

REVISTA ILUSTRADA

DE VÍAS FÉRREAS

AÑO I

MADRID 15 DE JULIO DE 1893

NÚM. 12

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

SUSCRIPCIÓN

| | | | |
|--------------------------------|--------------|----------|-----------|
| Madrid y provincias. | Trimestre. | Pesetas. | 3 |
| Ídem íd. | Año. | " | 11 |
| Extranjero y Ultramar. | Año. | " | 18 |
| Número atrasado. | | " | 1 |

Pago adelantado.

Ferrocarril de Madrid á Santander

POR

ARANDA DE DUERO Y BURGOS

INDependientemente de los artículos que venimos publicando desde un principio, respecto á tan manoseado asunto, vamos á ocuparnos brevemente de lo que en la actualidad está ocurriendo.

Nadie pensó, ni aun los mismos santanderinos, cuando se llevó á cabo la construcción del ferrocarril de Alar del Rey á Santander, que podía haberse llevado el trazado por otras regiones más adecuadas; solamente á fuerza de desengaños y perjuicios sin cuento, han llegado los montañeses á desear una vía más directa y en relación con su situación respecto del centro de la península.

En el año 1886 hubo persona que solicitó ayuda de las Corporaciones santanderinas para terminar estudios que estaba realizando con sus propias fuerzas, y ni se le concedieron, ni tan siquiera se preocuparon de tan importante necesidad.

Pero llegó un día en que vieron claramente la proximidad de su completa ruina, y entonces todo quiso hacerse de una vez, sucediendo lo que era natural; que colocadas al frente varias personas, que á excepción de algunas no entendían una palabra de ferrocarriles, mataron la idea de la manera más bonita, aferrándose á la de la construcción á doble vía ancha y en las demás condiciones que comprende el anteproyecto del ferrocarril del Meridiano que existe en el Ministerio de Fomento.

Fracasada la empresa, con el resultado de una suscripción iniciada en Santander, que debiendo llegar á *ciento doce millones de pesetas* para la construc-

ción, sólo se suscribieron por valor de *cien mil y pico de pesetas*, parece ser que á alguien se le debió ocurrir que con esta cantidad suscripta bien podía construirse la línea, y aquí entra lo gracioso del caso.

Desfigurado ya el Sindicato del ferrocarril del Meridiano, por la ausencia de las personas de más valía que en él estuvieron, se ha hecho efectiva esa cantidad suscripta, contratando según parece, estudios que ya estaban contratados, en parte hechos, y en parte entregados.

¿Cómo pudo hacerse esto? ¿Tomaron los contratantes el nombre del Sindicato para cobrar la suscripción y hacer nuevos contratos con aquiescencia del mismo? Entonces el Sindicato, cuyos individuos están sujetos á responsabilidad por falta de pago á los autores del proyecto, y emplazados en la actualidad ante la Audiencia territorial de Burgos, el Sindicato, repetimos, adquiere una nueva responsabilidad, anulando contratos á su capricho estando intervenidos judicialmente, y contratando de nuevo con quien les parece, destinando cantidades que deben estar afectas al pago de unos compromisos, para tapar otros nuevos.

Si no es el Sindicato, ¿qué facultades han tenido esos señores que han hecho efectiva la suscripción, para cobrar dividendos á los suscriptores del Sindicato? ¿Puede una sociedad cuando se le antoje dedicarse á cobrar cantidades que pertenecen á otra? . . .

El resultado ha sido que, sin que sepamos con qué formalidades, se han contratado estudios *que quieren llamarse del Meridiano* y que no obedecen, como deben, á la misma idea que presidió en el anteproyecto presentado en Fomento, por lo cual hay una usurpación de títulos, que no deja de tener su importancia en el caso presente. Esos estudios no se han terminado, y sin embargo, y á pesar de nuestras re-

clamaciones en el número anterior, dirigidas á las Cortes y al Sr. Ministro de Fomento se ha leído y aprobado en el Congreso la proposición siguiente, á despecho del art. 20 del Reglamento de 24 de Mayo de 1878, si como creemos no se ha presentado tal proyecto...

Dice así:

AL CONGRESO

Los diputados que suscriben tienen el honor de someter á la aprobación del Congreso la siguiente

Proposición de ley.

Art. 1.º Se otorga á D. José Azcona, D. Manuel González del Corral y D. Antonio María Coll y Puig, la construcción y explotación de un ferrocarril de vía normal que partiendo de Madrid y pasando por Aranda de Duero y Burgos, termine en Santander.

Art. 2.º Este ferrocarril se declara de utilidad pública y con derecho á la expropiación forzosa y á la ocupación de terrenos del dominio público y del Estado.

Art. 3.º Las obras se ejecutarán con arreglo al proyecto previamente aprobado por el Ministro de Fomento, debiendo comenzarlas dentro de los seis meses siguientes á la fecha de la aprobación de dicho proyecto, y quedar terminadas en el plazo de cinco años, á contar desde el día en que se empiecen.

Art. 4.º Esta concesión se otorga sin subvención alguna del Estado, y por noventa y nueve años, con sujeción á la ley de ferrocarriles vigente.

Palacio del Congreso 15 de Junio de 1893.—Juan Francisco Gascón.—Emilio Drake.—Rafael Monares.—Francisco Aparicio y Ruiz.—Gustavo Morales.—Ricardo Fernández Blanco.—Luis Soler.

Como pudiera creerse por la defensa que de la proposición hizo el Sr. Gascón en el Congreso, que se trata del ferrocarril del Meridiano, no siendo así, creemos oportuno hacer algunas aclaraciones con objeto de que no se extravíe la opinión.

Solamente sobre un mapa podrán forjarse ilusiones de trazados que ahorren como dijo el Sr. Gascón en el Congreso, 125 kilómetros entre Madrid y Santander, lo que equivale á decir que la nueva línea tendría 384 kilómetros. Las principales críticas sufridas por el anteproyecto del Meridiano fueron debidas á que este consta de 413 kilómetros y eso que se obtuvo esta distancia sobre el terreno siguiendo la línea recta á costa de enormes subterráneos.

Otro tanto decimos respecto de rebaja de tarifas. Cualquiera, que de estos asuntos entienda, comprenderá si pueden rebajarse en una línea de condiciones normales como la que se pretende, y no bajo las bases del anteproyecto del Meridiano cuando las Compañías actuales están llevando una vida miserable y sucumbirán si el tráfico no aumenta (lo que es difícil) ó las tarifas no se elevan.

De todos modos, volvemos á rogar al Sr. Ministro de Fomento, y encarecemos al Senado que se modifique algo sobre la citada proposición de ley exigiendo la presentación del proyecto, según está dispuesto, y teniendo en cuenta que ese proyecto nada tiene que

ver con el anteproyecto del Meridiano ni con el estudio definitivo presentado también en Fomento á vía estrecha pasando por Aranda y Burgos, y cuya proposición presentada también á las Cortes, es la siguiente:

Los Diputados que suscriben tienen el honor de someter á la aprobación del Congreso la siguiente

PROPOSICIÓN DE LEY

Artículo 1.º Se otorga á D. Trinidad Gutiérrez de la Cuesta y á D. Ramón Pellico y Molinillo la concesión para construir y explotar durante noventa y nueve años un ferrocarril de vía estrecha que, partiendo de Madrid y pasando por Aranda de Duero y Burgos, termine en Santander, con sujeción al proyecto presentado y las modificaciones que en él introduzca el Ministro de Fomento, y con facultad de establecer los ramales siguientes: de Alcovendas á Colmenar Viejo; de Venturada á Torrelaguna y á Miraflores; de Olmo á Riaza y á Sepúlveda que podrá prolongarse hasta Segovia; de Aranda de Duero á Roa, de Lerma á Salas de los Infantes, y de Astrana por Ampuero á Santoña y á Laredo.

Art. 2.º Este ferrocarril y sus ramales se declararán de utilidad pública, con derecho, por lo tanto, á la expropiación forzosa; así como el goce de las exenciones y beneficios consignados en el capítulo 4.º de la ley general de ferrocarriles de 23 Noviembre 1877.

Art. 3.º Los concesionarios quedan obligados á terminar las obras de este ferrocarril en el plazo de ocho años, contados desde el día que se le notifique tener aprobado el proyecto; debiendo, antes de dar principio á las obras, depositar en garantía de su ejecución una cantidad equivalente al 3 por 100 del total del presupuesto de ellas; fianza que podrán retirar cuando tengan obras ejecutadas ó materiales acopiados por un valor equivalente.

Art. 4.º Quedan facultados los concesionarios para establecer la doble vía cuando á su juicio la importancia del tráfico lo haga necesario, y previa la correspondiente aprobación del Ministerio de Fomento.

Palacio del Congreso 26 de Junio de 1893.—Agustín Bullón de la Torre.—Arturo Campión.—Matías Barrio y Mier.—Martín Enrique de Guelbenzu.—Ricardo de la Puerta.—Juan Fernández Latorre.—Mariano F. Daza.,,

De paso diremos, que sólo con fijar la atención en lo que en este asunto ocurre, se verá que todos los que de él se ocupan lo hacen fijándose siempre en la vía estrecha, única que puede resolver el problema de corto trayecto y tarifas reducidas por su menor coste de construcción.

Mediten pues nuestros legisladores, y no imposibiliten la gestión de los ferrocarriles secundarios hoy que el Sr. Ministro de Fomento, animado del mejor deseo, trata de favorecerlos.

Véase lo que hoy ocurre con las líneas de Segovia á Aranda y Aranda á Burgos, una ya concedida y la otra subvencionada. Ni el concesionario de la primera dá señales de vida, dejando transcurrir el tiempo, sin verificar el replanteo, ni él mismo, que es el solicitante de la segunda ha hecho aun nada de lo que ofreció á la Diputación de Burgos á cambio de sus derechos á la línea.

¿Piensa la Diputación hacer cumplir al Sr. Muruve sus compromisos, exigiéndole la responsabilidad consiguiente? Sobre este asunto prometemos ocuparnos extensamente.

No sólo son estos los proyectos que bullen. Quedan varios todos á vía estrecha que se disputan la construcción, pero nada serio se vé en ello, y para que se vea lo distanciados que estamos del adagio "l' union fait la force," daremos para terminar la relación de los proyectos que no pasan de tales y la generalidad sin probabilidades de éxito.

Ferrocarril de Segovia á Burgos por Aranda; vía ancha.

Id. de Madrid á Santander por Burgos-Meridiano; doble vía. Longitud 413 kilómetros.

Id. id. del Sr. Azcona y otros; vía ancha. Longitud 384 kilómetros.

Id. id. de los Sres. Gutiérrez y Pellico; doble vía estrecha.

Id. de Burgos á Bercedo estudiado por la Diputación de Burgos; vía estrecha.

Id. de Santoña á Madrid; id.

Id. de Madrid á Fuente el Saz Bozceguillas y Aranda; id.

Id. de Madrid á Buitrago; id.

Id. de Santander á Burgos por Ontaneda; id.

Sin contar con los hechos hace años por el Sr. Bellido y los varios de Madrid á Colmenar Viejo con intención de prolongarlos.

¿No podían todos estos proyectos refundirse en uno solo á vía estrecha, llevando á él todos los elementos que por sí solos nada conseguirán? Mucho lo dudamos; todos quieren concesiones propias, con las que lo último que se persigue es la construcción de la línea.

Para concluir; á pesar de tanto proyecto en esa dirección, para nada figura esta línea en el plan presentado hace algún tiempo, de ferrocarriles secundarios. Veremos si en el reformado se han tenido en cuenta nuestras observaciones.

Material móvil que poseen las Compañías de ferrocarriles con y sin frenos automáticos.

Es imposible recordar las veces que por el Gobierno se ha ordenado á las Compañías de ferrocarriles, la colocación del freno automático continuo de vacío; recientemente, creemos se ha reproducido la orden, y por lo que verán nuestros lectores en los estados adjuntos, comprenderán de qué mala gana van cumpliendo con la orden de que hemos hablado, y que hace ya mucho, debió haber sido cumplimentada para seguridad de los viajeros, y para evitarnos el triste espectáculo de un siniestro, que como el de Quintanapalla, no se remedia con colocar después de tanta desgracia los referidos frenos.

Ferrocarril del Norte.

| MATERIAL | NÚMERO DE VEHÍCULOS | | TOTALES |
|--|---------------------|-------------|-------------|
| | Con freno. | Sin freno. | |
| Máquinas..... | 59 | 6 | 65 |
| Coches especiales y de 1. ^a | 172 | 214 | 386 |
| Idem de 2. ^a | 43 | 312 | 355 |
| Idem de 3. ^a | 14 | 810 | 824 |
| Idem mixtos..... | 1 | 151 | 152 |
| Idem correos y mixtos..... | 11 | 48 | 59 |
| Furgones..... | 52 | 444 | 496 |
| Vagones..... | 34 | 4879 | 4913 |
| Jaulas..... | 10 | 428 | 428 |
| <i>Totales.....</i> | <i>396</i> | <i>7352</i> | <i>7748</i> |

Tharsis al Río Odiel.

| | | | |
|---|----------|------------|------------|
| Máquinas..... | » | 14 | 14 |
| Salones..... | » | 3 | 3 |
| Coche especial..... | » | 1 | 1 |
| Idem mixtos 1. ^a y 2. ^a | » | 4 | 4 |
| Idem de 3. ^a | » | 5 | 5 |
| Furgones..... | » | 8 | 8 |
| Vagones..... | » | 519 | 519 |
| Plataformas..... | » | 32 | 32 |
| <i>Totales.....</i> | <i>»</i> | <i>586</i> | <i>586</i> |

Ferrocarril de Madrid á la Villa del Prado.

| | | | |
|---------------------|-----------|-----------|------------|
| Máquinas..... | | 6 | 2 |
| Coches..... | 40 | 30 | 30 |
| Vagones..... | | 69 | 69 |
| <i>Totales.....</i> | <i>40</i> | <i>65</i> | <i>105</i> |

Ferrocarril de Madrid á Zaragoza y á Alicante

| | | | |
|--|------------|-------------|-------------|
| Máquinas..... | 21 | 358 | 379 |
| Coches de lujo..... | 15 | 16 | 31 |
| Idem de 1. ^a A..... | 51 | 132 | 183 |
| Idem de 1. ^a y 2. ^a A B..... | 2 | 56 | 58 |
| Idem de 1. ^a , 2. ^a y 3. ^a A B C..... | 20 | 198 | 218 |
| Idem 3. ^a mixtos..... | » | 7 | 7 |
| Idem 3. ^a C..... | 7 | 444 | 451 |
| Furgones..... | 42 | 293 | 335 |
| Vagones..... | » | 7439 | 7439 |
| <i>Totales.....</i> | <i>158</i> | <i>8943</i> | <i>9101</i> |

Buitrón á San Juan del Puerto.

| | | | |
|---|----------|------------|------------|
| Máquinas..... | 2 | 7 | 9 |
| Coches mixtos 1. ^a y 2. ^a | | 6 | 6 |
| Idem de 3. ^a | | 35 | 35 |
| Idem coches furgones para 3. ^a ó para equipajes..... | | 3 | 3 |
| Furgones..... | | 217 | 217 |
| <i>Totales.....</i> | <i>2</i> | <i>268</i> | <i>270</i> |

Ferrocarril de Zafra á Huelva.

| | | | |
|---|----------|------------|------------|
| Máquinas..... | » | 24 | 24 |
| Salones..... | » | 2 | 2 |
| Coches de 1. ^a , 2. ^a y 3. ^a | » | 88 | 88 |
| Vagones..... | » | 400 | 400 |
| Furgón..... | » | 18 | 18 |
| <i>Totales.....</i> | <i>»</i> | <i>532</i> | <i>532</i> |

Ferrocarril del Puerto de Santa María á Sanlúcar.

| | | | |
|--|----------|-----------|-----------|
| Máquinas..... | » | 2 | 2 |
| Coches mixtos de 1. ^a y 2. ^a | » | 1 | 1 |
| Idem id. de 2. ^a y 3. ^a | » | 1 | 1 |
| Idem de 3. ^a | » | 3 | 3 |
| Furgones..... | » | 3 | 3 |
| Vagones..... | » | 20 | 20 |
| <i>Totales.....</i> | <i>»</i> | <i>30</i> | <i>30</i> |

Ferrocarril de Salamanca á la Frontera de Portugal.

| | | | |
|---|---|-----|-----|
| Máquinas..... | 2 | 18 | 20 |
| Coches de 1. ^a , 2. ^a y 3. ^a | » | 50 | 50 |
| Vagones y furgones..... | » | 200 | 200 |
| <i>Totales</i> | 2 | 268 | 270 |

Ferrocarril de Bobadilla á Algeciras.

| | | | |
|---|-----|---|-----|
| Máquinas..... | 13 | » | 13 |
| Coches de 1. ^a , 2. ^a y 3. ^a | 52 | » | 52 |
| Furgones..... | 7 | » | 7 |
| Idem para mercancías..... | 11 | » | 11 |
| Vagones..... | 284 | » | 284 |
| <i>Totales</i> | 367 | » | 367 |

Ferrocarril de Medina del Campo á Salamanca.

| | | | |
|---|---|-----|-----|
| Máquinas..... | » | 10 | 10 |
| Coches de 1. ^a , 2. ^a y 3. ^a | » | 33 | 33 |
| Vagones y furgones..... | » | 102 | 102 |
| <i>Totales</i> | » | 145 | 145 |

Ferrocarril de Madrid á Cáceres y Portugal.

| | | | |
|---|----|-----|------|
| Máquinas..... | » | 44 | 44 |
| Coches de 1. ^a , 2. ^a y 3. ^a | 78 | 119 | 119 |
| Vagones..... | » | 840 | 840 |
| <i>Totales</i> | 78 | 925 | 1003 |

Las consideraciones que de estos estados se deducen son bastante tristes. Solamente la Compañía de Bobadilla á Algeciras, de las que hemos detallado, tiene cumplida la prescripción, gracias á ser la línea de reciente construcción.

En cambio, líneas de tanta importancia como las de Zafra á Huelva, Salamanca á la frontera de Portugal, Medina del Campo á Salamanca, Tharsis al Odiel y Buitrón á San Juan del Puerto, no poseen ni un solo carruaje con freno, y para estas empresas es letra muerta todo lo dispuesto por el Gobierno. No citamos la línea del Puerto de Santa María á Sanlúcar, por su poca importancia.

Pero en cambio, en las líneas más importantes de la Península como son las del Norte, Mediodía y Cáceres á Portugal, no abundan tampoco los frenos, como puede comprobarse, pues en la primera existen solamente 396 unidades con freno de las 7.748 que figuran; en la segunda, de 9.101 sólo tienen freno 158, y en la tercera, de 1.003 sólo lo poseen 78.

Creemos que pedir más sería gollería.

Las poderosas empresas.

II

Prevalidas las empresas ferroviarias de la casi impunidad de que gozan, merced á las influencias dispensadas en todos aquellos centros en donde debe velarse por los intereses generales de la nación, no tiene nada de extraño, respondiendo en esto al egoísmo característico del ser humano, que se preocupen bien poco ó nada de las deficiencias de los servicios á dichas empresas afectos.

Puede decirse sin temor á equivocarse, que cuan-

to se legisla y se decreta, en materia de ferrocarriles, es ganas de perder el tiempo, ó música divina con letra oficial.

Los pliegos de condiciones de la concesión de un ferrocarril, las tarifas especiales, que con gran frecuencia se modifican revistiendo carácter benéfico para el público, no dejan de ser más que habilitados documentos, que tienen la sutileza en muchos casos de aparecer convenientes para la industria y el comercio, siendo en su fondo, si las tarifas especiales se estudian á conciencia, transgresiones maquaviéticas, que en cuanto á su elevación superan á las tarifas generales.

El tan decantado reglamento de policía de ferrocarriles, puede asegurarse que siempre es incumplimentado por las Compañías de ferrocarriles, incumplimiento reconocido y sabido por los delegados del Gobierno, que forzosamente han de tolerar, sopena de exponerse á gravísimas consecuencias.

Los trazados presentados al solicitar la concesión de una línea férrea, se modifican á medida que se van ejecutando las obras, y estas variaciones justificadas con informes protectores, ni responden á razones serias en muchos casos, ni son otra cosa que ardid para ahorrarse algunas pesetas, la empresa concesionaria, siquiera esas cuantas pesetas vengan á perjudicar á intereses locales y aun á los regionales.

Los cuadros de marcha de trenes, no dejan de ser otra cosa que disposiciones aceptadas por las empresas cuando les conviene, y olvidadas, cuando les viene en ganas; si los viajeros tuvieran la curiosidad de confirmar la marcha de los trenes en su recorrido, previa consulta de los cuadros oficiales, verían que en algunos trayectos alcanzan los trenes velocidades superiores á la reglamentaria, y en otras, la velocidad es muy inferior á la de fuerza animal, sin que esto sea justificado por los accidentes del perfil; en cuanto á las paradas en las estaciones, éstas, tratándose de localidades de gran movimiento comercial, exceden con mucho á la fijada por el Gobierno; de aquí esas velocidades alcanzadas en algunos trayectos para ganar el tiempo perdido en la carga y descarga de las mercancías.

No queremos en este artículo, pues lo dejamos para otro, ocuparnos de la franquicia de aduanas por introducción de material, de que gozan algunas Compañías; es materia ardua y de largos comentarios, que nos vedaría seguir el pensamiento acariciado al comenzar el presente. Baste decir que hay relaciones de material, que parecen si se examinan con detenimiento, cuentos de las "Mil y una noche".

Las empresas ferroviarias, es muy cierto que son de resultados problemáticos; es una verdad inconcusa, que sus utilidades en muchas ocasiones son mermadas por las complacencias que tienen de dispensar á estos y á los otros y por otras causas nacidas de la mala administración pública; pero estas razones no pueden convencer á nadie para que de una manera ó de otra sea tributario de esas Compañías, del abandono en que se encuentran la mayoría de las redes ferroviarias.

El personal de esas sociedades es escaso, poco remunerado, y más que hombres, tienen á su servicio heroes esclavos, sin otro porvenir que una vejez desastrosa y miserable.

Y como no queremos lanzar acusaciones sin pruebas, como no queremos se nos acuse de seniles

y apasionados; como afortunadamente vivimos y pensamos vivir en nuestra vida periodística, con verdadera independencia, sin que nos puedan hacer variar el derrotero que nos trazamos al darnos á conocer en la prensa, halagos y ofrecimientos, vamos hoy, (dejando para sucesivos artículos la enunciación de otros cargos) á exponer al público, y no decimos que á las autoridades, porque esto sería tanto como deseo de perder el tiempo, el estado en que se encuentra la modernísima línea de Cautranc, propiedad de la Compañía de los ferrocarriles del Norte.

No tenemos espacio; el doble número de páginas de nuestra Revista, serian insuficientes para enumerar las faltas que en el servicio de esta nueva línea se cometen.

A nuestros compañeros en la prensa, rogamos se fijen en lo siguiente: el servicio de grande y pequeña velocidad es imposible realizarlo, pues no existen más que dos trenes; los correos números 361 y 362. Se carece en absoluto de personal; hay estaciones (en la mayoría de las de la red), en las que solo existe un solo empleado, el jefe, el cual ha de hacer el servicio de su cargo con más el de factor y guarda-agujas; y estos desgraciados irán algún día á presidio, si por olvido ó por imposibilidad material, son causa de un siniestro!

Todo el material es viejo, repugnante y visiblemente inservible para resistir las grandes velocidades que alcanzan dichos trenes. Sin duda la empresa del Norte ha trasladado á aquella línea, el material que tenía retirado por inútil; como los empleados son reducidos en número, como los jefes tienen que prestarse á desempeñar servicios de los confiados á inferiores categorías, el respeto de los empleados subalternos (los del recorrido y limpieza del material) es ilusorio, viviendo en la más lamentable in subordinación; lo expuesto lo saben las autoridades, y hasta creemos, que lo han participado al Gobierno; pero la cosa seguirá en igual estado, hasta que tengamos que lamentar una catástrofe horrible.

Las máquinas de reserva necesarias en determinadas estaciones, que señala el reglamento de policía de ferrocarriles, para acudir al momento que sea necesario, no existen; las estaciones que carecen de guarda-aguja, carecen también de los libros de reclamaciones; el correo de Barcelona no espera en Tardienta al de Jaca el tiempo reglamentario, que no debe ser inferior á 45 minutos.

Pero la apología de esta red ferroviaria está hecha diciendo: ¡la línea de Tardienta tiene 132 kilómetros, y no circulan por ella más que dos trenes, el correo ascendente y el descendente!

(Continuará.)

RECLAMACIONES Y RUEGOS

Continuamos en el mismo estado de cosas respecto á los tranvías de Madrid, y las calles principales de la Corte convertidas en asquerosos lodazales, por el mal asiento de los carriles. Como el Sr. Angulo y los encargados de vigilar este servicio tal vez no se tomarán la molestia de viajar en tramvía, no podrán apreciar las molestias y peripecias de estos viajes, por cuya razón nos fijábase en nuestro número anterior en la calle Mayor, la que constantemente tienen que recorrer los defensores de estos servicios.

Pero ni por esas. Damos nuestra enhorabuena á la Compañía del Tramvía de Madrid, y la alentamos á que siga por ese camino supuesto, que se le presenta tan llano y tan franco.

Nosotros nos dedicaremos á formar un album en que se consignen las quejas del público sobre estos servicios, y á ser posible, ilustrado con fotografías del material fijo y móvil, cuyo album regalaremos al Sr. Alcalde á su salida del Ayuntamiento como recuerdo de su beneficiosa gestión en pró del vecindario de Madrid.

El Diputado Sr. Llorens ha insistido también en el Congreso sobre estos abusos, pero no esperamos ningún resultado, por que no hay peor sordo que el que no quiere oír.

(Continuará.)

Pica en historia lo que ocurre con la División de ferrocarriles de Sevilla y con el informe del gobernador de Cádiz, respecto de la estación de dicha ciudad.

Según el gobernador, por informes del arquitecto municipal resulta que el estado de la estación es ruinoso hasta el punto de amenazar desplomarse por la trepidación que en la misma se produce á la entrada y salida de los trenes.

Pero hete aquí que el Ingeniero de la División practicó á continuación un minucioso reconocimiento, del cual deduce lo siguiente:

“Que puede asegurarse que nada se nota en la estación que indique variaciones ni movimientos actuales en ninguna de las piezas, permaneciendo todo en el mismo estado en que ha venido presentándose desde su construcción.

Que ha verificado el reconocimiento, no sólo golpeando las maderas, que constantemente han venido acusando por el sonido, gran homogeneidad y mucha densidad, y por lo tanto, su buen estado, sino practicando numerosas calicatas, hasta convencerse de que el resultado obtenido *ha sido constantemente bueno, siendo verdaderamente notable* el buen estado de conservación de todas las piezas, tanto en el interior como en la superficie.”

Al informe remitido al gobernador acompaña una muestra de los detritus obtenidos en las calicatas, siendo de notar la buena calidad de las maderas, que en treinta años que llevan trabajando y sufriendo todas las alternativas de sequedad y humedad, se conservan sanas.

En una palabra; que la estación de Cádiz no acusa actualmente señal alguna de ruina, sin que por esto el citado ingeniero deja de ser de opinión de que desaparezca aquel *inmenso barracón de tan innoble aspecto.*

Nos complace en extremo el resultado del informe, abundando en la opinión expresada. Conviene, pues, que se active la construcción de la estación definitiva, pues ya es hora de que Cádiz tenga un buen edificio-estación; según nuestros informes ya se están practicando excavaciones en el perímetro elegido, y construyendo pilares, que serán cargados con carriles y peso de 30 toneladas para comprobar la resistencia del cimiento.

D. José Gil, D. Antonio Martínez, D. J. Fontán y otros vecinos de Guadalcanal, han denunciado por instancia á D. Antonio Rodríguez Sáenz, jefe de la

estación férrea de aquel pueblo; son tan graves los cargos que contra dicho empleado han formulado, que á primera vista se descubre el encono personal de los denunciantes, y la lucha de pasiones que en esos lugares se desarrollan á influjo de lo que hoy se llama política de campanario.

Creemos que dicho Jefe será trasladado, no como castigo impuesto, sino con el fin de evitar ulteriores consecuencias.

TARIFAS

Ferrocarril de Madrid á Zaragoza y á Alicante.—Esta Compañía ha presentado para su aprobación un proyecto de tarifa especial núm. 30 (p. v.) para el transporte de cereales por vagón completo de 10 toneladas desde varias estaciones de la línea de Mérida á Sevilla á la de Guadalcanal, sin reciprocidad; esta tarifa á la publicación de este número, ha sido aprobada.

Esta misma Compañía ha solicitado aprobación de un proyecto de tarifa especial núm. 32 (p. v.) para transporte de habas secas y cebada.

También para dicha Compañía, ha sido aprobada la tarifa temporal núm. 5 serie 7 para el transporte de carbón mineral desde la estación de Cartagena á la de Linares.

Igualmente ha sido aprobada la especial núm. 20 para el transporte de plomo en barra por vagón completo de 10 toneladas.

Ferrocarril de Salamanca á la frontera de Portugal.—Ha presentado esta Compañía un proyecto modificando la tarifa especial núm. 17 combinada con la del Miño y Duero para el transporte en (p. v.) de varias mercancías.

Ferrocarril de Oviedo á Infiesto.—Ha sido aprobada con prescripciones la tarifa especial núm. 3 (p. v.) para el transporte de ganados presentada por dicho ferrocarril.

Ferrocarriles andaluces.—La tarifa especial número 3 (p. v.) presentada por esta Compañía para el transporte de aceite de oliva y aceitunas, ha sido aprobada.

Ferrocarril del Cadagua.—Esta Compañía ha solicitado aprobación de la tarifa especial P. C. R. número 1 para transporte de mercancías con las líneas de Bilbao á Portugalete, Puebla á Valmaseda y Zornoza á Valmaseda.

Ferrocarril de Carriñena á Zaragoza.—Esta Compañía ha pedido la aprobación de la tarifa especial núm. 5 (p. v.) para el transporte de piedra.

Ferrocarril de Bobadilla á Algeciras.—Han sido aprobadas las tarifas siguientes, presentadas por dicha Compañía: la especial núm. 16 para el transporte (p. v.) por vagón completo de plomo dulce, galápagos, barras, planchas, tubos, balas y perdigones.

Idem id. para precintos de equipajes, encargos y mercancías en grande y pequeña velocidad.

Idem id. núm. 19 (p. v.) para toda clase de mercancías comprendidas en la primera y segunda clase de la clasificación general.

Idem id. núm. 18 (g. v.) de animales amaestrados, figuras de cera, teatros mecánicos, materiales de circo y efectos de teatro; esta tarifa ha sido aprobada con una prescripción.

Idem id. núm. 17 (p. v.) frutas, hortalizas y legumbres frescas de todas clases; esta tarifa ha sido aprobada como hemos dicho, pero con varias prescripciones.

Ferrocarril del Norte.—Ha sido aprobada con una prescripción la tarifa especial núm. 9 (p. v.) para transporte de carbones de piedra y sus similares presentada por esta Compañía.

CUADROS DE MARCHA

Medina del Campo á Salamanca.—Ha sido aprobado el cuadro de marcha del tren correo núm. 2; el mencionado cuadro es como sigue: Salamanca llegada 9,48 noche, parada 16', salida 10,04. Moriscos, llegada 10,16, parada 1', salida 10,17. Gomecello, llegada 10,25, parada 1', salida 10,26. Pedroso, llegada 10,46, parada 1', salida 10,47. Carolina (apeadero), llegada 11,04, parada 1', salida 11,05. Cantalapiedra, llegada 11,22, parada 5', salida 11,27. Carpio, llegada 11,44, parada 1', salida 11,45. Campillo, llegada 12, parada 1', salida 12,01. Medina del Campo, llegada 12,20 mañana.

CARTERA QUINCENAL

Ferrocarril de Pontevedra á Carril.—Ha sido autorizado un nuevo replanteo de dicha línea con pendiente de 20 milésimas.

Ferrocarril de Huesca á Canfranc.—Por el Ministerio de Hacienda se han pedido datos relativos á la relación de material de dicha línea.

Ferrocarril del Norte.—Ha sido aprobado el cuadro de marcha de varios trenes tranvías entre San Sebastián y Lezo, Rentería.

Ferrocarril del Norte.—Esta Compañía ha publicado el cuadro gráfico de la línea de Madrid á Irún y de Villalba á Segovia.

Ferrocarril de Plasencia á Astorga.—Se ha verificado la medición contradictoria entre Plasencia y Hervás.

Ferrocarril de Alcoy al puerto de Gandía.—Ha sido desestimado un recurso de expropiación entablado por el señor Ronsill para el ferrocarril de Alcoy al Puerto de Gandía, y se ha fijado el justiprecio de su finca, de acuerdo con el Gobernador de Valencia y la comisión provincial.

Ferrocarril de Linares á Almería.—El Tribunal contencioso ha reclamado el expediente de expropiación de aquel ferrocarril.

Conferencia internacional.—En Roma habrá tenido lugar el día 15 del corriente una conferencia internacional, referente á mercancías por ferrocarriles.

Correo de Asturias.—Los patronos de lanchas de Cudillero han solicitado se adelante unos minutos más la salida del correo de Asturias, con objeto de que se pueda realizar en mejores condiciones la venta del pescado.

Cartas de porte.—La cámara de comercio de Zaragoza ha solicitado se obligue á las Compañías de ferrocarriles á entregar las cartas de porte con todas las formalidades que la ley determina.

Ferrocarril de Soria.—Esta sociedad anónima ha adquirido la línea de Torralba á Soria y nombrado Director á D. Raul Deux; las oficinas están establecidas en Madrid, Atocha, núm. 6.

Ministerio de Estado.—La petición de este Ministerio, suplicando que por las Compañías de ferrocarriles se concedan billetes gratuitos á los extranjeros indigentes que quieren regresar á sus países respectivos, ha sido desestimada, atendiendo á que, siendo explotadas las líneas por particulares, no se les puede obligar á dichas concesiones.

Ferrocarril del Norte.—La multa impuesta por el Gobernador de Santander á la indicada Compañía, importante 1.000 pesetas, por el retraso con que llegó á aquella ciudad el tren núm. 5 expres de Madrid, ha sido reducida á 250 pesetas por acuerdo del Consejo de Estado.

Ferrocarril de Madrid á Zaragoza y á Alicante.—La multa impuesta á esta Compañía por el Gobernador de Sevilla, importante 250 pesetas, por el retraso de dos horas y seis minutos del tren correo núm. 22, correspondiente al día 30 de Marzo pasado, ha sido confirmada, y desestimada por lo tanto la condonación que la Compañía solicitó.

Ferrocarril de Madrid á Arganda.—El Consejo de incautación de esta línea pidió al Ayuntamiento de Madrid la exención de derecho de consumos para el carbón que necesitan las máquinas de dicho ferrocarril en atención á haberse incautado el Estado de esta línea; el Ayuntamiento, y por su sección 7.^a, ha denegado la mencionada petición.

Línea de Monforte á Orense.—En el tren de mercancías núm. 51 se agregarán coches de tercera clase; este, al parecer, es el deseo de la Compañía de Medina á Zamora; pero nosotros dudamos que el Gobierno lo consienta.

Han llegado á la estación del Norte el coche salón y vagón cocina, construidos en los talleres de Brainele-Comte para el servicio del Ministerio de Fomento.

Ferrocarril del Norte.—En los cuadros de marcha de trenes que debían empezar á regir el 1.^o de Julio en las líneas de Irún á Madrid por Avila y de Castejón á Bilbao, el Gobierno ha impuesto la siguiente prescripción: «Quedaré obligada la Compañía á admitir en los trenes correos de las líneas de Madrid á Irún y de Castejón á Bilbao, á los viajeros de tercera clase que paguen por la tarifa máxima legal, sin que por esto se entienda que tales trenes, conduciendo viajeros de las tres clases, han de admitir las mercancías de gran velocidad, etc.»

Ferrocarril de Valladolid á Ariza.—Se espera que dentro del corriente año quedará dispuesta para la explotación la sección de Valladolid á Peñafiel, en la línea férrea en construcción de Valladolid á Ariza.

Ferrocarril del Canfranc.—Los Ministros de Negocios Extranjeros y de Obras públicas de Francia han manifestado al presidente del Consejo de Toulouse, que el gobierno francés no autorizará jamás la entrada en Francia de un camino de hierro por Canfranc, si el de Noguera Pallaresa no se ejecuta simultáneamente, como prescribe el convenio de 1885.

Que en estos momentos se prepara una modificación á dicho convenio con motivo de la longitud que hay que dar al trayecto del Canfranc, sin que esto afecte en nada al proyecto por el Sulat Noguera, que queda siempre en las mismas condiciones.

Que en el presupuesto de 1894 se comprenderá una partida para empezar la construcción de la vía de Saint Gironis á Seix, que constituye el primer trozo de la vía transpirenaica

del Pallaresa, lo cual no tendría absolutamente razón de ser, si no hubiera de construirse aquella vía.

Y, finalmente, han hecho observar ambos Ministros á dicho presidente, la conveniencia de que en España y especialmente en la región catalana se secunde la actitud y la conducta del gobierno de la República empezando la construcción de la vía, para que pronto pueda practicarse la perforación del túnel internacional.

Lo trasladamos á los aragoneses para su inteligencia, y á los interesados en el Noguera Pallaresa para su satisfacción.

Ferrocarril de Cáceres á Portugal.—Con objeto de hacer sancionar legítimamente el convenio celebrado entre la Sociedad de los ferrocarriles de Madrid á Cáceres y á Portugal, sus obligacionistas y la Compañía real de los caminos de hierro portugueses, la Sociedad Madrid Cáceres-Portugal han pedido al juzgado la declaración de suspensión de pagos, á fin de formalizar así dicho convenio, ateniéndose á lo que exige la legislación española.

Estación de Córdoba.—Los Sres. Dentsh y Compañía han solicitado permiso para establecer un depósito de petróleo en la estación de Córdoba.

Ferrocarril de Manzanares á Córdoba.—Ha sido autorizado el paso de trenes por el puente de Alcolea en vista del buen resultado de las pruebas.

Ferrocarril de Madrid á Cáceres y á Portugal.—D. Luis Urbiolas ha solicitado se establezca un paso á nivel en el kilómetro 148,920 de esta línea.

Ferrocarril de Madrid á Zaragoza y á Alicante.—Esta Compañía ha solicitado permiso para ensanchar la estación de Sevilla, solicitando además, que por el Estado se le ceda el terreno que necesita; el proyecto é instancia ha sido remitido por la Dirección al Gobernador de Sevilla para que se proceda al informe exigido por la ley.

Línea de Palencia á la Coruña.—D. Antonio Rodríguez Pérez, vecino de Lugo, ha solicitado permiso para construir una casa próxima al paso á nivel de Manán, en el kilómetro 418, 517, de la línea de Palencia á la Coruña.

Ferrocarriles carboníferos de Cataluña.—La Sociedad Amigos del País de Barcelona ha dirigido una exposición á las Cortes, en súplica de que se conceda protección á los ferrocarriles carboníferos de Cataluña; bien decretando la inclusión de sus líneas en el plan de ferrocarriles secundarios, bien por otros medios.

Ferrocarril de Madrid á Cáceres y á Portugal.—Ha sido autorizada esta Compañía para convertir en cañalero la estación de Minas.

Estación de Logroño.—Á D. Adrian Platas le ha sido concedida autorización con prescripciones para construir un muelle en la estación de aquella ciudad.

Ferrocarril de Salamanca á Peñaranda de Bracamonte.—Se ha verificado la medición contradictoria en el trozo comprendido entre estas dos estaciones.

Ferrocarril de Zafra á Huelva.—El Ayuntamiento de Calañas (Huelva) ha solicitado y le ha sido concedida la concesión de un apeadero en el kilómetro 139 de la línea de Zafra á Huelva, entre las estaciones de Calañas y el Cobujón.

Ferrocarril de Madrid á Irún.—Ha sido autorizado D. Isidro María Aizpuru, de San Sebastián, para que con arreglo á los planes que en su día presentará, construya la fachada de su casa, á la distancia de dos metros del pie del muro que sostiene la explanación del ferrocarril y limita el terreno perteneciente á la estación de San Sebastián.

Ferrocarril del Norte.—Entre esta Compañía y varios vecinos de Astorga, Castrillo de los Polcazares etc. hay pendiente un litigio, por motivo de negarse por la División del

Norceste, el cruzar á los vecinos por la vía de la estación de Astorga con objeto de limpiar el cauce de riego.

Ferrocarril de Madrid á Zaragoza y á Alicante.

Esta Compañía ha pedido autorización para variar el orden de colocación de coches y vagones en los trenes de su línea. Somos de opinión, que antes de acceder á lo pretendido, se estudie con todo detenimiento tal variación, por los perjuicios que al público pudieran ocasionarse.

Ferrocarril de Villena á Alcoy.

Con fecha 14 se ha ordenado por el Ministerio de Fomento al Gobernador de Alicante y División correspondiente de ferrocarriles procedan á incautarse en nombre del Estado de dicho ferrocarril.

¡Buen porvenir para los accionistas é imponentes del Banco Ibérico!

En el próximo número nos ocuparemos de este Banco y de su ferrocarril.

NOTICIAS GENERALES

La empresa del Norte ha sido multada en 500 y 250 pesetas por el retraso con que llegaron á Santander los trenes co-reos en los días 18 de Octubre y 18 de Enero últimos.

Merece un aplauso el Sr. Somoza, por ser de los muy pocos Gobernadores que con muy buen acierto hace uso del derecho que tiene el Gobierno para multar á las empresas ferrocarrileras.

Adelante con las multas, señor Gobernador.

Parece que en principio existe el pensamiento de prolongar la línea del ferrocarril de Santander á Solares hasta la terminación de esta provincia hacia la de Burgos, pasando por los balnearios de Puente-Viesgo, Ontaneda y Alceda.

Con este objeto y para recibir impresiones fueron días pasados á recorrer los puntos señalados el señor Presidente de la Compañía y el ingeniero de la misma Sr. Martin.

Varios vecinos de Santiurde de Reinosa y algunos pueblos inmediatos han elevado una exposición al director general de Comunicaciones para que en la estación del ferrocarril del Norte, de Santiurde, Lantueno, se habilite una estación telegráfica para el servicio público, fundando su petición en haber próximas varias capitalidades de Ayuntamientos, fábricas é importantes industrias.

En el kilómetro 247 de la línea de Galicia y dentro del túnel núm. 29, próximo á Ponferrada, arrolló el tren á un operario de la cantera de Juan Rubio.

La nueva estación en Madrid de la línea de Zaragoza y Alicante, ha costado 1.124.751 pesetas.

En la construcción de la línea de Valladolid á Ariza, se llevan invertidas 1.082.628 pesetas.

Se espera que dentro del corriente año quedará dispuesta para la explotación la sección de Valladolid á Peñafiel en la línea férrea en construcción de Valladolid á Ariza.

Dice *El Impulsor* de Torrelavega:

«Una locomotora del ferrocarril Cantábrico ha entrado en funciones en el distrito de Torrelavega.

»Se ocupa en la conducción de traviesas, que se vienen sentando hasta más adelante de la nueva estación, con los raíles correspondientes.,»

Ejemplo digno de imitación:

El Ayuntamiento de Deva se propone realizar un empréstito de 50.000 pesetas al 5 por 100, por medio de una emisión de acciones de 500.

Dicha cantidad trata de invertirla en obligaciones del ferrocarril de Elgoibar á San Sebastián.

La línea férrea de Torralba á Soria ha sido transferida á una empresa expresamente constituida para su explotación, y que ha empezado á funcionar el día 1.º de este mes, con el título «Sociedad del ferrocarril de Soria», siendo su director Mr. Raul Deux, residente en Madrid.

En breve se colocarán en los trenes de la vía férrea de Orense á Vigo los cordones que han de comunicar los carruajes con los timbres de alarma colocados en los *tenders* de las máquinas.

Se ha inaugurado el tramvía que une la ciudad de Avilés (Asturias) con la playa de Salinas.

ALCANCE FINANCIERO

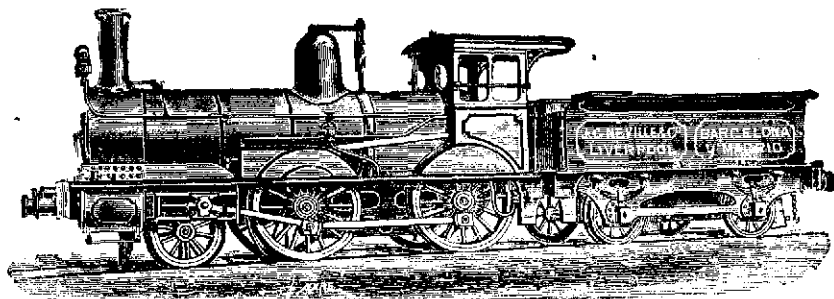
| Capital desembolsado. | Interés anual. | VALORES | COTIZACIÓN |
|-----------------------|----------------|---|------------|
| Por 100. | | | |
| | | ACCIONES (BARCELONA) | |
| 500 | « | Medina, Zamora, Orense, Vigo..... | 11'10 |
| 475 | « | Norte de España..... | 36'15 |
| 475 | « | Tarragona, Barcelona y Francia..... | 25'75 |
| | | OBLIGACIONES (BARCELONA) | |
| 475 | « | Almansa, Valencia y Tarragona (adh.).. | 60'25 |
| 500 | 3 | Medina Zamora, Orense, Vigo (priorid.) | 00'00 |
| 500 | 3 | « « « Emisión 80-82..... | 31'50 |
| 475 | 3 | Norte de España prioridad..... | 322'00 |
| 500 | 3 | San Juan de las Abadesas..... | 57'25 |
| 500 | 3 | Reus á Roda..... | 51'50 |
| 500 | 3 | Tarragona, Barcelona y Francia..... | 54'75 |
| 475 | 6 | « « « (no hipotec.).. | 99'00 |
| 500 | 3 | « « « (no hipotec.).. | 92'25 |
| | | ACCIONES (PARIS) | |
| 500 | « | Andaluces..... | 340'00 |
| 500 | « | Madrid, Cáceres, Portugal..... | 00'00 |
| 475 | « | Madrid, Zaragoza, Alicante..... | 189'00 |
| | | OBLIGACIONES (PARIS) | |
| 500 | 3 | A daluces..... | 313'00 |
| 500 | 3 | « (Segunda serie)..... | 309'00 |
| 475 | 3 | Asturias, Galicia, León. (1.ª hipotec.).. | 299'00 |
| 475 | 3 | « « « (2.ª « .. | 267'00 |
| 500 | 3 | « « « (3.ª « .. | 249'00 |
| 500 | 3 | Este de España..... | 255'50 |
| 500 | 3 | Linares á Almería..... | 135'00 |
| 500 | 3 | Madrid, Cáceres, Portugal..... | 138'00 |
| 475 | 3 | Madrid, Zaragoza Alicante (1.ª (hipc.).. | 329'00 |
| 475 | 3 | « « « (2.ª « .. | 311'00 |
| 475 | 3 | « « « (3.ª « .. | 273'00 |
| 500 | 3 | « « Córdoba á Sevilla.... | 343'00 |
| 500 | 5 | « « Badajoz..... | 000'00 |
| 475 | 3 | Norte de España (1.ª serie)..... | 334'50 |
| 475 | 3 | « « (2.ª « .. | 238'00 |
| 475 | 3 | « « (3.ª « .. | 288'00 |
| 475 | 3 | « « (4.ª « .. | 263'00 |
| 500 | 3 | « « (5.ª « .. | 250'00 |
| 475 | 3 | « « prioridad Barcelona.... | 322'00 |
| 500 | 3 | « « especiales de Segovia... | 000'00 |
| 475 | 3 | « « « Pamplona..... | 315'00 |
| 500 | 4 | Oeste de España..... | 142'00 |
| 500 | 6 | Zafra á Huelva..... | 000'00 |

La REVISTA ILUSTRADA DE VÍAS FÉRREAS dará á conocer al público todas las obras cuyos autores remitan un ejemplar, haciendo una reseña del contenido de las mismas.

(Prohibida la reproducción.)

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

REVISTA ILUSTRADA DE VIAS FÉRREAS



Año I.

Madrid 15 de Julio de 1893.

Núm. 12

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

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

SUSCRIPCION

| | | | |
|--------------------------|------------|----------|-----------|
| Madrid y provincias... | Trimestre. | Pesetas. | 3 |
| Ídem 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 economía sobre los precios de compras directas.

CORRESPONDENCIA EN LENGUA CASTELLANA.
 Telegramas: "NEVILLE, LIVERPOOL." — USAMOS LA CLAVE TELEGRÁFICA, A.B.C.

MOTORES A GAS DE CROSSLEY
 31 MIL EN USD

J. G. NEVILLE & CO LIVERPOOL

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

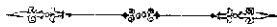


Julius G. Neville, 18, Alcalá

MADRID

REVISTA ILUSTRADA DE VÍAS FÉRREAS

BASES DE LA PUBLICACIÓN



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

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

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

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

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

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

También regalamos á los suscriptores una novísima Guía del viajero.

SUSCRIPCIÓN

| | | |
|----------------------------------|-------|----|
| Madrid y provincias, trimestre.. | Ptas. | 3 |
| Idem id. año..... | " | 11 |
| Extranjero y Ultramar, año..... | " | 18 |
| Número atrasado..... | " | 1 |

El pago debe hacerse anticipado.

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

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

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 tramvías.

Petición de concesiones.

Representación de Empresas españolas, extranjeras y contratistas.

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

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

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

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

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

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



FERROCARRILES SECUNDARIOS

SOCIEDAD DE ESTUDIOS Y CONCESIONES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

E. RIEBA

MÁRMOLES DE MACAEL

GRANDES CANTERAS, FÁBRICAS Y ALMACENES EN MACAEL (ALMERÍA)

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

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

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

PAPELERÍA

COMPLETO Y VARIADO SURTIDO EN OBJETOS DE ESCRITORIO

Trabajos de imprenta, litografía y timbrados en relieve.

FABRICACION DE SOBRES ESPECIALES, etc.

PEGADO EN TELA, DE TODA CLASE DE MAPAS Y PLANOS

Luis de C. Pelegrini y Compañía

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

THE MUTUAL LIFE INSURANCE COMPANY OF NEW-YORK

DOMICILIO EN MADRID.—ALCALÁ, 38

LA COMPAÑÍA más antigua DE SEGUROS SOBRE LA VIDA de los Estados Unidos, **la más poderosa y la más importante** del mundo. Posee **907 millones** de pesetas en reservas, cuenta con **247.000** asegurados y rentistas, á los que paga **100 millones** al año; recauda al año **208 millones** en premios y rentas diversas.

Ha pagado ya á los asegurados ó acumulado para los pagos futuros, **2.700 millones**, cerca de mil millones más que cualquiera otra Compañía del mundo. Beneficios repartidos á los

asegurados **443 millones**, ó sean **224 millones** más que ninguna otra Compañía. Beneficios repartidos á los asegurados en 1892: **14 millones**.

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

LA MUTUAL LIFE.—MADRID.—ALCALÁ, 38

LA CARBONERA DE ALASKA

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

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

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

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

ACADEMIA PREPARATORIA

PARA CARRERAS CIVILES Y MILITARES

DIRIGIDA POR

DON FRANCISCO DE LARA

Teniente de Ingenieros

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

(Pidanse reglamentos.)

DISPONIBLE

ALFREDO PRADES

Encargado en Madrid de la venta de la Revista ilustrada

DE VIAS FERREAS

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

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

TARIFA DE ANUNCIOS

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

Los clichés de anuncios son de cuenta del anunciante.

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

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

PAGO ANTICIPADO