REVISTA MUSTRADA DE VIAS FÉRREAS

L. F.

AÑO I — MADRID 15 DE FEBRERO DE 1893 — NÚM. 2.°

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.°, 2.° derecha.

SUSCRIPCION

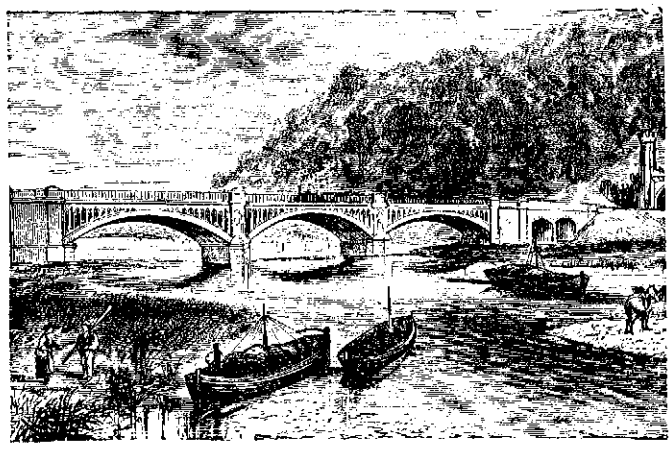
Madrid y provincias. . . .	Trimestre.	*Pesetas.*	**3**
Ídem id.	Año.	»	**11**
Extranjero y Ultramar. . .	Año.	»	**18**
Número suelto.		»	**1**

Pago adelantado.

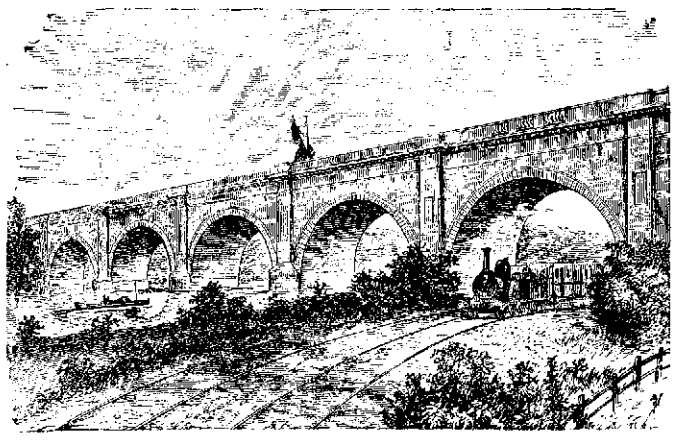
NUESTROS GRABADOS

Conforme á lo ofrecido en nuestro número anterior, hoy empezamos á publicar una serie de grabados referentes á obras construídas en las vías férreas, tanto de antigua como de moderna explotación.

Los que hoy publicamos se refieren al ferrocarril Midland *(Inglaterra)* cuya compañía se formó en 1844 por la fusión de las de Derwy á Leeds y Birminghan terminada en 1840, la de Derwy á Nothinghan, terminada casi al mismo tiempo y la del Leicestershire comenzada en 1838 bajo la dirección de Mr. Vignole, autor del modelo de carril tan generalizado en la actualidad. Esta gran Compañía abarca una gran parte de los distritos manufactureros del Lancashire, de los condados de Leicester, de Chester y de Lincoln, ricos en productos agrícolas y en ganados; de los condados de Derwy y Nothinghan, donde abundan los minerales y la hulla; teniendo en los extremos los puertos de Humber y de Mersey. La población en esta región es seguramente la más densa de las del globo, así como la riqueza del suelo se manifiesta con igual intensidad.



Puente de Worcester.



Acueducto cerca de Lancaster.

Los grabados que hoy publicamos son los del puente de Worcester y del acueducto cerca de Lancaster.

© Biblioteca Nacional de España

Á NUESTROS LECTORES

Profundamente agradecidos por la excelente acogida que ha tenido nuestro primer número, nos creemos hoy doblemente obligados para con el público respecto del objeto de la *Revista,* y dedicaremos todos nuestros esfuerzos, tanto á la mejora sucesiva de las condiciones del periódico, como á tener al corriente á nuestros suscriptores de todo lo que haya de actualidad referente á vías férreas.

* * *

Saludamos á la prensa en general, con la expresión de nuestro más sincero reconocimiento, por la simpatía con que por ella hemos sido recibidos.

El ferrocarril del Meridiano.

(Continuación.)

Desgraciadamente, las gestiones de aquellas personas, por más de que fueron planteadas con más conocimiento de lo que son las construcciones de vías férreas, no pudieron dar resultado; pues cuando ya se estaba á punto de pasar á la categoría de hechos y se habian firmado contratos con casas constructoras de respetable capital y que aportaban el necesario para emprender las obras, el enemigo de la idea, que no puede negarse que es formidable por los medios directos é indirectos que posee, consiguió echar por tierra la negociación.

Es de advertir que, pasando el trazado por Aranda y Burgos, y habiéndose incluído en el plan general de ferrocarriles el que une estos dos puntos, estudiado por cuenta de la Diputación de Burgos, y subvencionado por el Estado, ha de considerarse esta línea como de vitalísimo interés para el proyecto total. En efecto; si la Empresa que haya de construír el ferrocarril Meridiano consigue la concesión de la línea de Aranda á Burgos, no sólo reduce su gestión á recabar del Estado el auxilio en una ú otra forma para el resto de la línea, sino que evita que otra empresa, la del Norte sobre todo, se apodere de ella, estableciendo con las ventajas que da una ya larga y bien entendida explotación, una competencia que sólo perjuicios puede traer á la línea del Meridiano, aun suponiendo la construcción en este de una sección paralela y casi unida entre Aranda y Burgos; esto aparte de la ventaja de hallarse dicho proyecto aprobado y en disposición de construirse. Á esto tendieron las primeras gestiones del Sindicato y las que se hicieron independientemente, teniendo la ventaja de que Burgos, como muy interesada en la realización del Meridiano, siempre ayudó dichas gestiones, y mayor hubiera sido su ayuda si no hubiera adquirido el triste convencimiento de que el Sindicato de Santander, como vulgarmente se dice, *no iba á ninguna parte.*

Hasta aquí, puede decirse que alcanzó la gestión del "Sindicato del ferrocarril del Meridiano„ que como ven nuestros lectores, no ha podido ser menos provechosa, y como nuestro objeto no se reduce á criticar aisladamente los hechos del Sindicato mencionado, sino al estudio de la manera de realizar la línea directa de Madrid á Santander, nos ocuparemos ahora de otra gestión llevada á cabo con el mismo objeto, aunque de distinta forma.

Hará próximamente dos años se pidió y obtuvo autorización del Ministerio de Fomento para verificar los estudios de un ferrocarril á doble vía estrecha de Madrid á Santander pasando por Aranda de Duero y Burgos, con ramales á las poblaciones más importantes que quedaran próximas al trazado general. Verificados dichos estudios, se presentaron el año anterior en el Ministerio de Fomento, y el Diputado Sr. Becerro de Bengoa presentó á las Cortes en Julio de dicho año una proposición de ley autorizando al Gobierno para adjudicar dicha línea á los autores de los estudios. Dicha proposición fue tomada, como era de esperar, en consideración, pero suspendidas las sesiones á los pocos días, no pudo ser aprobada, y disueltas algún tiempo después, tendrá que esperarse á la apertura de las convocadas actualmente.

Al mismo tiempo se ha agitado en Santander, de nuevo la idea del "*Meridiano*„ á vía ancha, y patrocinada por personas que no sabemos si ostentan ó no la representación del antiguo Sindicato, se ha tratado de hacer efectiva la suscripción que aquel verificó para proseguir el asunto, y hoy según noticias, sabemos que se ha contratado el estudio á vía ancha (pero no doble) y en condiciones normales con don Alejandro Quereizaeta, por virtud de cuyo contrato este señor hará los estudios de la línea por el precio de 200.000 pesetas ó sea próximamente á 500 pesetas por kilómetro, las cuales les serán pagadas con las 100.000 y pico suscriptas y tomando el resto en acciones.

Por cierto que aparte de la mayor ó menor legalidad con que el Sindicato ó las personas que hoy se abrogan sus derechos, pueda hacer un contrato de un estudio que ya está contratado y sometido á los tribunales, no podemos darnos cuenta de la garantía que merezca una emisión de acciones en estas circunstancias. ¿Pueden emitirse acciones sin constituirse en Compañía y sin llenar los requisitos del vigente código de comercio? ¿Qué responsabilidad pueden exigir los accionistas el día de mañana á los que han verificado la emisión de tales valores?

Según nuestras noticias, el objeto que se persigue al realizar esos fondos, es estudiar el proyecto definitivo á vía ancha, *pero ya en condiciones normales;* es decir, sin aquellos lujos de doble vía y veloci-

© Biblioteca Nacional de España

dades de 80 kilómetros por hora; una vez en posesión de los estudios, una casa *extranjera* se encargará de la construcción de la línea.

Empieza por parecernos muy estraño que esa casa extranjera, pida los estudios de la línea por todo auxilio, pues suponiendo su coste en 160.000 pesetas por kilómetro y estando dispuesta á invertirlas en el negocio, no creemos que necesiten á nadie que les haga los estudios, siquiera estén valuados en 500 pesetas por kilómetro, pues, no sólo es una insignificancia como auxilio, sino que es natural que dicha empresa prefiriera estudiar el trazado por su cuenta y en condiciones apropiadas á sus intereses.

Esto nos inclina á dudar por lo menos de tales esperanzas, máxime cuando bueno ó malo, existe un anteproyecto que puede servir de base para obtener la concesión sin gastar hoy inútilmente en nuevos estudios; cuando una sección del trazado está estudiada y aprobada y *subvencionada* por el Estado, y no es preciso hacer nuevos estudios de ella; y por último, cuando hay ya proyecto definitivo estudiado entre Madrid y Santander, aunque á vía estrecha.

¿No obrarian más cuerdamente los accionistas de las cien mil y pico de pesetas y esa casa extranjera, uniendo sus esfuerzos á los que hoy poseen esos estudios á vía estrecha? Y si la idea de los santanderinos y de la referida empresa fuera construir á vía ancha, lo cuál creemos un grave error, ¿no tendrian mejor inversión esos fondos recogidos solicitando la concesión de la línea de Aranda de Duero á Burgos?

Mediten bien este asunto los montañeses amantes de este trazado, y no se dejen llevar por vanas promesas, que nunca han de verse realizadas. Entiéndase que si bien la idea lleva mucho adelanto desde el año 85 en que empezamos á trabajar sobre ella, también los enemigos de ella están sobre aviso con tanto como se ha alardeado, sin ningún resultado práctico. Muy difícil es en España constituir una Compañía ferroviaria de esta importancia, pero aún es más difícil crearla poniéndola enfrente de otras muy poderosas y ya constituidas con toda solidez y cuyo natural espíritu de conservación las ha de obligar á la lucha.

Conocemos en la actualidad, no ya uno, sino varios proyectos, y por si estos no fueran bastantes, leemos en el *Boletín de Comercio* de Santander, que una empresa belga está decidida á emprender las obras del ferrocarril directo á vía estrecha sin subvención del Estado y que en un importante establecimiento de crédito belga se ha depositado al efecto una cuantiosa suma, situando fondos en Santander para los gastos del momento.

Por este camino es indudable que dentro de poco el importe de los estudios verificados entre Madrid y Santander, equivaldrá al presupuesto de construcción.

¡Desdichado país de las competencias! Es verdaderamente triste que gastemos nuestras energias en ellas, en lugar de unir esfuerzos al fin común. Por desgracia, para el país, creemos que ninguno de los proyectos llegarán á feliz éxito, pues además de las empresas interesadas en contra, serán enemigos de uno de los proyectos, todos los dueños ó autores de los restantes.

Nosotros, sin perjuicio de nuestra opinión, ayudaremos con nuestras modestas fuerzas todo lo que tienda á la realización de la idea, sea quien sea el que la realice. No en balde llevamos dedicados á ella tantos años.

En otro número expondremos nuestra opinión sobre tan importante línea de comunicación, que discrepa bastante de las hasta ahora propuestas.

(Se continuará.)

CRISIS FERROVIARIA

La Compañía de los ferrocarriles del Oeste, concesionaria de la línea de Plasencia á Astorga por Salamanca y Bejar, ha suspendido sus pagos por acuerdo de su Consejo de Administración.

Por más de que este percance no podía sorprendernos, como no sorprenderán tampoco los que puedan ocurrir, no dejan de ser dolorosas estas noticias, que demuestran una gravísima crisis, consecuencia de la general que estamos atravesando.

Así como en todas las ramas de la industria y del comercio se está sintiendo la influencia de los cambios, en las Compañías de ferrocarriles se manifiesta de una manera aterradora, y que puede llevarnos á una situación tal, que haga imposible la vida de la de más importancia.

La Compañía de los ferrocariles andaluces, una de las de mayores rendimientos y de horizonte más despejado, ha declarado que este año no repartirá dividendo á los accionistas, porque las utilidades han sido absorbidas por el coste de traslación de los fondos que tiene que situar anualmente en Paris para sus obligaciones, y cuyo premio ascendió á dos millones de pesetas.

Añadamos á esto la paralización que se observa en las obras de las líneas en construcción, tan importantes como las de Murcia á Granada, Valladolid á Ariza, Calatayud á Teruel y Sagunto, y la lentitud con que se van ejecutando las restantes, y tendremos un triste cuadro del estado de nuestras redes de ferrocarriles.

Los poderes públicos deben fijar su atención en los motivos que originan estas paralizaciones y en los medios de remediarlos, puesto que las vías de comunicación son la más poderosa fuente de riqueza de los países; y es evidente que si por los escasos rendimientos de las Compañías y lo exorbitante de sus obligaciones, ocurrieran con frecuencia fracasos

© Biblioteca Nacional de España

como el anterior, el país sería el primero en sentir sus efectos.

Ferrocarriles secundarios.

Conforme á lo que expusimos en nuestro número anterior, vamos á ocuparnos siquiera sea ligeramente por el breve plazo concedido por el señor Ministro de Fomento, del plan de ferrocarriles secundarios, propuesto por la comisión y que insertamos íntegro en dicho número.

Partiendo del supuesto de que la red de ferrocarriles de primer orden estuviera completa ó al menos sujeta á un plan fijo y determinado como se trata de hacer para la red secundaria, es natural suponer que la segunda red se extienda, no tan sólo á servir los intereses regionales, sino á cubrir las deficiencias que existen en la primera.

En este concepto pudiéramos fijar como fundamento de dicho plan la necesidad de las líneas directas ó radiales. No es preciso ser muy inteligente en esta clase de estudios, para comprender con un mapa de ferrocarriles á la vista, que las vías secundarias están llamadas á remediar muchos de los perjuicios causados por el imperfecto plan de las principales.

Nuestras relaciones exteriores exigen que dispongamos de comunicaciones rápidas y por lo tanto con la menor distancia posible, entre la capital de España y las fronteras francesa y portuguesa, así como con los puertos más importantes del Cantábrico y Mediterráneo, que por su situación se encuentren á menor distancia que otros del centro de España.

¿Cumplen estas condiciones las actuales líneas férreas? La respuesta más elocuente, está en un mapa cualquiera de ferrocarriles.

Para comunicarnos con la frontera francesa, tenemos establecidas las líneas de Madrid á Irún, Barcelona á Francia, la del Canfranc en construcción, y en proyecto aún la del Noguera-Pallaresa; con la frontera portuguesa las líneas de Badajoz y Cáceres, y por último, para comunicarnos con las fronteras marítimas, tenemos las líneas de Santander, Coruña, Cádiz, Valencia y Barcelona, que terminan en dichos puertos, los más principales de nuestras costas.

Dichas líneas, trazadas sin obedecer, á plan de conjunto han resultado bastante deficientes, sin contar con que el egoismo natural hasta cierto punto de las Compañías, han tratado de favorecer cierta comarca en perjuicio evidente de otras.

Concretemos. El puerto de Santander, el de mejores condiciones de la costa cantábrica, se halla servido por la línea de Madrid á Irún, hasta Venta de Baños, y la de este punto á Santander, formando una longitud total de 509 kilómetros, cuando en línea recta hay menos de 400. ¿No es este un punto ya para fijar la atención? Nada tiene de extraño que, dados los desniveles que en dicha línea existen, se ejecutara dicha vía con el ancho normal, con un desarrollo considerable, sobre todo en el trayecto de Reinosa á Santander, pero en la actualidad las condiciones son muy diferentes. Una línea férrea de un metro de anchura entre Madrid y Santander, no debe llegar á 450 kilómetros de desarrollo, y aun con esa longitud ya tendríamos una economía en el recorrido de 10 por 100, la que no es nada despreciable y por lo tanto debería constar en el plan propuesto por la Comisión.

Sin embargo de ello, nada consta que se le parezca, ni siquiera por secciones. Y no es que algunas de estas no tengan importancia por sí solas. Entre Burgos y Santander, median bastantes relaciones para que hubiera debido tenerse en cuenta la comunicación directa de ambas poblaciones, pues la segunda depende militarmente de la primera, así como también dentro del orden jurídico. Solamente el puerto de Santoña es el que la comisión proyecta unir por vía secundaria á Medina de Pomar, cuya población se encontraría sobre la que también se proyecta de Reinosa á Trespaderne; y como este último punto enlaza por medio de otro ramal con Briviesca, quedaría en comunicación de este modo Santoña con Burgos, y como el puerto de Santoña tendrá pronto enlace con el de Santander por la costa. En resumen; que una comunicación que hoy tiene por Venta de Baños 314 kilómetros y que pudiera obtenerse de 180, directamente, se proyecta por Briviesca, Medina de Pomar y Santoña.

Como esto es inadmisible, no podemos creer que la Comisión haya tratado de incluír la citada sección de Santander á Burgos en esta forma, por lo que solo podemos suponer que la Comisión no la ha tenido en cuenta para nada, lo cual consideramos como un grave defecto del plan propuesto.

En cambio, y sin que se nos alcancen los motivos, vemos incluida en dicho plan una línea, que si no del todo, tendría en parte las ventajas de una sección la que estamos ocupándonos. Tal es la de Segovia á Burgos por Aranda de Duero. Esta línea, de 196 kilómetros, unida á la de Madrid á Segovia, actual de 101, y á los 160 que tendría la de Burgos á Santander, formaría un recorrido de 457 kilómetros entre Madrid y Santander, lo cual no sería aún lo suficiente, puesto que entre Madrid y Aranda se puede obtener mayor acortamiento, como luego diremos. Pero lo que no comprendemos, es el por qué se propone en el plan de ferrocarriles secundarios, la línea de Segovia á Burgos por Aranda, cuando se halla proyectada en dos secciones, á vía normal, aprobada por el Estado y subvencionada directamente cada una de estas secciones; y á mayor abundamiento, subastada

© Biblioteca Nacional de España

ya la concesión de la sección de Segovia á Aranda, á favor de D. Miguel Muruve.

Si dicha línea no hubiera estado ya subastada, hubiéramos creído que la Comisión aconsejaba (y esta es nuestra opinión), sustituír en dicho trayecto la vía ancha por la económica, sustituyendo al mismo tiempo la subvención directa por la indirecta; pero en el caso presente, no concebimos tal error. Por lo tanto, sea error ó cualquiera otra cosa, el caso está ya fuera de duda, y debe descartarse de dicho plan la sección de Segovia á Aranda, dejándola reducida á la de Aranda á Burgos, á menos de que el Estado acepte la construcción de dos líneas perfectamente paralelas entre los mismos puntos, desigual anchura y con subvención directa é indirecta respectivamente.

Considerando, pues, según el dictamen de la Comisión la sección de Aranda á Burgos, en el plan de ferrocarriles secundarios, tendríamos una parte del que estamos tratando, ó sea el centro de la línea.

Entre Aranda y Madrid no hallamos nada en el plan propuesto que complete el trayecto de Madrid á Burgos, puesto que la solución de Madrid por Segovia está descartada con la concesión otorgada á D. Miguel Muruve; sólo encontramos un ramal de Madrid á Colmenar Viejo, que prolongado en las condiciones en que ya se han hecho repetidos estudios, enlazaría con Aranda.

Resumiendo; la Comisión debió incluír una línea de interés general tan evidente como es la de Madrid á Santander, y si consideró que los intereses de los pueblos que se hallan enclavados en esa dirección, podían quedar servidos por secciones combinadas de vía ancha y estrecha, no debió olvidar una sección tan importante, como es la de Burgos á Santander, y completar la primera de Madrid á Colmenar Viejo, prolongándola hasta Aranda de Duero.

Creemos, pues, oportuno, por el espíritu de la disposición del Sr. Ministro de Fomento, que debe incluirse en el plan general de ferrocariles secundarios, la línea directa de Madrid á Santander, pasando por Somosierra, Aranda de Duero, Burgos, Espinosa de los Monteros y Arredondo. Esta línea tendría la ventaja para el Estado de suprimir del plan general de ferrocarriles de primer orden, la sección de Aranda de Duero á Burgos, economizándose la subvención directa otorgada á dicha sección.

Podría objetarse que al suprimir dicha sección, quedan anuladas las ventajas que se esperaban, al reducirse el trayecto entre Madrid y Burgos por Segovia, lo cual está rebatido, considerando solamente que esta línea tendría según lo construído y lo proyectado, 297, mientras que la de vía estrecha por Somosierra y Burgos, tendría lo sumo de desarrollo, 260 kilómetros, lo que supone una economía en el trazado, de 37 kilómetros, que es digna de fijar la atención.

Todas estas razones y otras que la falta de tiempo, por lo perentorio del plazo, nos impide detallar, nos mueven á solicitar del Sr. Ministro de Fomento, la inclusión de la citada línea, en las condiciones que hemos expuesto.

Otra línea de interés general que debe inclinarse en el plan de ferrocarriles secundarios es la de Valencia á Madrid. El puerto de Valencia es uno de los de más importancia en nuestra costa de Levante, tanto por su comercio, como por su situación, teniendo además la ventaja de ser el más próximo á Madrid.

Sin embargo de ello, nada vemos en el plan de la comisión que á dicha línea se refiera. La importancia de ella no puede desconocerse, por lo cual exponemos á la consideración de la superioridad la conveniencia de su inclusión en el plan de la nueva red.

Otro tanto pudiéramos decir de la directa á Barcelona, que tanto ha ocupado la atención para su construcción á vía ancha, y que si bien en parte construída, no sabemos cuándo se terminará.

En resumen, si nuestra opinión puede servir de algo en las esferas donde se ha de confeccionar el nuevo plan de ferrocarriles secundarios, proponemos que se tenga en cuenta la necesidad de completar nuestras comunicaciones con las directas á las fronteras y á los puertos principales de nuestra Península.

Mucho pudiera decirse del plan propuesto por la Comisión y muchos datos pudiéramos reunir que sirvieran á aquella para el mejor resultado de sus trabajos; pero el plazo concedido por el Ministerio de Fomento está al terminar, y hemos tenido que limitarnos á generalidades, siendo nuestros trabajos posteriores si dicho plazo no se amplía, un juicio crítico de lo que se resuelva y no una opinión formulada como la presente, que deseamos se tenga en cuenta en beneficio del país en general.

RECLAMACIONES Y RUEGOS

Por el correo de Lorca tenemos noticias que la Compañía del ferrocarril de Murcia á Granada, cuya línea, dicho sea de paso tiene tanto hasta ahora de su título como la inmediata de Murcia á Águilas, tienen dedicados en fogoneros á los operarios de pesar el carbon y de maquinistas á los fogoneros. Creemos que esta clase de servicios son de bastante importancia para que puedan sustituirse con tanta facilidad, y esperamos que la inspección facultativa corregirá severamente estos abusos.

Á continuación copiamos del *Diario de Avisos* de Lorca del 6 de Febrero un artículo referente á este asunto, y que merece ser conocido con objeto de prevenir los males que pudieran ocurrir.

"*El Diario de Avisos* correspondiente á el sábado último, dá

© Biblioteca Nacional de España

la noticia en forma de pregunta, de que el servicio de maquinistas en esta línea, está desempeñado por personas incompetentes para esa clase de servicios, y no hay que estrañarlo, porque se ha dado el caso, al año de abrirse esta línea á la explotación, de presentarse un maquinista con sus certificados en debida forma y no se le ha admitido, no se sabe por qué causas, pues había una plaza vacante de maquinista y dos de fogoneros, que fueron cubiertos con empleados, que estaban destinados á la carga del carbon.

Si á estos hombres que desempeñan un cargo, que no está al alcance de sus conocimientos, por desconocer en absoluto esta índole de trabajos, y que deben por necesidad y obligación ser ajustadores según prescribe el artículo 2.º del Reglamento (que dicho sea de paso, se puede asegurar que lo desconocen, porque muchos de ellos ni siquieran saber leer) si á estos hombres les ocurriera un incidente de los muchísimos que suelen presentarse ¿qué harían? pues pararían su tren, ó máquina, avisarían á la estación inmediata, para pedir socorro, y se cruzarían de brazos, á esperar que fueran á sacarlos del atolladero, porque ellos no sabrían si empezar por los topes, ó por la chimenea.

Por esta razón, no debe extrañar á nadie, que en los talleres generales se encuentren siempre tres ó cuatro máquinas en reparación, primero porque el material de tracción es pésimo, y segundo, porque son confiados estos servicios á hombres que, podrán ser más maquinistas que el que inventó la primera máquina, pero que no saben tener en la mano la lima ni el buril, pues han llegado á lo que son empezando por transportar carbón desde los depósitos á el tender.

No me aparto ni niego, que haya alguno que sea verdaderamente lo que se llama un maquinista, por que lo hay, pero creo que no llega esta excepción á tres; y sucediendo esto, ¿para qué hay aquí una inspección facultativa, que no corrije estos abusos, que van á servir de base para que ocurra una catástrofe el día menos pensado? sin remontarme muy lejos voy á citar un caso, que ocurrió no recuerdo que día, pero sé que fue en el mes de Octubre del año 1891; salió de la estación de Águilas, con dirección á Lorca, una máquina, (creo que era la *Mercer)* conduciendo dos tenders vacíos, que venían á hacer depósito de agua, porque en Águilas no había, y terminó su maniobra á la una próximamente de la tarde: el maquinista, que sin duda se le hacía demasiado pesada la estancia en Lorca, recibe su salida, sale para Águilas con la intención decidida de llegar á las dos, hora que según él, tenía por costumbre comer; llegó á Águilas, ¡ya lo creo! pero ¡como llegó! como no paró en ninguna estación más que en el Empalme, ni se cuidó del engrase de su máquina, llegó á la estación con los collares fundidos y destrozados, los ertos hechos un barquillo y toda la máquina en tan lamentable estado que tuvo que ir derecha á los talleres; es decir, tuvieron que llevarla, por que quedó inútil para el servicio por largo espacio de tiempo.

Si la Compañía hubiera tenido el cuidado de no confiar el servicio á un hombre, que después de no saber su obligación, era casi loco, se hubiera evitado de un desembolso bastante importante y de haber estado expuesta á incurrir en una responsabilidad, pues la inspección facultativa se hizo la sorda, Dios sabe por qué razones.

El artículo 9.º del Reglamento dice: «Los maquinistas son los encargados de la conservación y conducción de las máquinas que les están confiadas, y los únicos responsables de la marcha del tren y de la observancia de las prescripciones relativas á la misma; por consiguiente, jamás perderán de vista que á ellos solamente está encomendada la seguridad del tren que conducen.» Si el Reglamento prescribe ésto, mal puede cumplirse una vez que están confiados estos servicios á algunos hombres que desconocen por completo el ajustaje y reparación de las máquinas, pues los maquinistas y fogoneros, deben y tienen la obligación de saberlo.

Y basta por hoy, pues sería muy largo enumerar los casos que suelen presentarse imprevistos, en los cuales incurre en responsabilidad quien menos culpa tiene.

Un Empleado.

Creemos que, con lo que en estos párrafos se dice, hay suficiente motivo para que la inspección tome cartas en el asunto, y haga que se cumplan los reglamentos.

*
* *

La Compañía del Norte de Francia va á establecer en todos los vehículos de la red, el alumbrado eléctrico, alimentado por baterías de acumuladores.

¿No podrían ir pensando nuestras Compañías en los medios de llevar á cabo una reforma tan necesaria?

*
* *

La línea férrea de Madrid á Cáceres y Portugal, tiene un tren expreso, cuya expresión debe consistir en no llegar nunca á su hora, sino tres ó cuatro horas más tarde. Suponemos que la dirección de la Compañía tratará de evitar estos retrasos, que tanto perjudican á los viajeros.

CARTERA QUINCENAL

Ferrocarril económico de Peñarroya á Fuente del Arco.—Por Real decreto de 5 de Enero de 1893, se otorga la concesión de este ferrocarril sin subvención del Estado, á la sociedad minera y metalúrgica de Peñarroya.

Ferrocarril económico de Turis á Madrid.—El concesionario de esta importante vía férrea se ha dirigido á la Diputación provincial de Madrid solicitando auxilio de esta corporación para la construcción de dicha línea.

No dudamos que la Diputación, dentro de los escasos recursos que posee, prestará su concurso para la realización de una obra que tanto interesa á la provincia, garantizando el interés del coste de la obra dentro de la provincia.

Tranvía de la Guindalera y Prosperidad.—Esta Compañía ha acordado se proceda al cobro del 40 por 100 de las acciones de la misma hasta el 31 de Marzo próximo.

Tranvía ó ferrocarril económico de Manresa á Berga.—El Consejo de esta Compañía ha emitido siete mil obligaciones hipotecarias de 500 pesetas una, reembolsables á la par en cincuenta años, por sorteos semestrales. Dichas obligaciones devengarán el 6 por 100 de interés anual, á partir desde 1.º de Enero próximo pasado y pagadero por semestres vencidos en 30 de Junio y 31 de Diciembre de cada año. Se afecta al pago de estas obligaciones la concesión y línea de Manresa á Berga, de 50 kilómetros de longitud con todo su material fijo y movil, accesorios y productos.

El tipo de emisión de las obligaciones enajenables es de 88 por 100, ó sean 440 pesetas por cada obligación.

Ferrocarril de Madrid á Cáceres y á Portugal.—Esta Compañía ha convocado á Junta general para el 18 del presente mes.

Ferrocarriles del Oeste de España.—También esta Compañía celebrará Junta general el 17 de este mes.

Ferrocarriles de Puerto Rico.—Las oficinas de esta

© Biblioteca Nacional de España

Compañía de Paris han sido trasladadas al número 10, rue de la Paix.

Ferrocarril de Calatayud á Teruel y Sagunto.—Según leemos en la *Gaceta de Obras públicas,* ha llegado á Madrid, procedente de Paris y Londres, el Sr. D. Alejandro Aced y Arana, constructor general de este ferrocarril, después de haber acordado varios extremos con la "The Valencia and North Eastern of Spain Railway Company Limited„ relativos á la construcción, y con buenas impresiones respecto de los propósitos de la Compañía para emprender las obras con grande actividad.

¿Será verdad tanta belleza, ó simplemente reclamo electoral?

Compañía de los ferrocarriles extremeños.—El Consejo de liquidación de esta Compañía hace saber á los interesados, que durante el plazo de veinte días, á contar desde 1.º de Febrero, queda abierta en las oficinas de la Sociedad, Goya, 13, bajo, la suscripción entre los señores accionistas para tomar parte en el empréstito acordado por la Junta general, cuyas condiciones están de manifiesto en las citadas oficinas.

Ferrocarril directo de Madrid á Santander.—Según vemos en los periódicos de Santander, han llegado á dicha ciudad cuatro ingenieros belgas con objeto de practicar otros estudios para un ferrocarril directo á vía estrecha. Según los que se tienen por bien informados, cuentan con grandes elementos y piensan acometer las obras en cuanto tengan confeccionado el proyecto y obtenida la concesión del Estado sin subvención.

Por otra parte, los Sres. Querejazeta y López trabajan en el estudio á vía ancha, de esta línea, y esperan que tan pronto esté terminado obtendrán del Gobierno la autorización para empezar los trabajos.

Muchos proyectos nos van pareciendo, y por más que sintamos ser pesimistas, creemos que nada se conseguirá en este asunto. Lo prueba el que todos quieren *hacer estudios* pero no se unen para hacerlos considerándose (equivocadamente) con fuerzas propias. En el estado en que el asunto se encuentra huelgan tantos estudios. Con uno cualquiera y capital suficiente, es como se construye una línea.

Ferrocarriles de Salamanca á la frontera portuguesa.—Esta Compañía se ha encargado de la explotación del ramal de Salamanca á Peñaranda, mediante el pago de 40.000 pesetas.

Tranvía de Cartagena.—Por el ramo de Guerra ha sido autorizado D. José Angel de Torres Noguera para que pueda construir un tranvía de tracción animal en la plaza de Cartagena.

Ferrocarriles de Cuba.—Ha sido legalizado el ferrocarril construído por D. Enrique Pascual, para el servicio del ingenio "Merceditas„.

—Ha sido aprobada la concesión, anticipada por aquella autoridad superior, para la construcción del ferrocarril entre la estación de Guara y la finca "El Navío„.

—Igualmente, y de conformidad con lo propuesto por dicha Junta Consultiva, se ha concedido autorización para construir una línea férrea entre la de Cárdenas y Júcaro y la finca Viamones.

—También se ha concedido autorización para que pueda construirse un ramal de ferrocarril para el servicio del ingenio "Caracas„.

Ferrocarriles de Puerto Rico.—Por el Ministerio de Ultramar se ha recordado á dicho gobernador general la remisión de los expedientes de prórroga y caducidad de los ferrocarriles de esta isla.

NOTICIAS GENERALES

El día 3 del corriente ocurrió en Lorca, en la estación del ferrocarril de Murcia á Águilas, un desgraciado accidente.

El obrero Antonio Martínez García, perteneciente á la segunda brigada de la sección de Alcantarilla á Lorca, fue arrollado en dicha estación por el correo núm. 1. El infeliz recibió heridas de tanta consideración, que dejó de existir á los pocos momentos.

Al entrar días pasados en la estación de Madrid el expreso de Barcelona, saltó sobre las agujas, descarrilando la máquina y varios coches, rompiendo los rails y tomando una vía distinta.

Gracias á la serenidad del maquinista, que consiguió parar enseguida el tren, se evitaron mayores males.

También un tren de la línea de Cádiz, el 63, descarriló cerca de la estación de Utrera, sin que afortunadamente ocurrieran desgracias personales.

El recién inaugurado ferrocarril de Gerona á San Feliú de Guixols, ha distribuído ya una peseta por acción, como resulta de las utilidades del año 1892.

La Compañía del tranvía del Bajo Ampurdan, ha sido autorizada para modificar el trazado en el barrio Creu Ratiñola de Palafrugell.

BANCO DE CASTILLA

La administración, en vista del resultado del balance del año social que terminó en 31 de Diciembre último, ha acordado que el dividendo del ejercicio de 1892 sea de cuatro pesetas por acción.

El pago de las cuatro pesetas á cada acción se realizará desde el jueves 16 del corriente por la caja de este Banco, en Madrid, de once de la mañana á dos de la tarde, todos los días no feriados, y por los delegados del establecimiento en provincias contra el cupón número 16 de las acciones, presentado con facturas que se facilitarán gratis.

La junta general ordinaria correspondiente al ejercicio de 1892, ha acordado la administración, se celebre en el domicilio social (Infantas, 31) el miércoles 1.º de Marzo próximo, á las diez y media de su mañana.

Tendrán derecho de asistencia, conforme determina el art. 22 de los estatutos, los que posean ciento ó más acciones. Para ejercitar este derecho habrán de depositar sus acciones hasta el dia 24 del corriente mes en las cajas de este Banco, en Madrid, ó en las del Banco Hispano-Colonial en Barcelona, ó en casa de los señores C. Jacquet, de Bilbao, en dicha ciudad.

© Biblioteca Nacional de España

Los que no posean individualmente cien acciones podrán reunirse y confiar la representación de sus acciones, cien á lo menos, á uno de entre ellos.

En vista de los resguardos de depósitos se expedirán á los interesados las tarjetas personales de asistencia.

Los señores accionistas que tengan ya depositadas sus acciones, en número suficiente, en las cajas del Banco de Castilla, podrán recoger las papeletas de entrada hasta las tres de la tarde del día 28 del actual, con sólo presentar sus respectivos resguardos de depósitos.

Los que no concurran personalmente sólo podrán ser representados por un socio que tenga derecho de asistencia, siempre que la autorización oportuna haya sido presentada en la secretaría del Banco antes del día de la celebración de la junta.

Madrid 8 de Febrero de 1893.—Por acuerdo de la administración, el secretario, *R. Sepúlveda.*

BANCO DE ESPAÑA

Por acuerdo del Consejo de gobierno se pone en circulación una nueva serie de billetes de cien pesetas, que lleva la fecha de 1.º de Junio de 1889.

Lo que se anuncia al público para su conocimiento.

Madrid 9 de Febrero de 1893.—El vicesecretario, *Gabriel Miranda.*

BOLSA DE MADRID

Cotización oficial del día 10.

Deuda perpetua al 4 0[0 interior	67 25
Idem serie E de 25.000 pesetas	00 00
Idem íd. pequeños	68 00
Idem íd. fin corriente	67 30
Idem íd. fin próximo	00 00
Nuevas series G. y H.	67 90
Deuda perpetua al 4 por 0[0 exterior (1891)	72 25
Idem íd. pequeños (id)	72 65
Nuevas series G y H (id.)	73 30
Deuda amortizable al 4 0[0	76 00
Idem íd. pequeños	76 45
Billetes de Cuba (1886)	106 35
Idem 1890, números 1 al 340.000	97 25
Cédulas hipotecarias al 5 por 0[0	99 00
Idem al 4 0[0	00 00
Acciones del Banco de España	349 00
Compañía de Tabacos	147 75

METALES PRECIOSOS

Centenes antiguos	20 50
Idem nuevos	16 00
Oro antiguo	17 50
Plata	00 00

Cambios sobre el extranjero.

Paris, á la vista, 17,70 por 100, beneficio al papel.
Paris, á 8 días vista, 00,00 por 100, beneficio al papel.
Londres, á la vista, libra esterlina, 29,55 papel.
Londres, á 90 días fecha, íd. íd. 00.00 pesetas.

BOLSA DE BARCELONA

Día 10.

Interior	67 42
Exterior	72 23
Cubas	106 56
Nuevas	97 06
Nortes	86 35
Colonial	78 80
Francias	25 90
Amortizables	76 62
Obligaciones Nortes (A. V. y F.)	85 35
Idem San Juan de las Abadesas	57 50
Idem Tarragona, Barcelona y Francia, 6 por 100	102 25
Idem. íd., íd., 3 por 100	57 25
Idem Reus á Roda	53 75
Tarragona á Barcelona y Francia, no hipot	95 50
Grao, Alicante y Valencia, adher.	63 50
M. Z. V., em. 80 82	33 50

ADVERTENCIAS

Con objeto de que nuestros suscriptores y el público en general, puedan hacer sus reclamaciones según expusimos en nuestro programa, y toda clase de preguntas, así como para mayor comodidad en el pago de las suscripciones, iremos dando á conocer según se vayan estableciendo, los corresponsales en provincias, extranjero y Ultramar, entendiéndose cada uno de ellos para toda la provincia.

Sevilla: D. Benito Macía, Bailén, 8.

Burgos: D. Pablo Mercader, Mercado, 11.

Valladolid: D. Juan Algarra, Obispo, 32, bajo.

Coruña: D. Cayetano Ferrant, Rua alta, 1, duplicado.

Murcia: D. Luis Campoy Sánchez, Aguila, 14, (Lorca.)

Rogamos á todas las personas y corporaciones á quienes se ha remitido la *Revista*, que formalicen su suscripción á la mayor brevedad, para no vernos precisados á suspender el envío de la publicación.

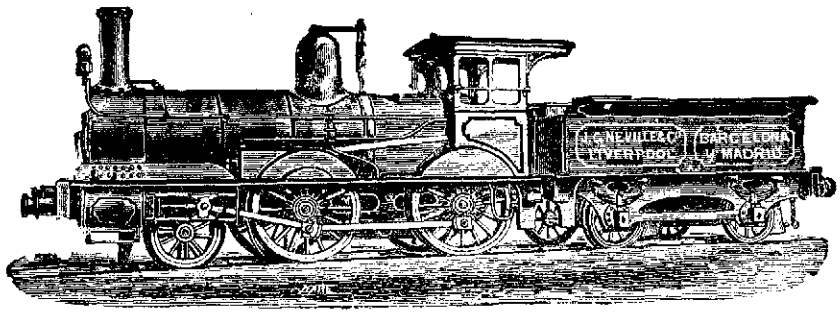
En las provincias que esté ya designado corresponsal, pueden hacerse los pagos á dicho señor. Respecto de las restantes, deberá remitirse el importe por el giro mutuo ó letras de fácil cobro.

(Prohibida la reproducción.)

MADRID—TIPOGRAFÍA FRANCO-ESPAÑOLA, BAILÉN, 26

© Biblioteca Nacional de España

REVISTA ILUSTRADA DE VÍAS FÉRREAS



Año I. Madrid 15 de Febrero de 1893. Núm. 2.º

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, 2.º derecha.

SUSCRIPCION

Madrid y provincias. . . .	Trimestre.	*Pesetas.*	**3**
Ídem íd.	Año. . . .	»	**11**
Extranjero y Ultramar. . .	Año	»	**18**
Número suelto.		»	**1**

Pago adelantado.

JULIUS G. NEVILLE & Cº, INGENIEROS, LIVERPOOL, YNGLATERRA.

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 esperiencia 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
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*, Gijon.

Julius G. Neville, 18, Alcalá

MADRID

© Biblioteca Nacional de España

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 encuadernadas por años.

Se publicará los días 1.° 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.

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.

Al final de cada año se regalará á los suscriptores un Almanaque, conteniendo numerosos é interesantes datos estadísticos de las vías férreas en construcción y explotación, un excelente mapa de la Península con la red completa de ferrocarriles, una novísima y completa Guía del viajero y las tarifas de peaje y transporte de todas las líneas españolas con las modificaciones sufridas en el año.

La Guía del viajero se regalará también por separado á los suscriptores al finalizar el primer semestre de cada año con el servicio de verano de todos los trenes.

SUSCRIPCIÓN

Madrid y provincias, trimestre. .	Ptas.	3
Idem íd. año.	„	11
Extranjero y Ultramar, año.	„	18
Número suelto.	„	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 confíen para su más pronta y mejor resolución, constituyendo al efecto un centro, 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 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 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, núm. 7, triplicado, segundo derecha, á donde deberá dirigirse la correspondencia para todo lo que se relacione con la publicación y demás asuntos de ferrocarriles.

© Biblioteca Nacional de España

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

Luís de C. Pelegrini y Compañía

11 y 12—PUERTA DEL SOL—11 y 12.

MADRID

DISPONIBLE

DISPONIBLE

ARTHUR KOPPEL-BERLIN

FÁBRICA DE

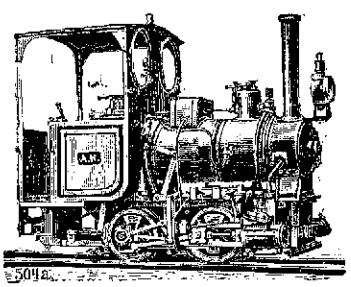
VÍAS PORTÁTILES

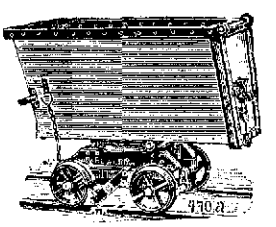
SISTEMA **KOPPEL**

indispensable para la industria

—Y—

construcciones de carreteras, canales puertos, ferrocarriles, etc.





Rails ligeros y traviesas de acero.—Ruedas de acero.—Cambios y cruzamientos.
Plataformas giratorias.—Velocípedos para ferrocarriles.—Locomotoras para minas y construcciones.
Locomotoras de tranvía.

RAILS PARA TRANVÍAS QUE SE COLOCAN SIN TRAVIESAS

Catálogos ilustrados, informes y presupuestos gratis para los interesados.

Dirigirse á **Arthur Koppel.** Sucursal **Madrid** SANTO TOMÁS, **4**

© Biblioteca Nacional de España

OBJETOS PARA DIBUJO

Gran surtido en instrumentos, estuches de matemáticas, lapiceros, papel y accesorios para el dibujo.

CATALOGOS GRATIS

APARATOS ELÉCTRICOS

Especialidad en la instalación de gabinetes de física, líneas telegráficas y telefónicas, campanillas eléctricas, tubos acústicos y pararrayos.—CATÁLOGOS GRATIS

LUZ ELÉCTRICA

Aparatos de todas clases y especialidad en sus instalaciones.

SIERRA, Echegaray, 8, duplicado, Madrid, Teléfono 420

SOCIEDAD ANÓNIMA

"TALLERES DE DEUSTO"

BILBAO

ACEROS MOLDEADOS Y PIEZAS DE FORJA

SE FABRICAN SEGÚN MODELOS

Agricultura.—Azadas, Picachones, Picos, Rejas de arado, etc., etc., etc.

Construcción de máquinas.—Bielas, Manivelas, Pistones, Ejes, Bastidores, Arboles acodados, Ruedas dentadas, Piñones, Poleas, etc., etc.

Ferrocarriles, minas y tranvías.—Vagones, Carretillas, Cajas de engrase, Soportes, Topes, Placas giratorias, Cruzamientos de vía, Agujas, Bates, Azadones, Zapapicos, Martillos, Mazas y herrajes para vagones, Yunques, Bigornias, Tornos, Cinceles, Cortafríos, etc.

Artillería y Marina.—Afustes y Montajes, Proyectiles, Hélices, Anclas, Branques, Codastes, etc.

Especialidad en ruedas de acero para Vagones, Locomotoras, Volquetes, Carretillas, Tranvías aéreos, Poleas para frenos, etc., etc.

Estas ruedas se aplastan al martillon-pilon sin romperse.

Además se hacen por encargo las piezas que se deseen desde un décimo de kilógramo hasta 4.000 kilos.

Nuestros aceros se forjan, se sueldan y se templan perfectamente. Tienen las condiciones del hierro dulce sueco y la resistencia de los aceros.

Dirigir la correspondencia á la *Sociedad Anónima* „**Talleres de Deusto**„.—BILBAO.

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

© Biblioteca Nacional de España