por distracción á algún Diputado amigo y con la cual se hacen fuertes, siempre para estorbar la acción del primer proyecto, nunca para llevar el suyo á la práctica.

También se da el caso (y este es el más general) de inventar trazados, tengau ó no condiciones de realización; y como en este país no hay nada más fácil que barrenar la ley y hacer caso omiso de ella, resulta sencillísimo hacerse propietario de una proposición de ley, aun aprobada, que, como dijo muy bien el Sr. Castel, nada significa ni á nada obliga, pero que engaña á los incantados, nacionales ó extranjeros, que ven en ese papel algo así como propiedad garantida por el Parlamento.

¿Cómo se consigue esto? Muy sencillamente. En algunos casos, los menos, se formula el proyecto con arreglo á ley, el cual es necesario para que el Ministro de Fomento presente ó permita la presentación de la proposición de ley; pero en muchos casos (y aun en estos se ve algo de respeto á la ley) *se inventa* un plano y un perfil, se escribe una memoria, sin entendimiento, aunque con voluntad; se arregla un presupuesto *plus minusve*, se encierra el todo y las partes en elegante caja y carpetas (otras veces ni aun esto) y cátafe un proyecto definitivo que ya permite la presentación de la proposición á las Cortes.

Pero todavía esto es poco; pues en la mayoría de los casos se presentan las proposiciones de ley, sin siquiera haber entregado en Fomento la aléluya ó proyecto necesario, y solo con la promesa de presentarlo, para lo cual ya se tiene buen cuidado de redac-

tar la proposición, de modo que los Diputados que suscriben, no se cojan los dedos.

Resumen; que lo que hace falta en todos los casos, es la aprobación de esa proposición de ley que *solamente autorice al Gobierno para conceder á D. Fulano, sin las formalidades de subasta, tal ó cual línea*. Esto le sirve al interesado para gestionar con un pomposo título de concesionario, siquiera sea en ciernes, la suscripción de acciones y obligaciones con la garantía de la atmósfera.

Claro es que, no habiendo el Gobierno otorgado la concesión, ningún perjuicio ha sufrido al parecer este ni la comarca interesada; pero esto, repetimos, es solamente al parecer, pues el descrédito de ese trazado proviene de haberse hecho cómplice el Gobierno y el Parlamento en conceder esa simulada concesión, sin la cual nadie haría caso de tal asunto, pues es sabido que los capitales extranjeros, que son los que aquí imperan, no atienden los asuntos que se hallan en proyecto.

Difícil parece cortar estos abusos; pues si por una parte se restringe la iniciativa individual, se daría lugar á que muchos proyectos realizables caerían en el olvido; pero también si continuamos en este estado de cosas, las secciones de los cuerpos Colegisladores no tendrán tiempo material para nombrar comisiones; y no es esto lo peor, si no que como cada trazado interesa á ciertos pueblos, estos y sus caciques serán siempre enemigos de los restantes proyectos, llegando con esto á una especie de cisma en el que nadie podrá entenderse y que ninguna ventaja resultará al país.

El temperamento medio es aquí el único aceptable, mucho más cuanto que es el aconsejado por la ley. En efecto; si para la presentación de una proposición se cumpliera con el art. 20 del reglamento de 24 de Mayo de 1878, para la ejecución de la ley de ferrocarriles, el señor Ministro de Fomento no consentiría su lectura, si en su departamento no se encontrara el proyecto referido, *completo, y en condiciones aceptables*, y en este caso, créanos el señor Ministro y el Sr. Castel, la persona que haya tenido que invertir un cierto capital, á veces nada despreciable en la confección del proyecto, si es que merece el nombre de tal, ya merece alguna confianza y pueden dársele aun mayores facilidades que las que hoy da la ley para hacerse concesionario de la línea.

En cambio, si á la simple inspección del proyecto se ve que es una aléluya, ó lo presenta incompleto, el deber del Ministro es impedir la lectura de la proposición por no haberse cumplido con los reglamentos.

Fijese además de esto un plazo, según propone el Sr. Castel con excelente criterio para constituir la fianza y adjudicar la concesión, transcurrido el cual, sin efectuarlo, será nula la autorización de las Cortes.

De este modo se habrá conseguido, si no anular del todo los males denunciados en su inspirado discurso por el Sr. Castel, por lo menos reducirlos considerablemente, que es por lo pronto lo que puede desearse.

## Las poderosas empresas.

Con este malicioso nombre denominan la mayoría de las gentes á las compañías de ferrocarriles y tramvías; se ha escrito mucho y se prosigue escribiendo, un día y otro día, á lo largo y á lo corto, generalmente en igual sentido, contra esas sociedades. Se murmura tanto de las Compañías ferroviarias, que á nuestro modo de pensar, ha degenerado en sistema, y sería tarea improba, hacerse eco de cuanto se dice, se comenta, y se habla, para desprestigiar á esas entidades.

Puede asegurarse en puridad, que todos cuantos hayan viajado, son otros tantos maldicientes de las Compañías de referencia.

No queremos en la presente ocasión prestar oído, ni dedicar la pluma, á la dolorosa tarea de dar forma á ese clamoreo de quejas; tiempo habrá, y más que suficiente, para llenar las páginas de nuestra REVISTA, justificando las razones en que se informa tanta censura.

Al presente, vamos á explanar el pensamiento que nos indujo á escribir, en la forma que deben tratarse estas cuestiones, sin dejarnos dominar por apasionamientos, con entereza de juicio, llamando las cosas por su verdadero nombre, y procurando antes, (por que así debe hacerse), un deslinde de campos, en los que estén representados los intereses de las Compañías, y los de esa agrupación que porque sí, hemos dado en llamar opinión.

No intentamos, en este número, defender á las Compañías ferroviarias, cuyas gestiones estamos muy lejos de creer defendibles; pero si procuraremos demostrar la injustificada conducta que con las mismas observan muchos, de un modo ó de otro, obligados por gratitud á las mismas.

En el próximo número cambiaremos la oración, sintetizando sin maliciosas argucias, el juicio que nos merecen esas Compañías; expondremos lo deficiente de su organización, y con datos concluyentes y terminantes, denunciaremos lo mucho denunciabile; haciendo al propio tiempo, la defensa del público vejado, cuyo público, no es el que chilla ni alborota, por todos los medios que su relativa é independiente posición le permite, si no ese otro público, que en todas las esferas y por deficiencias de nuestra vida social, no es nada, ni representa nada.

Vivimos en un pueblo de suyo impresionable; nos codeamos con una sociedad poco apta para respetar las leyes; en suma, son los españoles, gentes vale-

rosas y temerarias, cuando de valor se trata, pero indolentes y desconfiados, si al trabajo se los llama ó se les solicita para el desarrollo de las grandes resoluciones industriales y mercantiles.

Si á la iniciativa española se dejara el planteamiento de los problemas modernos, á esta fecha, se viajaría en España por el cómodo sistema de galeas, se gozaría de la luz que produce el aceite de oliva, y aún continuarían los torreros, prestando su rápido cometido.

En puridad, si en España se tienen vías férreas, y el potente vapor cruza rápido, salvando abismos, y ocultándose por entre las perforadas montañas; si nos transportamos cómodamente, (hasta cierto punto) de uno á otro extremo de las poblaciones urbanas, puede decirse, sin temor á ser desmentidos, que se debe única y exclusivamente, al dinero extranjero.

Aún recordamos los esfuerzos que se hicieron, para ver de conseguir la colocación de acciones, para construir el primer tramvia que se estableció en Madrid; infructuosos resultaron los trabajos; nadie quiso arriesgar ni una peseta, ante el temor de los resultados, que desde su principio consideraron desastrosos, cuantos españoles adinerados tuvieron ocasión de prestar su cooperación; es más, al comienzo de las obras férreas, todos los capitalistas españoles se escandalizaban del interés que se les ofrecía por los extranjeros, (el 2 ó el 3 por 100); el prudencial y corriente en casi toda Europa; y era natural la sorpresa; aquí en España, el capital produce un 50 por 100 ó un 100 por 100 empleado á la usura y á retro, y es más positivo este negocio, aunque del fondo de estas operaciones resulte algo escandaloso é inhumano, que exponerle á las contingencias de la oferta y la demanda, de la competencia y del trabajo.

Una vez realizada la difícil empresa de dotar á un pueblo de fáciles vías de comunicación, y de rápidos medios de transporte, ayudada como es natural, por las subvenciones del Estado, pero representando lo más importante, el capital, el esfuerzo, y la iniciativa del extranjero; (haciendo excepción del único español, el nunca bien llorado señor banquero Salamanca); procuraron entonces los españoles, que en esta tierra son conocidos por hombres de viso; introducir como se dice vulgarmente "la cabeza," en el seno de esas empresas, y bien claro se vé; y las Compañías ferroviarias apercibieron mejor, que lo ansiado por esos señores, eran unos cuantos reales por servicios en los consejos de administración; resultando la cosa muy del agrado de las Compañías, y al presente, los que antes solicitaban con éxito dudoso, véense ahora suplicados para los puestos de referencia, si esos individuos han sido Ministros de la Corona de España, ó están llamados por su influencia política á ser algo en esta desdichada tierra, del ingenioso Hidalgo, del desventurado cuanto grande, insigne y pobre Miguel de Cervantes Saavedra.

Las Compañías han llegado á compenetrarse de los brillantes beneficios que reportan esos consejeros de administración, que no aconsejan porque no se les haría caso, ni administran, porque no saben administrar, ni los comités centrales de París lo permitirían, que como pago á estas figuras decorativas de tan buen ver, observan muchas de ellas la estremada galantería de reservar en sus cajas el importe de las anualidades *devengadas* por dichos consejeros, cuando ausentes de esos Consejos por incompatibilidades de la ley, vuelven de la dirección de los negocios de Estado á ocupar la vacante que no se proveyó, en el Consejo de la Compañía ferroviaria.

Los pingües sueldos que esos consejeros disfrutaban, los desastrosos tratados de comercio que los políticos españoles confeccionan; los tributos exagerados que se imponen á toda manifestación industrial, llegando á pagar las Compañías de ferrocarriles al Tesoro más de 100 pesetas por kilómetro de vía en explotación; las discordias civiles, la miseria, en fin, de España, y la desconfianza que goza su crédito en Europa, han elevado de tal manera los cambios, que los beneficios de estas Compañías por este último concepto se truecan en pérdidas, pudiendo decirse que las "poderosas empresas," económicamente hablando debían ser llamadas empresas arruinadas (1).

Pero prescindiendo de estas razones que evidencian la mala dirección de los negocios públicos, y dando por hecho que las Compañías dejan de cumplir el pliego de condiciones de su concesión, y consideran como letra muerta cuanto determina el Reglamento de Policía de ferrocarriles, racionalmente pensando, por la lógica ayudados, ¿es posible, es prudente el exigirles el exacto cumplimiento de la ley escrita sobre vías férreas? En términos de derecho sí, la masa indiferente y desligada de todo compromiso lo proclama; ¿pero pueden pensar, obrar con independencia en el sentido indicado, todos esos consejeros asalariados de las Compañías en su mayoría por razones de su representación oficial llamados á hacer cumplir con lo mandado á sus jefes las empresas de ferrocarriles? Pudorosamente pensando, motivos de gratitud, dicen que no.

Además, esas empresas cuyos beneficios son problemáticos á virtud de las consideraciones expuestas, tienen por los precedentes en mala ocasión sentados en su época embrionaria, que librar verdaderas batallas de cortesía que al fin redundan en perjuicio

(1) Las pérdidas sufridas por la Compañía del Norte en estos últimos años, con motivo de la elevación de los cambios, son las siguientes:

En 1888.....	2.340.806
» 1889.....	2.905.439
» 1890.....	3.296.125
» 1891.....	4.366.966
» 1892.....	7.718.854

de sus intereses, contra el asedio diario, peticiones de billetes de favor que todo caballero de alguna significación social, ó entidad que porque le da gana se llama representación ó eco de la opinión se creen autorizados á hacer, las Compañías acceden frecuentemente por motivos que deben pesar mucho en su ánimo, y el abuso ha llegado á tal extremo en algunas ocasiones, que determinada Compañía tuvo que expedir en un año para complacer á tanto pedigrüño más de *dieciseis mil billetes de favor*.

Si las exigencias de los que piden (repetimos todos ellos de significación burocrática) se limitaran sólo al billete, dado el carácter é idiosincracia de todos esos ciudadanos, sería tolerable; pero no; su *gorrería* se extrema á las peticiones de berlinas-camas, reservados, salones y otras *gallerías* que las empresas facilitan en su deseo de complacer y... de *esperar*.

Los extranjeros han llegado á comprender lo amantes que son los españoles de la galantería y deseos de no pasar por descorteses, han extendido sus dadivosas complacencias, según se dice y nosotros no podemos creerlo, hasta repartir pases de libre circulación por las líneas de ferrocarriles por todas las oficinas públicas, centros (no se olvide) centros que de una manera más ó menos directa, tengan que intervenir ó sostener relaciones con las Compañías de pertinencia.

Que algo debe haber de cierto, lo comprueba un viaje que hicimos en un departamento de primera clase; suplicando el revisor la presentación de billetes á los pasajeros que ocupábamos por completo el vagón, sólo dos eran de pago, el resto exhibieron pases de libre circulación y billetes de favor; todas las clases sociales (excepción de las del pueblo humilde) estaban allí representadas; un juez de primera instancia, un diputado, un periodista, un funcionario público y las familias respectivas de aquellos señores.

El hecho enunciado puede cualquier mortal comprobarlo á cualquiera hora en los tramvías, con sólo exhibir el bastón de concejal ó teniente de alcalde, ó de alcalde sin teniente, la medalla de polizonte, la tarjeta de favor concedida al que se le puede oír y meter ruido; el cobrador se retira sin cobrar, y dejan de cobrar á tantos...

Es cierto que de estos beneficios no gozan los de la *plebe*, la gente inculta, la *chusma*, como con desprecio suelen llamar al pueblo muchos de esos prohombres; pero no deja de ser menos cierto, que en tanto prosiga el estado de cosas que dejamos enumerado, nadie que estos favores haya recibido puede criticar á las Compañías de ferrocarriles ni obligarlas á observar la ley.

"Á caballo regalado no se debe mirar el diente.,,

(Continuará.)

## EL FERROCARRIL DE MADRID Á ARGANDA

Desde la incautación de este ferrocarril por el Estado, se han llevado á cabo importantísimas reformas por la Delegación facultativa.

Se han renovado 2.000 traviesas y balastado varios trozos de la línea; la red telegráfica y telefónica, ha sido construida de nuevo; los aparatos y pilas se han reparado y repuesto; las locomotoras números 1 y 2, han sufrido reparaciones importantes, y á seguir por esta marcha, la Delegación debe proceder á transformar los coches de viajeros que se encuentran en un estado deplorable.

Merece aplausos la conducta del Delegado del Estado, pero se nos ocurre una pregunta: ¿estas obras y las que se intenten llevar á efecto, se realizan por administración, ó se verifican ó verificarán por su-  
basta?

También la Delegación ha realizado economías en la administración y explotación de la línea, que representan, según dicen, al año, un 28 por 100.

Estas economías, se han obtenido modificando la plantilla antigua que constituía en junto un presupuesto anual de 20.050 pesetas; en la plantilla reformada, se suprimen las plazas de jefe de explotación, de vía y obras y cajero; se conserva la plaza de Presidente con el haber anual de 5.000 pesetas, que según referencias le disfruta el Delegado del Gobierno, un Inspector del Cuerpo de caminos; y para sustituir á los jefes de explotación y de vía y obras, se ha nombrado á un Ingeniero de caminos, con el nombre de Jefe de servicios técnicos y sueldo de 4.500 pesetas; el presupuesto anual con estas variaciones se eleva á 14.450 pesetas.

Pero se nos ocurre una pregunta. ¿El Delegado del Gobierno, Presidente, y el Ingeniero de caminos, Jefe de servicios técnicos, al mismo tiempo que prestan servicios en el ferrocarril incautado, lo prestan también en sus respectivos destinos del Estado?

Otras consideraciones pueden hacerse, recordando lo que á propósito de la incautación de este ferrocarril por el Estado, apuntábamos en uno de nuestros números anteriores. Si el Gobierno hubiera entregado esta línea al cuerpo de Ingenieros militares, la economía resultaría mucho mayor, pues por desgracia de ellos, ningún jefe ú oficial de ese distinguido cuerpo asume nunca sobre su escaso sueldo otros tan importantes como los de 4.500 y 5.000 pesetas arriba dichos, ni aun á título de gratificación; esto aparte de las restantes economías que pudieran haberse obtenido en los servicios de conservación, explotación y red telegráfica, si el Gobierno hubiera hecho caso de nuestras indicaciones y los interesados las hubieran ayudado.

Pero es predicar en desierto.

## TARIFAS

La Compañía del ferrocarril de Bobadilla á Algeciras, ha presentado un proyecto de tarifa especial número 4 (nuevo) para transporte (p. v.) por vagón completo, de hulla, briquetas, carbonilla, cok y alquitrán ó brea, quedando anulada la núm. 4 que viene rigiendo desde 1.º de Enero de 1892: en dicha tarifa se hacen notables rebajas con respecto á la denunciada, pero se obliga á que la carga y descarga, sea de cuenta de los remitentes y consignatarios; la rebaja es notable como hemos dicho, pero resultará á los consignatarios ilusoria, á virtud de la condición última, que está en contraposición de la base 12 de las condiciones de la tarifa general, que dice: "el servicio de carga y descarga, correrá de cuenta de la Compañía.,,"

Á su tiempo nos ocuparemos de esto, en vista de lo que el Gobierno resuelva.

La Compañía de Medina del Campo á Salamanca ha reducido los billetes de 2.ª y 3.ª clase para viajeros con destino á Santander, Bilbao, San Sebastián, Irún y Hendaya, en combinación con el Norte, durante la temporada de verano.

La Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante anuncia que desde el 20 de este mes quedará anulada la tarifa destinada á transportar mercancías y ganados entre las estaciones Delicias y Atocha, por consecuencia de haberse trasladado á la estación última el servicio de la primera.

*Ferrocarril del Norte.*—Ha sido aprobada la tarifa especial núm. 9 § III para transporte de carbón (p. v.) que sustituye al hoy vigente: esta tarifa es beneficiosa para el público.

*Compañía de Madrid á Zaragoza y Alicante.*—Desde el 1.º de este mes comenzará á regir una tarifa de servicios de viajeros con billetes á precios reducidos con motivo de la temporada de baños, duradera hasta el 15 de Septiembre; en la condición 6.ª de aplicación se limita el tiempo para la facturación de equipajes.

Han sido aprobadas las tarifas generales del ferrocarril de Huesca á la frontera por Canfranc, después de haber hecho la Compañía las modificaciones que tenía ordenadas la superioridad.

### CUADROS DE MARCHA

*Ferrocarril de Salamanca á la frontera portuguesa.*  
—Esta Compañía ha establecido un cuadro de marcha entre Salamanca y Barco de Alba, saliendo de la primera población á las cuatro y cuarenta de la tarde y

llegando á la segunda, á las nueve y cuarenta y ocho noche.

*Ferrocarril de Madrid á Zaragoza y Alicante.*—Ha sido concedida la variación solicitada en el cuadro de marcha del tren núm. 71, en su trayecto de La Rinconada (apartadero) á Tocina.

La misma Compañía presentó una modificación al cuadro de marcha del tren correo número 22, entre Menjíbar y Espeluy, que aprobó el Ingeniero jefe de la división de Madrid; pero por no ser de la competencia de las Divisiones el aprobar los cuadros de marcha, ha sido amonestado dicho Ingeniero por la superioridad, previniéndole, que para lo sucesivo, se abstenga de abrogarse facultades que no le corresponden.

*Ferrocarril de Lérida, Reus y Tarragona.*—Esta Compañía ha pedido autorización para suprimir los trenes números 330, 331, 341, 343, 352 y 344.

*Ferrocarril hullero de La Robla á Valmaseda.*—Han sido aprobados los cuadros de marcha de trenes entre Valmaseda y Sotoscueva, y Cistierna y La Robla.

*Ferrocarril de Salamanca á la frontera de Portugal.*—Esta línea ha sido autorizada para reducir en cinco minutos la parada del tren núm. 2 en la estación de Fregeneda, y otros cinco minutos en la toma de aguas del río Camares.

*Ferrocarril de Monistrol á Monserrat.*—Este ferrocarril de cremallera ha sido autorizado para ampliar el número de trenes.

*Ferrocarril de Langreo.*—Según el nuevo cuadro de marcha, los trenes núms. 4 y 12 salen respectivamente de Labiana á las seis y quince mañana y cuatro y veinte tarde, llegando á Gijón á las nueve y treinta mañana y siete y treinta y cinco tarde. De Gijón salen á las siete y cinco mañana y cinco y cincuenta y cinco tarde, llegando á Labiana á las once y siete mañana y nueve y diecisiete noche, respectivamente.

## RECLAMACIONES Y RUEGOS

El sobrestante D. Inocencio Gil, que presta sus servicios en la estación de Tarragona, no deja de ser más que un sobrestante; queremos decir, que es el último individuo de la División á que está afecto; y siendo la figura más pequeña, ó menos visible de los delegados del Gobierno, se le ocurrió (y seguramente no volverá á incurrir en tal tontería), obligar á la Compañía del Norte á aumentar un coche de 2.<sup>a</sup> en un tren, porque no cabían los pasajeros de esa clase, en los departamentos del tren formado; se le ocurrió

también, y es ocurrencia, emitir apreciaciones en denuncias sobre el material móvil; entre otras, el desnivel de los topes de los vagones, que detallaba insuficiencia de los muelles para resistir determinados pesos, insuficiencia de longitud de las roscas de determinados enganches; en suma, que el sobrestante no sabe lo que se pesca, y prueba lo que venimos diciendo, que ha sido amonestado por sus superiores. Si nosotros fuéramos Ministro de Fomento, mandaríamos á la calle al sobrestante Gil, después de inspeccionar el material denunciado, sobre todo después de convencernos de la verdad de la denuncia de tan humilde personaje.

La gerencia del ferrocarril de San Feliú de Guixols á Gerona, trae entre manos el proyecto de reformar la composición de sus trenes; según hemos oído, pretende llevar en los trenes de viajeros un sólo furgón, y hasta tiene en mente, el suprimir este vehículo cuando no admita equipajes; pretende además, colocar el coche correo indistintamente, á la cola ó á la cabeza del tren, y hasta se dice, que aspira á enganchar al último carruaje hasta dos, tres ó cuatro vagones de mercancías. Creemos que la superioridad no ha de consentir á esta Compañía salirse con la suya, pues de lo contrario, sería lo mismo que considerar en desuso la Real orden de 11 de Febrero de 1868.

No olvidaremos este asunto.

Señor Alcalde: Como ofrecimos á V. E. en nuestro número anterior, le proporcionamos la ocasión de hacer algo útil en cuestión de tramvías.

Una de las causas de peligro es el deterioro de carruajes, y este es proporcionado, entre otras causas por el mal estado de la vía, el cual trae consigo además el traqueteo consiguiente.

¿Podría V. E. molestarse en recorrer entre otras, la red del tramvía de Salamanca y Argüelles? Estamos seguros que después de este paseo, mandaría V. E. recomponer la vía inmediatamente por el vergonzoso estado en que se halla en la desembocadura de la calle Mayor en la Puerta del Sol; frente á los Consejos; en la Plaza de San Marcial y en otros muchos puntos.

Y no tema V. E. arruinar con esto á la Empresa, pues esta ha recaudado desde 1.<sup>o</sup> de Enero á 31 de Mayo del año actual 275.498,50 pesetas (2.677,10 más que en igual período del año anterior) ó sean 1.824,49 pesetas diarias, y la Empresa que esto recauda está obligada, además de por el pliego de condiciones, á conservar la vía y servir bien al público. Continuaremos en el próximo número.

El Sr. Gascón presentó y leyó en el Congreso firmada por él y otros señores Diputados, una proposición de ley que fue tomada en consideración la se-

mana pasada, respecto de la concesión de un ferrocarril á vía ancha sin subvención del Estado, de Madrid á Santander.

Nosotros deseamos la realización de esta línea como el que más, sea por quien sea, pero como el procedimiento que en él se sigue se parece algo á lo que en otro lugar decimos, no está demás advertirlo, y que hagamos al señor Ministro de Fomento la siguiente pregunta, que trasladamos á la Comisión:

¿Se ha presentado en el Ministerio de Fomento el proyecto completo de dicho ferrocarril, con arreglo á lo que prescribe el Reglamento de ferrocarriles? No hace muchos días que al decir de los periódicos se estaban haciendo los trabajos de campo, y nos sorprende que en tan poco tiempo se hayan ultimado estos y los de gabinete.

¿Es este el modo de evitar los males que el señor Castel denunciaba hace pocos días en el Congreso?

## CARTERA QUINCENAL

**Ferrocarril de Elgoibar á San Sebastián.**—Se ha verificado la inauguración (sin carácter oficial) de la sección del ferrocarril de Elgoibar á San Sebastián, comprendida entre Elgoibar y Deva, unos 13 kilómetros. La llegada del tren fue acogida en Deva con vivas demostraciones de regocijo.

La inauguración oficial se verificará el 1.º de Julio próximo.

**Ferrocarriles de Puerto Rico.**—Por consecuencia de la disputa entablada entre los dos Consejos de Administración que tiene en la actualidad la Compañía de los ferrocarriles de Puerto Rico, ha sido ordenado el secuestro judicial del archivo de la Compañía y la retención en poder del Gobierno, de las sumas que debería entregar á la misma por la parte de garantía de interés que el Estado ha otorgado á la concesión.

**Línea de Villalba á Segovia.**—Han sido admitidas á cotización en la Bolsa de Madrid las 49.600 obligaciones especiales de Villalba á Segovia, 5 por 100 de interés pagadero por semestre en Madrid y Barcelona en Enero y Julio de cada año, emitidas por la Compañía del Norte de España.

**Línea de Valladolid á Ariza.**—La Compañía de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y Alicante, ha acordado emitir 100.000 obligaciones amortizables en 60 años con interés de 5 por 100 pagadero en Madrid, Barcelona y Bilbao, con destino á la construcción de Valladolid-Ariza y á cubrir el adelanto de 30 millones que está haciendo á la Compañía de Tarragona á Barcelona y Francia.

**Ferrocarril de Valdepeñas.**—La concesión del ferrocarril de Valdepeñas á la Cañada de Calatrava, ha sido transferida á favor de la Compañía del mismo nombre.

**Ferrocarril de Linares á Almería.**—Ha sido anulada la providencia del Gobernador de Almería referente á la expropiación de una finca de D. José Alventosa para el ferrocarril de Linares á Almería; en cambio, ha sido confirmado lo referente á la expropiación de otra finca de las Sres. Requena.

**Ferrocarril de Mengibar á Espeluy.**—Se ha ordenado á la División de Madrid, que informe el proyecto referente á la ampliación de la estación de Espeluy.

**Ferrocarril del Grao á Turis.**—Han sido aprobados los proyectos para varias estaciones de la línea del Grao de Valencia á Turis.

**Ferrocarril de Santander á Solares.**—Ha sido resuelto el expediente de reclamación por interceptación de servidumbres, en el ferrocarril de Santander á Solares.

**Tramvía de Alberique.**—Se ha ordenado la suspensión de las obras del tramvía de Alberique, si el concesionario no presenta los ejemplares del proyecto, por no existir en la Dirección, el segundo ejemplar del referido proyecto.

**Tramvía de Gijón al Natahoyo.**—Ha sido aprobada el acta de subasta y otorgada la concesión del tramvía de Gijón al Natahoyo, á D. Florencio Valdés.

**Ferrocarril de Mérida á Sevilla.**—Se ha remitido á la División de Sevilla la instancia y proyecto del ferrocarril de Ceno del Hierro á la línea de Mérida á Sevilla, para que incoe el expediente informativo.

**Ferrocarril de Valladolid á Ariza.**—Se ha pedido informe á la División del Norte, acerca de la dirección del trazado del ferrocarril de Valladolid á Ariza, en término de Morón (Soria).

Ha sido aprobado el proyecto del puente del ferrocarril de Valladolid á Ariza.

**Ferrocarril de Arganda á Colmenar.**—Han sido aprobados los proyectos de edificios de estaciones, para el ferrocarril de Arganda á Colmenar.

**Ferrocarril de Bilbao á Lezama.**—Ha sido autorizada la Compañía de Bilbao á Lezama, para emplear el teléfono en el servicio de explotación, con prescripciones.

## ALCANCE FINANCIERO

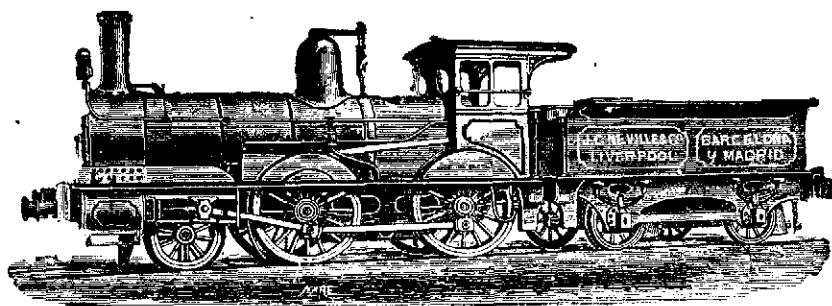
Capital desembolsado.	Interés anual.	VALORES	COTIZACIÓN
Por 100.			
		<b>ACCIONES (BARCELONA)</b>	
500	«	Medina, Zamora, Orense, Vigo.....	00'00
475	«	Norte de España.....	38'75
475	«	Tarragona, Barcelona y Francia.....	25'90
		<b>OBLIGACIONES (BARCELONA)</b>	
475	«	Almansa, Valencia y Tarragona (adh.)..	63'50
500	3	Medina Zamora, Orense, Vigo (priorid.)	00'00
500	3	« « « Emisión 80-82.	32'10
475	3	Norte de España prioridad).....	00'00
500	3	San Juan de las Abadesas.....	59'50
500	3	Rens á Roda.....	51'60
500	3	Tarragona, Barcelona y Francia.....	56'75
475	6	« « « .....	102'00
500	3	« « « (no hipotec.)..	93'00
		<b>ACCIONES (PARIS)</b>	
500	«	Andaluces.....	350'50
500	«	Madrid, Cáceres, Portugal.....	00'00
475	«	Madrid, Zaragoza, Alicante.....	191'75
		<b>OBLIGACIONES (PARIS)</b>	
500	3	A daluces.....	313'00
500	3	« (Segunda serie).....	309'00
475	3	Asturias, Galicia, León. (1.ª hipotec.)..	299'50
475	3	« « « (2.ª « .....	267'00
500	3	« « « (3.ª « .....	251'00
500	3	Este de España.....	255'00
500	3	Linares á Almería.....	134'00
500	3	Madrid, Cáceres, Portugal.....	000'00
475	3	Madrid, Zaragoza Alicante (1.ª (hipe.)..	330'00
475	3	« « « (2.ª « .....	313'00
475	3	« « « (3.ª « .....	274'75
500	3	« « « Córdoba á Sevilla.....	000'00
500	5	« « « Badajoz.....	000'00
475	3	Norte de España (1.ª serie).....	332'00
475	3	« « « (2.ª « .....	293'50
475	3	« « « (3.ª « .....	295'00
475	3	« « « (4.ª « .....	264'00
500	3	« « « (5.ª « .....	253'00
475	3	« « « prioridad Barcelona.....	322'50
500	3	« « « especiales de Segovia... ..	000'00
475	3	« « « Pamplona.....	314'00
500	4	Oeste de España.....	142'00
500	6	Zafra á Huelva.....	000'00

(Prohibida la reproducción.)

Tipografía Franco-Española, 26, - Bailén, - 26.



# REVISTA ILUSTRADA DE VIAS FÉRREAS



Año I.

Madrid 1º de Julio de 1893.

Núm. 11

Se publica los días **1** y **15** de cada mes.  
 No se devuelven los originales.  
 La correspondencia y petición de suscripciones y anuncios, se dirigirán á las oficinas .

**Calle de San Bernardino, 7, trip.º, pral. derecha.**

## SUSCRIPCION

Madrid y provincias. . . . .	Trimestre.	Pesetas.	<b>3</b>
Ídem id. . . . .	Año. . . . .	»	<b>11</b>
Extranjero y Ultramar. . . . .	Año. . . . .	»	<b>18</b>
Número atrasado. . . . .		»	<b>1</b>

**Pago adelantado.**

**JULIUS G. NEVILLE & CO., INGENIEROS, LIVERPOOL, INGLATERRA.**  
**CONSTRUCTORES,**  
 MAQUINAS-ÚTILES PARA HIERRO Y MADERA  
 MAQUINAS Y CALDERAS DE VAPOR  
 BOMBAS, GRUAS, DRAGAS, REMOLCADORES. LANCHAS.  
**VIA FÉRREA PORTÁTIL Y WAGONETAS.**

*Nos encargamos asimismo de la COMPRA, INSPECCION Y EMBARQUE de TODA CLASE DE MAQUINARIA teniendo 35 años de experiencia podemos asegurar á los clientes gran economia sobre los precios de compras directas.*  
**CORRESPONDENCIA EN LENGUA CASTELLANA.**  
 Telegramas: "NEVILLE, LIVERPOOL." — USAMOS LA CLAVE TELEGRÁFICA, A. B. C.

**MOTORES A GAS DE CROSSLEY**  
 31 MIL EN USO.  
  
**J. G. NEVILLE & CO LIVERPOOL**

Instalaciones de Luz Eléctrica  
**TELÉGRAFOS Y TELÉFONOS**  
 SUCURSALES EN ESPAÑA  
**JULIUS G. NEVILLE**  
 18, calle de Alcalá, Madrid.  
 11, plaza Palacio, Barcelona  
 Forjas de El Piles, Gijón.

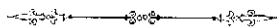


# Julius G. Neville, 18, Alcalá

**MADRID**

# REVISTA ILUSTRADA DE VÍAS FÉRREAS

## BASES DE LA PUBLICACIÓN



LA REVISTA ILUSTRADA DE VÍAS FÉRREAS, constará de 8 páginas, sin contar las cubiertas, en excelente papel é impresión y en disposición de ser encuadernada por años.

Se publica los días 1.º y 15 de cada mes.

Todos los suscriptores tienen derecho á la inserción en la *Revista* de los artículos que se sirvan remitir, siempre que traten del objeto á que se dedica esta publicación y merezcan ser conocidos del público. No se admitirá ningún artículo que no venga firmado, y siendo de la exclusiva responsabilidad de sus autores.

También se publicarán en la *Revista* todas las quejas y reclamaciones que se dirijan contra las empresas, siempre que vengan firmadas por los interesados, y sin retribución alguna.

La *Revista* dará á conocer, en forma de artículo los proyectos y concesiones de nuevos ferrocarriles que se le remitan con este objeto, mediante un convenio entre el dueño del proyecto ó concesión y la Dirección de la *Revista*; en estos artículos se hará un juicio crítico de los proyectos y se detallarán aquellas condiciones, como recorrido, coste, tráfico probable, etc., que puedan ilustrar á las personas ó Compañías á quienes pudiera interesar su construcción.

Con cada número se regalan á los suscriptores varias páginas de la *Colección de Tarifas* en forma que puedan encuadernarse.

También regalamos á los suscriptores una novísima Guía del viajero.

### SUSCRIPCIÓN

Madrid y provincias, trimestre. . .	Ptas.	3
Idem id. año. . . . .	"	11
Extranjero y Ultramar, año. . . . .	"	18
Número atrasado. . . . .	"	1
El pago debe hacerse anticipado.		

La Dirección de esta *Revista*, encomendada á un ingeniero con muchos años de práctica en cons-

trucción de vías férreas, toma además á su cargo cuantos asuntos se le confíen para su más pronta y mejor resolución, constituyendo al efecto un centro de estudios, cuya necesidad viene sintiéndose cada vez más, á medida del mayor incremento de las comunicaciones ferroviarias.

Á este efecto, contamos con un escogido personal de letrados, ingenieros, ayudantes, agrimensores, delineantes, etc. Entre los diversos asuntos que nos ofrecemos á ventilar, citaremos los siguientes:

Redacción de proyectos de ferrocarriles y tramvías.

Petición de concesiones.

Representación de Empresas españolas, extranjeras y contratistas.

Representación de propietarios de fincas que sean objeto de expropiación forzosa.

Representación de fábricas de maquinarias, herramientas, materiales de construcción, luz eléctrica, etc.

Informes que las Compañías y particulares deseen adquirir sobre otras Compañías ó dueños de concesiones y estudios.

Gestión cerca del Gobierno para obtener concesiones de ferrocarriles y tramvías, así como en los tribunales ordinarios y administrativos para las reclamaciones que los particulares deseen hacer y nos confieran su representación; y en una palabra, todas aquellas gestiones que se refieran á construcción ó explotación de vías férreas.

Las oficinas de la Dirección y Redacción se hallan establecidas en esta corte, calle de San Bernardino, núm. 7, triplicado principal derecha, á donde deberá dirigirse la correspondencia para todo lo que se relacione con la publicación y demás asuntos de ferrocarriles.

Pueden también hacerse las suscripciones en la librería de *Fernando Fé*, Carrera de San Jerónimo, 2.



# FERROCARRILES SECUNDARIOS

SOCIEDAD DE ESTUDIOS Y CONCESIONES

Con objeto de fomentar la gestión de las importantes líneas de la red secundaria, hemos constituido un centro de estudios de ferrocarriles á vía estrecha, á fin de que las corporaciones, empresas ó particulares, puedan, al mismo tiempo que presentar los estudios de la línea de que se trate, tener una sólida garantía, tanto de la bondad de los trabajos, como de la eficacia de las gestiones necesarias para obtener la concesión, en atención á que esta Sociedad tiene grande y verdadero interés en hacerse partícipe de todo estudio.

Una vez hecho el proyecto, esta Sociedad se encarga también de las gestiones para la formación de Compañías, así como de proporcionar empresas constructoras, españolas ó extranjeras con las que este centro mantiene constantes relaciones.

Como prueba de lo ventajoso de nuestra Sociedad, á continuación incluimos las bases más esenciales de nuestros contratos para la redacción de estudios:

“Los particulares, empresas ó corporaciones, se comprometen á abonar el importe de los estudios en la forma siguiente:

El 25 por 100 del importe total de los estudios, según el precio estipulado, en el acto de firmarse el contrato.

El 25 por 100 al terminar los trabajos de campo, y

El 50 por 100 restante será suscripto por la “Sociedad de estudios y concesiones,” en el caso de existir este acuerdo entre las partes contratantes, reco-

nociéndosele á dicha Sociedad, por medio de escritura pública la participación correspondiente al capital por que queda interesada en el negocio.

En el caso de no haber acuerdo para la suscripción del 50 por 100 por la Sociedad de estudios y concesiones, el dueño de los estudios entregará á la terminación completa de estos el 40 por 100 del importe total, depositándose el 10 por 100 restante en el Banco de España ó cualquier otro establecimiento de crédito, á elección de la Sociedad, la cual podrá retirar dicha cantidad en cuanto recaiga aprobación facultativa sobre el proyecto.

El valor de los estudios será apreciado según las dificultades del trazado y su longitud, pudiendo, sin embargo, contarse con que no pasará nunca del precio normal.

Esta Sociedad está compuesta de reputados ingenieros con el personal subalterno necesario para esta clase de trabajos, en los cuales cuenta una larga práctica. La importancia de los estudios que ha verificado es su mejor garantía.

La Sociedad facilita también informes precisos sobre la importancia comercial de cualquier línea que se proyecte.

En las oficinas de esta Sociedad, calle de San Bernardino, núm. 7, triplicado, segundo derecha, se facilitarán cuantos datos y antecedentes se crean necesarios para cualquiera de estos asuntos.

E. RIERA

## MÁRMOLES DE MACAEL

GRANDES CANTERAS, FÁBRICAS Y ALMACENES EN MACAEL (ALMERÍA)

Se fabrican y sirven á todos los puntos de España, toda clase de objetos de marmol como pavimentos, tabletería, fregaderos, piletas, morteros, escalones, lápidas, baños, balaustradas, columnas, chimeneas, fuentes, mausoleos y toda clase de obra con sujeción á diseños y planos.

Sirviéndose los pedidos desde las mismas canteras donde tenemos nuestras fábricas, puede asegurarse una gran economía sobre cualquiera de los talleres existentes en cualquiera población y toda otra clase de marmol, pues bien conocidas son las condiciones de éstos, siendo facil convencerse, pidiéndonos precios de cualquier clase de obra.

Los pedidos se admiten en Madrid, **San Bernardino 7, triplicado, pral.**, donde se darán cuantos datos sean necesarios, incluso los dibujos que se crean convenientes.

## PAPELERÍA

COMPLETO Y VARIADO SURTIDO EN OBJETOS DE ESCRITORIO

Trabajos de imprenta, litografía y timbrados en relieve.

FABRICACION DE SOBRES ESPECIALES, etc.

PEGADO EN TELA, DE TODA CLASE DE MAPAS Y PLANOS

Luis de C. Pelegrini y Compañía

11 y 12—Puerta del Sol—11 y 12.—Madrid.

# THE MUTUAL LIFE INSURANCE COMPANY OF NEW-YORK

DOMICILIO EN MADRID.—ALCALÁ, 38

LA COMPAÑIA más antigua DE SEGUROS SOBRE LA VIDA de los Estados Unidos, la más poderosa y la más importante del mundo. Posee 826 millones de pesetas en reservas, cuenta con 225.000 asegurados y rentistas, á los que paga 97 millones al año; recauda al año 195 millones en premios y rentas diversas.

Ha pagado ya á los asegurados ó acumulado para los pagos futuros, 2.500 millones, cerca de un millón más que cualquiera otra Compañía del mundo. Beneficios repartidos á los

asegurados en los 27 primeros años, 434 millones, ó sean 232 millones más que ninguna otra Compañía. Beneficios repartidos á los asegurados en 1890: 14 millones.

Practica toda clase de seguros.—VIDA ENTERA.—MIXTAS.—DOTALES.—RENTAS VITALICIAS, en condiciones mucho más ventajosas que ninguna otra Compañía.—No hay accionistas, porque la utilidad de los beneficios se reparte entre los asegurados. Reparte de 40 al 70 por 100 más que ninguna otra Compañía.

LA MUTUAL LIFE.—MADRID.—ALCALÁ, 38

## LA CARBONERA DE ALASKA

La Sociedad de este nombre, tiene por objeto la explotación de magníficos bancos de carbón de piedra en la bahía de Cork (Estados Unidos). Consta su capital de 2.000.000 de dollars en 180.000 acciones ordinarias y 20.000 privilegiadas. Cada acción es de 10 dollars efectivos.

Las acciones privilegiadas poseen derecho á un interés preferente de diez por ciento, á más del tanto proporcional de los beneficios á repartir sobre esta suma entre las 200.000 acciones, y garantiza aquel interés el Pacific Bank de San Francisco de California, cuyo capital es de un millón de dollars efectivos.

Los beneficios de la explotación dejan una utilidad de cuatro dollars por tonelada, y debiendo explotarse 70.000 toneladas este año, permitirán distribuir 14 por 100 á cada acción.

Los que deseen adquirir alguna acción privilegiada procedente de un Stork de emisión, con ciertas ventajas, se servirán escribir al Administrador del periódico LA REVISTA ILUSTRADA DE VIAS FERREAS. MADRID.

### ACADEMIA PREPARATORIA

PARA CARRERAS CIVILES Y MILITARES

DO. DE LARA



enieros  
enieros, civiles y militares

con el concurso a

Se admiten a cualquier época del año.

Se remiten en las quincenales de la aplicación y conducta de los alumnos.

Gran beneficio en los honorarios á los hijos de oficiales del ejército.

PLAZA DEL CARMEN, 1, 2.º DERECHA

(Pídanse reglamentos.)

DISPONIBLE

### ALFREDO PRADES

Encargado en Madrid de la venta de la Revista ilustrada DE VIAS FERREAS

Admite también suscripciones y anuncios, y expende números atrasados de dicha Revista.

OFICINAS, Pasaje del Bazar de la Unión, MAYOR, 1

### TARIFA DE ANUNCIOS

ESPACIOS	TIEMPO			
	MES Pesetas.	TRIMESTRE Pesetas.	SEMESTRE Pesetas.	AÑO Pesetas.
Un 16.º de plana. . .	4	11	20	36
Octavo de id. . . . .	8	21	38	70
Cuarto de id. . . . .	15	40	70	130
Media plana. . . . .	25	70	125	225
Plana entera. . . . .	45	130	240	420

Los clichés de anuncios son de cuenta del anunciante.

Á los suscriptores que anuncien en esta publicación, se les hará una rebaja, en relación con la importancia que tenga el anuncio.

El anunciante que pague de 75 pesetas en adelante, por año, recibirá gratis la Revista.

PAGO ANTICIPADO