

Se publica dos veces al mes.
No se devuelven los originales.

La correspondencia y petición de suscripciones y anuncios, se dirigirán a las oficinas.

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

SUSCRIPCIÓN

Madrid y provincias	Trimestre...	Pesetas.	3
Idem id.....	Año.....	:	11
Extranjero y Ultramar.....	Año.....	:	18
Número atrasado.....		:	1

Pago adelantado.

NUESTRO GRABADO

Además de la reproducción de vistas fotográficas de obras de vías férreas que en breve continuaremos en nuestra publicación, nos proponemos también dar á conocer los retratos de los hombres más notables dedicados, no sólo á las Empresas ferroviarias, sino en todo lo que se relacione con la industria en general, y cuyas iniciativas hayan dado por resultado el incremento de las Compañías mercantiles.

El retrato que hoy damos á nuestros lectores es el de don Enrique Sepúlveda, digno Secretario de la Compañía Transatlántica de Barcelona, y que ha sabido compaginar la vida del hombre de negocios con la del literato, en cuya profesión ha alcanzado una envidiable reputación.



FERROCARRIL DE MADRID A BURGOS POR TORRELAGUNA Y ARANDA

Según anunciamos en nuestro número anterior, el día 8 del pasado se verificó la reunión convocada por los concesionarios de esta línea en el soto

de Algete, propiedad del Excmo. Sr. Marqués de Alcañices, Duque de Sexto.

A las siete de la mañana, hora fijada para la salida de Madrid de los invitados, partieron los omnibus de la calle de Sevilla, recorriéndose en poco tiempo el espacio que media entre Madrid y la magnífica posesión del Sr. Duque.

Entre los expedicionarios figuraban, el ex-Ministro liberal Sr. Canalejas, el Presidente de la Diputación provincial Sr. España, los Diputados provinciales Sres. Yañez y Pozo, los Ingenieros Sres. Cervantes y Riera y algunos representantes de la prensa madrileña.

En la posesión fuimos recibidos con exquisita galantería por el representante del Sr. Marqués de Alcañices, Sr. Zárate, el cual nos manifestó la imposibilidad en que se hallaba el dueño de la finca de asistir á la reunión por

hallarse postrado en cama, con un fuerte catarro.

Después de oída la misa en la bonita capilla de la posesión, y reunidos á los representantes de los pueblos interesados en la construcción de la vía férrea, se examinaron los planos y perfiles de la línea proyectada, los cuales fueron suministrados por los autores del estudio.

El Sr. D. Wenceslao Martínez Aguerreta, Dipu-

tado á Cortes y concesionario de la línea, persona peritísima en asuntos ferroviarios, expuso con fácil palabra y con toda sinceridad, el objeto de la convocatoria. Penetrado de la insuficiencia de los medios que los pueblos cuentan para ayudar una construcción de este género, no intenta recabar sacrificios de suscripciones ni subvenciones costosas. Siendo una línea secundaria de elevado coste (90.000 pesetas por kilómetro), y no creyendo, como por desgracia es cierto, que se encuentren en España capitales para la construcción, el objetivo de los concesionarios, es obtener algunas subvenciones que no sean causa de grandes sacrificios á las comunidades, y que consigan presentar de este modo un presupuesto que no pase de 60.000 pesetas por kilómetro. Esto cree conseguir fácilmente el Sr. Martínez Aguirreta si los pueblos facilitan las expropiaciones y la Diputación subvenciona la línea, como lo ha hecho con otras, cuya importancia no supera á la presente.

Además, expuso el Sr. Martínez, que los concesionarios no pretenden hacer de este asunto objeto particular de lucro, sino que deducidos los gastos de sus trabajos, la realización y beneficio de la línea serán para los pueblos, representados por una Comisión gestora nombrada al efecto. De este modo la ejecución quedará asegurada, pues no faltan casas extranjeras que acogerán el proyecto para llevarlo á la práctica.

Después de una pregunta de uno de los concurrentes, respecto de la conveniencia del ramal á Alcalá de Henares, que fué contestada por el señor Peidró, usó de la palabra el Diputado provincial del distrito D. Eduardo Yañez, el cual manifestó, que dada la importancia que el proyecto tiene para los pueblos de la zona estudiada, no vacila en prometer emplear toda su influencia en su distrito para recabar el auxilio que se desea, así como trabajar dentro de la Diputación provincial, á fin de que ésta acuerde la subvención necesaria, en lo que no duda será secundado por los pueblos y por sus compañeros de Diputación.

El Presidente de la Diputación provincial señor España, ofreció en nombre de los compañeros el auxilio que se solicitaba, en la seguridad de que al hacer esta concesión se favorecían grandemente los intereses generales del país, y en particular de la zona que representa la Corporación.

El Sr. Canalejas, ardiente defensor de toda empresa beneficiosa y entusiasta de esta provincia por haber sido uno de sus representantes en Cortes, ofreció su concurso para el desarrollo de la idea, recordando que á su paso por el Ministerio de Fomento tuvo ocasión de aprobar el proyecto de construcción de la línea de Aranda á Burgos, que con

la que hoy se gestiona formará en su día una de las más importantes vías férreas.

Seguidamente, el Sr. Martínez Aguerreta propuso, de acuerdo con las ideas expuestas en un principio, que se nombrara la Comisión que en unión de los concesionarios habrán de gestionar con los pueblos, corporaciones y empresas la construcción de la línea siendo elegidos por aclamación los señores siguientes:

Comisión gestora.

Excmo. Sr. Marqués de Alcañices, Duque de Sexto.

Excmo. Sr. Marqués de Valmediano.

D. Eduardo Yañez, Diputado provincial.

D. Juan Cid, Alcalde de Torrelaguna.

D. Mateo Rivera, Alcalde de Buitrago.

D. Juan Sama, Alcalde de Talamanca.

D. Manuel Montes, San Sebastian de los Reyes.

D. Baldomero de Sama, El Molar.

D. Zacarías Moreda, Alcalde de Valdettorres.

Terminada la reunión, se invitó á los concurrentes á que pasaran al magnífico pabellon de madera, donde fueron obsequiados con un succulento almuerzo servido por Fornos, reinando en él la más franca alegría; el número de comensales pasaba de setenta.

El Sr. Zárate, acompañó después á los invitados á recorrer las extensas dependencias de la posesión. La tarde se pasó agradablemente, regresando los expedicionarios á Madrid, haciendo fervientes votos á fin de que los concesionarios puedan repetir pronto la invitación con motivo del replanteo de la línea.

Enviamos nuestro afectuoso recuerdo al Excelentísimo Sr. Marqués de Alcañices, deseando su pronto restablecimiento, nuestro agradecimiento al Sr. D. José de Zárate por su exquisita amabilidad, haciendo los honores de la posesión, y la más cordial enhorabuena al Sr. D. Wenceslao Martínez Aguerreta que en unión del Ingeniero D. Luis Zapata y de los Sres. D. Manuel Lavagi y D. Salvador Peidró, por el satisfactorio éxito de sus gestiones en pró de la construcción de tan importante comunicación férrea.

En muchos de nuestros números, si bien en diferente proyecto, hemos hablado de las ventajas de este trazado, y en el número anterior, nos hemos ocupado del presente, por cuya razón creemos innecesario ponderar una vez más sus excelencias.

Por lo que á nosotros respecta, estamos siempre del lado de la empresa que más probabilidades tenga de realización, congratulándonos de que los actuales concesionarios muestren gran actividad principal condición en esta clase de negocios.



LA CREACION DEL BANCO MILITAR

Después de algunos años de continuos trabajos y constantes discusiones se ha logrado constituir el Banco militar.

Hace pocos días se firmó la escritura de fundación de esta Sociedad de crédito, de la que la oficialidad del ejército espera su redención de la usura; las personas que figuran al frente de la Sociedad son la mayor garantía de la eficacia de sus operaciones.

Las dificultades con que ha luchado la realización de esta idea han sido tantas, que hoy mismo, instituida ya la citada Sociedad, parece mentira que hayan podido vencerse aquéllas.

No tienen gran cosa que agradecer al Gobierno los propulsores de tan beneficiosa idea. Aquí donde para todo se encuentran Reales órdenes y precedentes innumerables, no se había encontrado, porque quizá no se había buscado, medios para prestar el eficaz apoyo gubernativo á la creación del Banco Militar.

No obstante, la pertinacia de los iniciadores del Banco y el apoyo que han encontrado en ilustres personalidades de la política y de la banca, han hecho que no quedara en proyecto pensamiento tan fecundo.

La constitución del Banco se ha realizado ante el Notario público de esta corte D. José Aponte y Gallardo, formando su primer Consejo de Administración los señores siguientes.

Excmo. Sr. D. José Canalejas, Presidente; Don Pedro de Novo y Colson, Vicepresidente; D. Ramón Auñón, Secretario, y D. Angel Aznar, el Marqués de Monroig, D. Diego Fernández Arias, D. Luis Fernández de Cañedo, D. Ramón Casuso y Sánchez y D. José María Amieva, vocales.

El objeto del *Banco Militar y de Comercio*, puede, como su mismo nombre lo indica claramente, dividirse en dos partes que se ligan y ayudan mutuamente: es la primera, los préstamos ó anticipos que se propone efectuar á todos los jefes y oficiales de nuestro Ejército y Armada, con garantía de sus sueldos, bajo condiciones que les son muy ventajosas y mediante un pequenísimos interés; y la segunda favorecer en general el desarrollo mercantil de nuestro país, verificando todas aquellas operaciones que acostumbra á llevar á cabo las Sociedades y Bancos de crédito. También es objeto especial del *Banco* la fundación de *Cooperativas* para el Ejército.

La Sociedad se ha constituido con un capital de 4.250.000 pesetas. La duración de la Sociedad será de cincuenta años, y en tanto se llega á la creación del Banco Militar de crédito y consumo con la

protección del Estado, dicha Sociedad podrá dedicarse á las siguientes operaciones:

1.º Hacer préstamos á los militares de mar y tierra en las condiciones que se detallarán en un reglamento especial, y con un interés variable que no excederá de un 8 por 100 anual.

2.º Establecer almacenes en los puntos donde juzgue conveniente para facilitar géneros por precios ventajosos á las clases militares.

3.º Aceptar las órdenes de compra que los ramos de guerra y marina hayan resuelto hacer por administración, previo estudio de sus condiciones.

4.º Acudir á las subastas ó concursos que se anuncien por los ramos de Guerra y Marina, y que por su índole é importancia puedan convenirle.

5.º Verificar anticipos sobre crédito personal mediante las seguridades y limitaciones que se establezcan, y previa clasificación de cada individuo.

6.º Hacer préstamos ó abrir créditos con garantía de efectos públicos, acciones y obligaciones de Sociedades mercantiles, industriales y de crédito, de buques y sus cargamentos, conocimiento y certificados negociables de mercancías depositadas y otros documentos semejantes.

7.º Descontar letras y pagarés que hayan de hacerse efectivos, así en España como en el extranjero, y toda clase de documentos ú obligaciones realizables á vencimiento que no exceda de noventa días y sean procedentes de transacciones mercantiles, y negociar estos efectos con ó sin la garantía de la Sociedad.

8.º Girar y aceptar toda clase de letras y órdenes de pago cuya provisión de fondos se haya hecho anticipadamente, ya en mercancías, letras, pagarés, metálico ó en otros valores aceptables.

9.º Encargarse del cobro y pago de cantidades, tanto en la capital como en otras plazas nacionales y extranjeras, abriendo al efecto cuentas corrientes, pero sin verificar pagos que la dejen en descubierto.

10. Recibir en cuenta corriente ó en depósitos reembolsables á la vista ó en vencimiento determinado las cantidades que se le entreguen, que podrán gozar de un interés cuando así se acuerde.

11. Emitir obligaciones amortizables á corto ó largo plazo con arreglo al Código de Comercio en representación de los préstamos ó valores que tenga en cartera.

12. Recibir en depósito toda clase de títulos y valores, sin que la responsabilidad social se extienda á casos de fuerza mayor, determinándose, según las circunstancias, si este servicio ha de ser gratuito ó mediante un derecho de custodia ó una comisión sobre de los el cobro cupones

13. Encargarse, abriendo suscripciones al efecto, de la emisión de valores del Estado, Sociedades mercantiles ó industriales, en acciones, obligaciones, bonos ó cédulas hipotecarias.

14. Encargarse del cobro de dividendos, cupones ó intereses de acciones, obligaciones ó cualquier otra clase de valores, y de la compra y venta por cuenta ajena, mediante una comisión, de toda clase de valores públicos y fondos del Estado.

15. Verificar cualquiera otra operación que considere conveniente y sea consentida por las leyes á las Sociedades de esta clase.

Celebramos mucho la constitución de esta Sociedad, y esperamos fundadamente que ha de dar excelentes resultados al Ejército, por las importantes personalidades que constituyen su primer Consejo de Administración, á cuyo frente figuran uno de los más conocidos y por todos respetado hombre público, que se ha significado siempre por su patriótico interés en todo lo que con el Ejército se relaciona, y el cual ha recabado de nuestro Gobierno la promesa de su más eficaz apoyo para la nueva institución que tantos beneficios ha de reportar á las clases del Ejército.

LAS PODEROSAS EMPRESAS

Lamentable por demás es que las empresas de ferrocarriles, no contentas con explotar al infeliz que por un pedazo de pan trabaja día y noche con exposición de su vida, mientras los altos empleados cobran en un día lo que representa el haber anual de aquéllos, con sólo el deber de la *alta inspección* que equivale á no hacer nada, y á veces con menos merecimientos; muy doloroso es, repetimos, este abuso de la necesidad y de la miseria; pero, alentadas por su poderío, no creen bastante dogal el de la esclavitud del trabajo, sino que llegan hasta imponerles condiciones en lo que atañe á su vida privada, bajo la pena de ser expulsados de la Compañía y perder la miserable soldada, que más que el alimento de sus familias, es un medio de prolongar los sufrimientos de su existencia.

Hé aquí algunos ejemplos que recortamos de nuestros colegas:

LOS DEL MEDIODÍA

Desde hace días viene notándose profundo mal-estar entre los factores de la Compañía de Madrid Zaragoza y Alicante.

Constituidos desde hace tiempo en Sociedad estos laboriosos empleados, habían dirigido á sus compañeros de fuera de Madrid una circular en que les pedían su opinión, para que todos reunidos re-

dactasen una exposición al Ministro de Fomento y al Director de la Compañía, pidiendo:

1.º Que se forme un escalafón de todo el personal, partiendo de la fecha de ingreso de cada uno en la Compañía, y conceder los ascensos con arreglo á lo que de aquél resulte.

2.º Adoptar un término medio ó fijo prudencial de dos ó tres años para cada ascenso en las primeras escalas y el proporcional en las segundas, y así sucesivamente.

3.º Aumentar el personal en la proporción que exija el creciente trabajo.

4.º Suavizar en lo posible la frecuente facilidad que existe para la imposición de multas por causas las más de las veces triviales y extrañas al honrado cumplimiento de nuestro deberes, propiamente dicho, y que las que se impongan lo sean después de escuchar el contradictorio informe del interesado.

5.º Suprimir los descuentos por ausencia á causa de enfermedad justificada.

6.º Conceder quince días de permiso anual á todos los empleados, de que usarán escalonadamente para no perjudicar el servicio, teniendo en cuenta para esta concesión de descanso el carácter permanente de su diaria ocupación.

Ayer recibieron de sus compañeros de provincias innumerables adhesiones al proyecto, y ayer mismo el ingeniero Jefe de explotación dispuso que dieciocho de los factores más antiguos y laboriosos—precisamente los iniciadores del pensamiento—fueran trasladados á provincias.

Esta medida vino á aumentar el disgusto de aquellos sufridos empleados, que decidieron celebrar una reunión magna en el Liceo Rius, á la que asistieron todos, acordando por unanimidad elevar una exposición al Ministro de Fomento y al Director de la Compañía pidiendo sea separado del cargo que ocupa el referido Ingeniero—á quien ellos consideran causa principalísima del profundo disgusto que sienten—y que se deje sin efecto el traslado de los dieciocho empleados dispuestos ayer por aquél.

En el caso de que estas pretensiones fueran desoídas, los factores se hallan resueltos á adoptar una resolución extrema; pero patriotas antes que todo, y considerando que las circunstancias por que atraviesa España obligan á todo buen ciudadano á desoir cualquier interés particular, por legítimo que sea, en aras del interés nacional, los modestos empleados declaran que están en absoluto á disposición del gobierno, pero jamás al lado de la empresa.

Estos acuerdos fueron adoptados con unánime entusiasmo.

LOS DEL NORTE

«Una comisión de maquinistas y fogoneros de todos los ferrocarriles de España, acompañada del Diputado á Cortes Sr. Vallés y Ribot, llegada en el expreso de Barcelona, ha visitado esta tarde al señor ministro de Fomento para interesarle en el más conveniente y justo arreglo de una cuestión surgida entre dichos funcionarios y la Compañía de ferrocarriles del Norte.

Como es sabido, los maquinistas y fogoneros de

España se han constituido en asociación para el mejoramiento de su clase.

Pero, según dicen dichos señores, la Compañía del Norte ha comenzado á despedirlos, habiendo tomado ya esta medida con los delegados de la Compañía, y proponiéndose continuar en esta actitud si los referidos empleados no firman una declaración renunciando á pertenecer á la ya citada asociación.

La comisión ha expuesto sus quejas al señor ministro de Fomento, el cual, según ellos, les ha manifestado que tiene perfecto derecho para constituirse en asociación, siempre que sea dentro de la ley, y que procurará, en cuanto pueda como particular, zanjar las diferencias que existen entre la Compañía y sus empleados, sin perjuicio de tomar como ministro todas aquellas medidas conducentes á la buena armonía entre ambas partes y á la seguridad y mejoramiento del servicio público.

Algunos hablaban de que si las Compañías no atienden á lo que los funcionarios creen justo, se declararían en huelga, suspendiendo todo el movimiento de trenes.»

Después de leídas las anteriores líneas sólo se nos ocurre pensar si no sería preferible para las empresas pedir al Gobierno el restablecimiento de la esclavitud para su uso particular, con lo cual se verían libres de amenazas de huelgas, pues con unos cuantos cabos de vara bien distribuidos que podrían servir también para meter en cintura al público que pidiera alguna golleria, como la de poner freno á vacío, timbre de alarma, etc., tendría resuelto el problema con menos coste que el actual; los cabos de vara, eso sí, habían de estar bien retribuidos; con esto y con unos cuantos *ex-alumnos de la Escuela Politécnica* por Jefes facultativos *malgré* las leyes votadas por las Cámaras y de alguno de cuyos artículos parece que se ha olvidado el señor Moret, ya podrían las Compañías, mejor dicho, los que las administran, echarse á dormir tranquilos.

TARIFAS

COMPANÍA DE MADRID Á ZARAGOZA Y ALICANTE.—Se ha prorrogado por un año, á partir de 1.º de Octubre, la adición en la tarifa temporal para el transporte de trigos en p. v. desde la línea de Zaragoza con destino á Badajoz y estaciones intermedias.

SOCIEDAD ANÓNIMA DEL FERROCARRIL DE SORIA.—Esta Compañía ha establecido el precio de 0'07 de peseta por tonelada y kilómetro, para el transporte de sal entre las estaciones de su línea.

También ha puesto en vigor la tarifa especial núm. 4 (p. v.) para maderas de construcción y taller, por vagones completo de cuatro toneladas como mínimum, así como para leñas; el precio de las primeras es de 3'50 pesetas tonelada de Soria á

Matamala y viceversa y 5'50 pesetas tonelada de Matamala á Alcunea y viceversa. El precio para leñas es de 0'07 pesetas por tonelada y kilómetro entre las estaciones de la línea.

A partir del 15 de Octubre, se expenden billetes de ida y vuelta entre Soria y Almazán, valederos por tres días, á los precios de pesetas 8'35, 5'70 y 3'45 en primera, segunda y tercera clase respectivamente.

CARTERA QUINCENAL

Compañía del Norte.—La Compañía de los Caminos de hierro del Norte, desde el 10 al 16 de Septiembre, ha tenido un ingreso de 1.835.230 pesetas (disminución 32.533) y del 1 de Enero hasta el 16 de Septiembre del corriente año, otro de 40.189.615 de pesetas, (diferencia en menos comparada con igual periodo de 1892, 1.133.777.)

La línea de Asturias, Galicia y León, en los mismos días tuvo un ingreso de 231.952 pesetas (aumento, 11.233) y del 1 de Enero al 16 de Septiembre de 1893, un aumento de 855.890 pesetas.

En el mismo período la línea de Lérida, Reus y Tarragona tuvo un ingreso de 25.512 pesetas (aumento, 256 pesetas) y del 1 de Enero al 16 de Agosto de 1893, 935.332 pesetas (disminución sobre 1892, 22.172 pesetas.)

La línea de Almansa á Valencia y Tarragona, del 10 al 16 de Septiembre de 1893, tuvo un ingreso de 193.647 pesetas (disminución en igual tiempo de 1892, 765.350 pesetas.)

Ferrocarril de La Robla á Valmaseda.—En el ferrocarril de la Robla á Valmaseda se ha establecido un sistema de señal en casos de alarma, de que dá cuenta un periódico en los siguientes términos:

«Los carruajes de 1.ª y 2.ª clase y los furgones llevan un aparato colocado en el testero interior de los coches, para en caso de accidente parar el tren. Al efecto, el viajero que advierte un peligro, sólo tiene que mover una pequeña palanca ó regulador que está al alcance de su mano en el testero interior del coche para que el tren pare inmediatamente. Al funcionar este aparato, aparecen en los dos ángulos exteriores del carruaje dos placas encarnadas que dicen á los empleados del tren el carruaje que ha hecho funcionar el vacío»

Este sistema de alarma es quizá el primero introducido en España, y mejor que el que en la actualidad emplean las compañías del Midi y Orleans.»

—*El Noticiero Bilbaino*, por referencia de uno de sus suscriptores que acaba de recorrer parte del ferrocarril hullero de La Robla á Valmaseda, dice que puede considerarse terminada por completo la explanación para fin de Octubre, y que hay cinco tajos ó cuadrillas que sientan vía á la vez, aprovechando las grandes facilidades que tienen en el ferrocarril de Santander para transporte de carriles, con lo cual cree que á fin de año estará ultimado por completo tan importantísimo camino de hierro.

La Compañía va también levantando los edificios para las estaciones, y este otoño quedarán todos cubiertos.

Por último, el movimiento de viajeros y mercancías, puramente local, en las zonas abiertas al público, es notable, y las minas van trabajándose, sin las dudas ni

vacilaciones que hasta hace poco abrigaban algunos mineros

Resoluciones del Ministerio de Fomento.—Se ha aprobado por la superioridad el expediente de pasos y servidumbres interceptados por el ferrocarril de Huesca á Francia por Canfranc, que, con arreglo á la ley, fué instruido oportunamente en el Gobierno civil de la provincia de Huesca.

Asimismo se ha otorgado la concesión de un tranvía, desde Alcoy á las estaciones de Gandía y Villena, en el ferrocarril de Alcoy á Gandía.

También ha recaído la superior aprobación á las tarifas generales de aplicación del ferrocarril de Deva á Elgoibar, modificándose las condiciones con que las mismas han de ser aplicadas, en armonía con las de las tarifas de concesión y con los preceptos del reglamento vigente sobre policía de ferrocarriles.

Del mismo modo se ha aprobado una tarifa especial P. C. R., núm. 1, del ferrocarril de Zorroza á Valmaseda, en combinación con los de Bilbao á Portugalete y la Robla á Valmaseda, para transporte, en pequeña velocidad, de sal común, carbón vegetal, piedra para yeso y construcciones y piedra de sillería labrada y sin labrar.

Esta tarifa es ventajosa para el público, porque introduce una rebaja de los precios asignados para aquellos transportes en las tarifas generales respectivas á cada uno de los ferrocarriles combinados.

Igualmente se ha aprobado otra tarifa especial número 5, del ferrocarril de Zaragoza á Cariñena, para transporte de piedra en pequeña velocidad y entre estaciones del mismo. En esta tarifa, se hace una rebaja de los precios de la tarifa general, y aun de los de la especial que para los mismos transportes fué aprobada por Real orden de 2 de Octubre de 1889.

Por último, la Dirección general de Obras públicas ha autorizado, con fecha 19 del actual, una modificación en la marcha del tren correo núm. 362 del ferrocarril de Tardiente á Huesca, propuesta por la Compañía concesionaria del mismo, con objeto de combinar la hora de llegada de dicho tren á la estación de Huesca, con la de salida del correo de la línea férrea de Huesca á Jaca.

Tranvía de Valencia á Torrente.—También se ha concedido un año de prórroga para terminar las obras, á la Compañía concesionaria del tranvía de Valencia á Torrente.

Travía de Mieres.—La sociedad J. Beltrán y Compañía, de Mieres, ha obtenido la concesión de un tranvía desde las minas de supropiedad, en término de dicha ciudad á la estación del ferrocarril de León á Gijón.

Ferrocarriles del Oeste.—Ha sido aprobada una tarifa especial, M. C. O., núm. 1, presentada por la Compañía de los ferrocarriles del Oeste de España, en combinación con la Sociedad de los de Madrid á Cáceres y á Portugal, para transporte en gran velocidad de varias mercancías divididas en cuatro grupos.

Esta tarifa ha de regir, no sólo entre estaciones de ambas empresas que estén ya abiertas al servicio público, sino que también ha de aplicarse entre las que en lo sucesivo se abran de las de la Compañía del Oeste de España.

A esta última Compañía le ha sido también aprobada otra tarifa especial núm. 1, para los mismos transportes que la anterior combinada, aplicable por recorridos de

40 kilómetros en adelante, á medida que se vayan abriendo al servicio público las distintas estaciones de la línea férrea de Plasencia á Astorga.

Las expresadas tarifas son muy beneficiosas para el público, porque los precios de los transportes que en ellas se designan, resultan más económicos que los de la tarifa general.

Ferrocarril de Madrid á Cáceres y á Portugal.—La Sociedad de los ferrocarriles de Madrid á Cáceres y á Portugal, ha obtenido la aprobación de una tarifa especial núm. 1 para transporte en pequeña velocidad, de varias mercancías divididas en grupos y en una clase especial y aplicable á recorridos, desde 100 kilómetros á 430.

Al ser aprobada esta tarifa, se ha impuesto la prescripción de que se rectifiquen las agrupaciones de mercancías de modo que en ningún caso resulten los precios de transporte para cada una de las líneas y para el total recorrido de éstas, más elevados ó iguales á los de la tarifa general.

A la misma Sociedad de ferrocarriles le ha sido aprobada otra tarifa especial núm. 12 para transporte, en pequeña velocidad, de uvas frescas y en pasamosto. Para el primero de los indicados transportes se rebajan por esta tarifa los precios de la general en un 26,66 por 100, y para el segundo en un 33,33 por 100, con lo resulta altamente beneficioso.

Convenio ferroviario.—La Compañía de los Caminos de hierro del Norte y la de los ferrocarriles económicos de Asturias, han celebrado un convenio relativo al transporte de mercancías en grande y pequeña velocidad, entre las líneas de una y otra Compañía, y á la organización del servicio de trasbordo y entrega de mercancías en el apartadero que de común acuerdo tienen establecido en la estación de Oviedo, línea férrea de León á Gijón. Asimismo ha redactado la segunda de las Compañías citadas una tarifa designada con el núm. 2, en la que se establece el precio que ha de pagarse por el trasbordo de las mercancías en el indicado apartadero. Sometidos á la superioridad el convenio y la tarifa, han merecido su aprobación.

Ferrocarril de Murcia á Granada.—Le han sido aprobadas á la Compañía del ferrocarril de Murcia á Granada y Diputación de Almericos, con motivo de la apertura al tráfico hasta la estación definitiva de Almanzora, las tarifas completas de precios de billetes de viajeros, las de transportes en gran velocidad, de encargos, comestibles, equipajes, perros y trenes especiales; las de transporte en pequeña velocidad de toda clase de mercancías, y una especial temporal, núm. 1, para viajeros con billetes de ida y vuelta á precios reducidos.

Ferrocarril de Zaragoza á Cariñena.—Se ha autorizado á la Compañía del ferrocarril de Zaragoza á Cariñena para que cambie de emplazamiento el apeadero de Cuarte, trasladándolo desde el punto kilométrico 37'400 que ocupa actualmente, al 38'234, con lo que resultan favorecidos los vecinos de Cuarte, porque este cambio les facilita el tránsito por dicho ferrocarril.

Ferrocarril de Plasencia á Astorga.—En Béjar se lamentan de que se haya consentido la inauguración hasta Hervás sin obligar á hacerlo en los 16 kilómetros que quedan hasta aquella ciudad, estando hechas todas las obras de fábrica, y pudiendo terminarse la línea con dos ó tres meses de trabajo.

Ferrocarril de Villena á Alcoy y Yecla.—Los gastos é ingresos de esta línea, del 21 al 30 de Septiembre, han sido los siguientes:

INGRESOS.	
	Pesetas
Existencia anterior.....	2.155'85
Recaudación de las estaciones.....	6.207'54
TOTAL.....	8.363'39
GASTOS.	
Pagado á M. Z. A. por trasmisión etc..	2.855'57
Pagado por facturas.....	374'65
Idem aceite.....	1.168'40
Idem carbón.....	240'20
Idem transporte de carbón.....	3.608'35
Idem arrendamiento del terreno de la estación de Yecla.....	3.608'35
Idem nomina del personal 2.ª quincena de Septiembre.....	3.608'35
TOTAL.....	8.217'17
<i>Existencia en caja.....</i>	<i>116'22</i>

Compañía del Norte.—La Compañía de los caminos de hierro del Norte, actual concesionaria de la línea férrea de Zaragoza á Barcelona, y la Sociedad del Crédito Mercantil de Barcelona, concesionaria también del servicio telefónico de la zona Nordeste de España, han celebrado un contrato, relativo al establecimiento por cuenta de esta última Sociedad, de una línea telefónica, dentro de los terrenos de aquel ferrocarril. Sometido el contrato á la aprobación superior, se ha concedido ésta, con la condición explícita de que la Compañía del Norte seguira siendo, como hasta aquí, directamente responsable ante la Administración pública de la buena explotación del camino de hierro.

Compañía de Madrid, Zaragoza y Alicante.—Se ha aprobado, por el Ministerio de Fomento, una tarifa especial núm. 1, presentada por la Compañía de los ferrocarriles de Madrid Zaragoza y Alicante, en combinación con la de los Andaluces, para trasportes en gran velocidad de pescados, escabeche, ostras y demás mariscos. Esta tarifa viene á sustituir á la que rige desde 1883, siendo mas beneficiosa por la considerable rebaja que hace de los precios de transporte.

También se ha aprobado á la Sociedad del ferrocarril de Torralba á Soria una tarifa especial local núm. 4, para el transporte de maderas en pequeña velocidad.

Al aprobarse esta tarifa, se ha modificado la condición que en ella figura, relativa al cargamento, esto es, la primera de las de aplicación, poniéndola en armonía con lo dispuesto por la regla 8.ª de la Real orden de 1.º de Febrero de 1887; y de igual modo se ha prescrito que los precios se aplicarán de oficio cuando resulten mas beneficiosos para los remitentes, con arreglo al art. 7.º de dicha Real orden, á menos que soliciten que el transporte se verifique por otra tarifa, aplicable á las mismas mercancías y al mismo trayecto á que se refiere la de que se trata.

Además de la tarifa anteriormente expresada, le han sido aprobadas á la Sociedad de Torralba á Soria, la número 1, para viajeros con billetes á precios reducidos entre Soria y Almazán; la núm. 3, para transporte de varias mercancías en pequeña velocidad entre Alcañete, Almazán y Soria, y la núm. 5, para transporte de sal, también en pequeña velocidad. Los precios de estas dos últimas tarifas resultan muy beneficiosos, en relación con los de la tarifa legal, por la rebaja que de ellos hacen.

Ferrocarril de Avila á Salamanca.—Se han aprobado por la superioridad: los proyectos de secciones, de explanación y de sistema de vía de ferrocarril de Avila á Salamanca; los de obras en la estación de Amir y de puentes en la 1.ª sección del ferrocarril de Otor á Gerona; el plan de servidumbres interceptadas en el término municipal de Valmaseda, por el ferrocarril de Zorroza á Valmaseda, y se ha concedido una ampliación de doce meses á la prórroga otorgada á la Compañía concesionaria del ferrocarril de San Cebrián de Mudá á Cilla Mayor, para establecer el servicio de viajeros.

De igual modo se ha ordenado la devolución de la primera fianza consignada por la Compañía concesionaria del tranvia de Alcoy á las estaciones de Gandía y Villena, en el ferrocarril de Alcoy á Gandía, por haberse constituido por dicha Compañía la fianza definitiva, en garantía de la concesión.

Ferrocarril de Pontevedra á Carril.—Nos escriben de Vigo diciendo que la construcción del ferrocarril á Pontevedra, complemento de la de Santiago al primer punto, vacada día de mal en peor.

Actualmente se encuentra en Madrid Mr. Trulok, director de la Compañía; su presencia en la corte obedece á que el primer plazo de la prórroga de año y medio concedido para empezar las obras, termina á fines del mes actual.

Parece que ahora se trata de que la concesión última de que estuviese construída la tercera parte de la línea, para lo cual ha depositado la Compañía 80.000 duros, se haga extensiva al segundo plazo de los restantes 18 meses y que comiencen las obras antes de la primavera próxima.

Y de prórroga en prórroga, las obras del ferrocarril de Pontevedra á Carril no se ven empezar.

En nuestro concepto, el señor ministro de Fomento, llegado el día último de presente mes y no habiendo cumplido sus compromisos con el país ni con el gobierno la Compañía de Santiago á Carril, debe decretar la caducidad de las obras de la expresada línea.

Zaragoza al Mediterráneo.—He aquí el *Anuncio judicial* que vemos inserto en un colega barcelonés referente á este ferrocarril:

«De conformidad con el fallo de la División de la cancellería del Tribunal Supremo de Justicia pronunciado en los juicios Collingham, contra Sloper 1892 C. 2.801 la «Foreign American et General Investment Trust Company Limited», contra Sloper 1892 F. 280 y la «Foreign American et General Investment Trust Company Limited», contra Sloper 1892 F. 1.320 y fechado el 27 de Enero de 1893 en primer lugar; todas las personas que declaren tener cualesquiera cargas ó gravámenes no siendo las obligaciones á a de libras 3 por 100 emitidas por la Sociedad denominada «Saragossa et Mediterranean Railway Company» (La Compañía de los ferrocarriles de Zaragoza al Mediterráneo), que afecten á los ferrocarriles y bienes de la citada Compañía ferroviaria, y en segundo lugar, todas las personas que declaren tener derecho á cualesquiera otras cantidades debidamente pagaderas del fondo mencionado en dicho fallo, deben presentarse, ya personalmente, ya por mediación de sus abogados en el día 25 de Octubre de 1893 ó antes de tal fecha para hacer constar sus reclamaciones en el despacho del juez M. North, del palacio real de Justicia de Inglaterra, ó en defecto de ello perderán perentoriamente cuantos beneficios les concede el precitado fallo.

Martes 22 de Noviembre de 1893, á las doce del día se fija para la recepción y allo de las reclamaciones.

Fecha do el 11 de Agosto de 1893.

Alfred Karlsson,
Oficial primero.

N. B.—El fondo de que se hace referencia en el fallo lo forma el dinero sobrante del total suscrito respecto de las citadas obligaciones.»

Nos alegramos del anterior anuncio, porque de él se desprende que la citada Compañía va á ver legalizada su situación dentro de breve plazo, y por consiguiente podrá desde luego acometer el resto de las obras que quedan hacer en término de Alcañiz y el total además hasta San Carlos de la Rápita.

SERVICIO DE LA COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA DE BARCELONA

LINEA DE LAS ANPILLAS NEW-YORK Y VERACRUZ.—Combinación á puertos americanos del Atlántico y puertos N. y S. de Pacífico. Tres salidas mensuales: el 10 de Cádiz, el 20 de Santander y el 30 de Cadiz.

LINEA DE FILIPINAS.—Extensión á Iloilo y Cebú, y combinaciones al Golfo Pérsico Costa, Oriental de Africa, India, China, Cochinchina, Japón y Australia.

Trece viajes anua es saliendo de Barcelonacada cuatro viernes, á partir del 8 de Enero de 1893, y de Manila cada cuatro jueves, á partir del 26 de Enero de 1893.

LINEA DE BUENOS AIRES.—Seis viajes regulares para Montevideo y Buenos Aires, con escala en Santa Cruz de Tenerife, saliendo de Cádiz y efectuando antes las escalas de Marsella, Barcelona y Málaga.

LINEA DE FERNANDO POO.—Viajes regulares para Fernando Poo, con escalas en las Palmas, puertos de la Costa Occidental de Africa y Golfo de Guinea.

SERVICIOS DE AFRICA.—Línea de Marruecos.—Un viaje mensual de Barcelona á Mogador, con escalas en Melilla, Málaga, Ceuta, Cádiz, Tánger, Larache, Rabat, Casablanca y Mazagán.

Servicio de Tanger.—El vapor *Joaquín del Piélagos* saldrá de Cádiz los lunes, miércoles y viernes para Tánger, Algeciras y Gibraltar, retornando á Cádiz los martes, jueves y sábados.

Estos vapores admiten carga con las condiciones más favorables, y pasajeros, á quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato muy esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas á familias.

—Precios convencionales por camarotes de lujo. Rebajas por pasajes de ida y vuelta. Hay pasajes para Manila á precios especiales, para emigrantes de clase artesana ó jornalera con facultad de regresar gratis dentro de un año, si no encuentran trabajo.

La Empresa puede asegurar las mercancías en sus buques.

AVISO IMPORTANTE.—La Compañía previene á los señores comerciantes, agricultores é industriales, que recibirá y encaminará los destinos que los mismos designen, las muestras y notas de precios que con este objeto se le entreguen.

Esta Compañía admite carga y expide pasajes para todos los puertos del mundo servidos por líneas regulares.

Para más informes.—En Barcelona: La Compañía Trasatlántica y los Sres. Ripolls y Compañía, Plaza de Palacios.—Cádiz: la Delegación de la Compañía Trasatlántica.—Madrid: Agencia de la Compañía Trasatlántica, Puerta del Sol, 3.—Santander: Sres. Angel B. Pérez y Compañía.—Coruña: D. E. da Guarda.—Vigo: D. Antonio López de Neira.—Cartagena: Sres. Bosch Hermanos.—Valencia: Sres. Dart y Compañía.—Málaga: don Luis Duarte.

ALCANCE FINANCIERO

Capital des-embolsado.	Interés Por 100.	VALORES	Cotiza- ción.
		Acciones (Barcelona)	
500	«	Medina, Zamora, Orense, Vigo....	10,15
475	«	Norte de España.....	33,30
475	«	Tarragona, Barcelona y Francia.	24,40
		Obligaciones (Barcelona)	
475	«	Almansa Valencia y Tarra.ª (adh.).	61,75
500	3	Medina Zamora, Orense, Vigo (p.)	00,00
500	3	« « « Emisión 80-82.	31,50
475	3	Norte de España (prioridad).....	00,00
500	3	San Juan de las Abadesas.....	59,25
500	3	Reus á Roda.....	00,00
475	3	Tarragona, Barcelona y Francia..	59,90
475	6	« « «	98,50
500	3	« « « (no hipotec.)	92,15
		Acciones (Paris)	
500	«	Andaluces.....	232,00
500	«	Madrid, Cáceres, Portugal.....	42,00
475	«	Madrid, Zaragoza, Alicante.....	158,00
		Obligaciones (Paris)	
500	3	Andaluces.....	300,00
500	3	« (Segunda serie).....	293,00
475	3	Asturias, Galicia, León. (1.ª hip.ª)	265,00
475	3	« « « (2.ª «	236,00
500	3	« « « (3.ª «	000,00
500	3	Este de España.....	226,00
500	3	Linares á Almería.....	116,00
500	3	Madrid, Cáceres, Portugal.....	138,00
75	3	Madrid, Zaragoza Alicante (1.ª h.)	306,00
475	3	« « « (2.ª «	292,50
475	3	« « « (3.ª «	253,00
500	3	« « Córdoba á Sevilla	343,00
500	3	« « Badajoz.....	523,00
475	3	Norte de España (1.ª serie).....	306,00
475	3	« « (2.ª «	268,00
475	3	« « (3.ª «	254,00
475	3	« « (4.ª «	227,00
500	3	« « (5.ª «	221,00
475	3	« prioridad Barcelona..	000,00
500	3	« especiales de Segovia	000,00
475	3	« « Pamplona.	236,00
500	4	Oeste de España.....	000,00
500	6	Zafra á Huelva.....	000,00

A NUESTROS SUSCRIPTORES

Animados por el interés creciente con que está siendo acogida nuestra publicación, correspondemos imponiéndonos nuevos sacrificios, no dudando que el público sabrá apreciarlos.

A este efecto, en breve introduciremos importantísimas reformas, siendo una de ellas la publicación decenal de nuestra REVISTA, bajo los mismos precios de suscripción que tenemos establecidos.

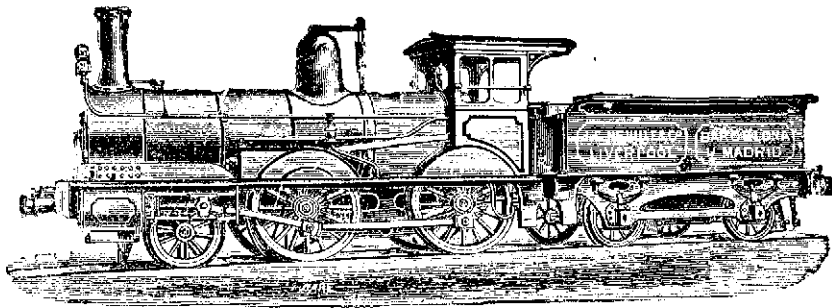
Asimismo, y en obsequio á nuestros suscriptores, abriremos una sección de informaciones, en la cual contestaremos á todas las preguntas que se nos dirijan, encargándonos de investigar en los Centros oficiales las noticias de los asuntos á que se refieran, sin retribución alguna, abonando únicamente los gastos de correo, de aquellas que por su índole no convenga contestar en la sección correspondiente.

Rogamos á nuestros suscriptores que nos dispensen la tardanza en la publicación de este número, originada por causas ajenas á nuestra voluntad, y de la cual se verán recompensados con la publicación decenal de la Revista.

(Prohibida la reproducción)

Tipografía de la REVISTA ILUSTRADA DE VÍAS FÉRREAS.—Norte, 25, bajo.

REVISTA ILUSTRADA DE VÍAS FÉRREAS



Año I

Madrid 1.º de Noviembre de 1893

Núm. 19

Se publica dos veces al mes.

No se devuelven los originales.

La correspondencia y petición de suscripciones y anuncios, se dirigirán a las oficinas.

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

SUSCRIPCIÓN

		Pescetas.	
Madrid y provincias.....	Trimestre...	9	
Idem id.....	Año.....	11	
Extranjero y Ultramar.....	Año.....	18	
Número atrasado.....		1	

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 a los clientes gran economia sobre los precios de compras directas.
CORRESPONDENCIA EN LENGUA CASTELLANA.
 Telegramas: "NEVILLE, LIVERPOOL." — USAMOS LA CLAVE TELEGRÁFICA, A. B. C.



**INSTALACIONES DE LUZ ELÉCTRICA,
 TELÉGRAFOS Y TELÉFONOS.**

SUGURSALES EN ESPAÑA

JULIUS G. NEVILLE
 Calle de Alcalá, núm. 18, Madrid.
 Plaza Palacio, núm. 11, Barcelona.
 Forjas de El Piles, Gijón.

**MOTORES A GAS
 DE CROSSLEY**

SIEMPRE
 EN USO

**J. G. NEVILLE & CO
 LIVERPOOL**

JULIUS G. NEVILLE, 18, ALCALÁ

—MADRID—

REVISTA ILUSTRADA DE VÍAS FÉRREAS

BASES DE LA PUBLICACIÓN



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

Se publica dos veces al 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.

A los señores suscriptores se les regala la *Colección de Tarifas*, en forma que pueda encuadrarse.

También regalamos á los suscriptores una novísima *Guía del Viajero*.

SUSCRIPCIÓN

	Pesetas.
Madrid y provincias, trimestre...	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 construcción de vías férreas, toma además á su cargo cuantos asuntos se le confien para su mejor y más pronta resolución, constituyendo al efecto un Centro de estudios, cuya necesidad viene sintiéndose cada vez más, á medida del mayor incremento de las comunicaciones ferroviarias.

A 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 tranvías.
- 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 maquinaria, 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 tranvías, 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, número 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, núm. 2.

Tarifas de Anuncios

ESPACIOS	MES	TRIMESTRE	SEMESTRE	AÑO
	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Un16.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.

A 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

ACADEMIA PREPARATORIA

PARA CARRERAS CIVILES Y MILITARES

CENTRO GENERAL DE APODERACIÓN DE ALUMNOS

DIRECTOR:

DON FRANCISCO DE LARA

Ingeniero militar.

con el concurso de Profesores ingenieros civiles y militares.

Se admiten alumnos en cualquier época del año.

Se remiten notas 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.)

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 via estrecha, á fin de que las corporaciones, empresas ó particulares puedan, al mismo tiempo de 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 participe 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 suscrito por la «Sociedad de estudios y concesiones» en el caso de existir este acuerdo entre las partes contratantes, reconociéndosele

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 éstos 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. RIVERA

EMILIO DE SILVA

Encargado de la recepción de anuncios para este periódico. Norte, 25, principal.

SECCIÓN DE ESPECTÁCULOS

TEATRO ESLAVA

El cornetilla, zarzuela cómica en un acto y en verso, letra de los Sres. Perrín y Palacios, música del maestro Marqués.

Las peripecias á que puede dar lugar la necesidad de ocultar á un tío, que no quiere herederos casados, el matrimonio de un sobrino, constituyen la acción de la obra.

El argumento tiene, pues, poco de nuevo; pero en su desarrollo hay movimiento escénico, algunas situaciones cómicas de efecto que entretienen agradablemente al auditorio y excelente versificación.

En el texto van intercalados algunos números de música, en los que se ve desde luego la hermosa factura del maestro Marqués, pero que, en realidad de verdad, no añaden una página á su brillante historia de compositor.

Son bonitos un aria de tiple combinada con toques de corneta militar y un paso doble.

Los autores fueron llamados á escena varias veces al final de la representación.

Los honores de ésta, que en conjunto resultó buena, fueron para Castilla, que hizo deliciosamente un tipo de charlatán de los que comienzan y no acaban siete conversaciones en un minuto

COLECCIÓN DE TARIFAS DE FERROCARRILES

OBRA DE GRAN UTILIDAD PARA EL COMERCIO

El día 15 de Septiembre quedará a la venta el cuaderno primero de los que publica esta REVISTA.

Contiene las seis primeras entregas del tomo primero, donde se incluyen las Tarifas generales y el Reglamento de policía con todas las disposiciones, y las seis entregas de colección de Tarifas especiales vigentes, hechas últimamente.

Se halla de venta en la administración de la REVISTA ILUSTRADA DE VÍAS FÉRREAS, calle de San Bernardino, 7, principal, al precio de una peseta, y en el Centro de suscripciones de Alfredo Prades, Pasaje del Bazar de la Unión, Mayor, núm. 1, y en la calle del Norte, núm. 25, bajo.

DISPONIBLE

MÁRMOL 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 los talleres existentes en cualquier población, y toda clase de marmol, pues bien conocidas son las condiciones de éstos, siendo fácil convencerse pidiéndonos precios de toda clase de obra.

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

ALFREDO PRADES

Encargado en Madrid de la venta de la Revista ilustrada DE VÍAS FÉRREAS

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

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

DISPONIBLE