

REVISTA INDUSTRIAL

VIAS FÉRREAS

L. F.

AÑO I

MADRID 1.º DE MAYO DE 1893

NÚM. 7.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.

SUSCRIPCIÓN

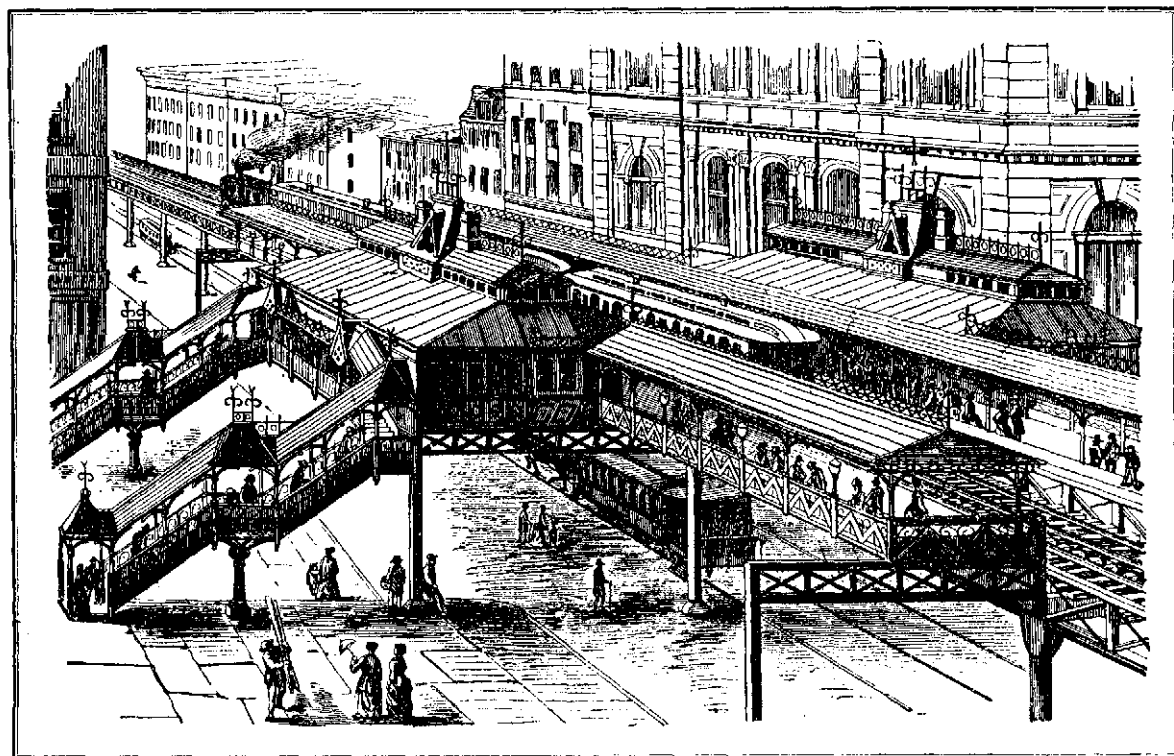
Madrid y provincias. . . .	Trimestre.	Pescetas.	3
Ídem id.	Año. . . .	"	11
Extranjero y Ultramar. . .	Año. . . .	"	18
Número atrasado.	"	"	1

Pago adelantado.

EL CAMINO DE HIERRO AÉREO DE NUEVA YORK

Nuestros lectores saben que la ciudad de Nueva-York está situada en una línea larga y comparativamente estrecha. Los ríos comprimen sus flancos y no ha podido extenderse si no en una sola dirección. De ahí esa línea de demarcación tan señalada entre los barrios donde se trabaja, y aquellos en que se

habita. Dos, tres, cuatro millas, y para los que habitan en Harlem, ocho, separan las moradas de los despachos y almacenes. En otros términos, la locomoción hace perder, dos veces al día, de tres á seis cuartos de hora, y lo que es peor, el trayecto debe efectuarse en vehículos de tracción de caballos. Se ha hallado mucho más cómodo, sin gran pérdida de tiempo relativo, habitar en la New-Jersey, en las



Camino de hierro aéreo de Nueva York.—Estación de la Batería.

orillas del Hudson ó en Long-Island, á 20 millas (32 kilómetros) ó un poco más cerca.

La empresa del camino de hierro aéreo, de que vamos á hablar, ha acertado singularmente las distancias en Nueva York. Desde hace muchos años se ha comprendido la necesidad de semejante creación y se han propuesto contra este mal numerosos remedios. Desgraciadamente estos eran en su mayor parte impracticables y dispendiosos en exceso. El gran éxito de los caminos de hierro subterráneos de Londres, hizo creer á muchas personas que esto era lo que hacía falta á Nueva York. Pero el enorme gasto que entrañaba la realización de este proyecto, detuvo los capitales en las cajas. Por otra parte, los americanos están muy lejos de tener la paciencia de los ingleses. Una línea subterránea hubiera exigido años; un camino de hierro aéreo no exigía si no meses, y se trataba de improvisar transportes rápidos para Nueva York.

Ha sido necesario tiempo, á pesar de esto. Se ha construído una ruta aérea en la calle Greenwich y en nueve avenidas con correspondencias para el camino de hierro del Hudson y la estación de la calle 30ª. En un principio, los vagones debían ser movidos por un cable sin fin ó por locomotivas estacionarias. Pero se renunció á este proyecto y se decidió en favor de las pequeñas locomotoras. Los trenes no salían si no con largos intervalos, y en la primera temporada, el beneficio dejaba que desear.

Sin embargo, hace ya varios años que el trayecto se va extendiendo de la Bateria al Parque central, se han construído estaciones intermediarias y obras de seguridad, los trenes se han hecho más frecuentes y los ingresos considerablemente más abundantes. Hoy, en manos de una Compañía que tiene por presidente á Cyrus W. Field, bien conocido por sus relaciones con el cable trasatlántico, la empresa es una fracción de un sistema que bien pronto dará la vuelta á la isla y unirá los puntos extremos con una rapidez hasta ahora desconocida y cómoda, que excederá á toda comparación.

Nuestro grabado representa las escaleras que conducen á la estación de la Bateria. Hace ver la construcción de la vía que se dirige describiendo una graciosa curva á través de la batería sobre la calle Greenwich.

Si se va por este camino hasta la calle 59ª se sube al salón de espera de la estación, sencillo, pero cómodo, que es sitio mucho más agradable que la esquina de una calle. Es necesario tomar un billete antes de entrar en los vagones. Se pagan 10 centavos (próximamente media peseta) por cualquier distancia. Se abre una puerta de corredera y se entra en el vagón, semejante á todos los vehículos de su especie, pero un poco más estrecho y menos largo. Los asientos están en el sentido de la longitud. Bien pronto parte el tren con un movimiento suave y fa-

cil. Al describir una curva alrededor de la Bateria con un golpe de vista rápido se ve el bello panorama de la bahía.

El tren se detiene en la estación de la calle Morris; la detención se hace facilmente y sin ruido. Se abren las puertas de la estación, desocupanse los vagones y volviendo á ocuparse en unos 30 segundos y menos aún, poniéndose el tren nuevamente en marcha. Si desde la altura en que se está se mira hacia la calle que se extiende por debajo, se teme sufrir las consecuencias de un descarrilamiento eventual; pero una catástrofe de este género no es posible. Si volviéndose se examina atentamente la vía férrea, se ve que hay completamente fuera de los rails unas vigas macizas, sólidamente sujetas y que sobresalen de los rails unas cinco ó seis pulgadas. Forman un pretil que rechazaría casi ciertamente á la rueda que descarrilara. En las secciones nuevas del camino de hierro, la vía está protegida por dos de estos preservativos; una baranda de carpintería muy alta y sólida por la parte afuera de los rails y otra más pequeña por dentro.

COSAS DE ESPAÑA

Según el último decreto del señor Ministro de Fomento referente á carreteras, y que no hemos de analizar por ahora, todo proyecto de carretera podrá ser presentado por un particular, siempre que vaya firmado por un ingeniero de caminos ó ayudante de Obras públicas.

Nada tenemos que reprochar á esta disposición, pues todo proyecto debe llevar consigo la posible garantía de realización, y esta no puede darla más que un estudio técnico y concienzudo, cual lo saben hacer los ingenieros españoles.

Pero si examinamos la cuestión un poco más á fondo, y comparamos los proyectos de carreteras con los de ferrocarriles, echamos de ver una de tantas anomalías que en España existen. En efecto; por muy extenso y complicado que resulte el estudio de una carretera, nunca supone lo que el de un ferrocarril por los muchos detalles que abarca un tal proyecto, y sobre todo de mayor responsabilidad, y la anomalía, el absurdo, es que para un estudio de una simple carretera se exija la firma de un ingeniero de caminos ó ayudante de Obras públicas, y para el estudio de un ferrocarril sea cual sea su importancia baste la firma de un particular. Y no se diga que el estudio de ferrocarril ha de ser aprobado por la Junta consultiva, pues el mismo expediente de aprobación tiene el proyecto de carretera.

Hasta ahora que las carreteras pertenecían en absoluto al Estado ó Diputaciones provinciales, el absurdo citado no se hacía notar, pues teniendo el Estado estos servicios, natural es que estuvieran desempeñados por quienes poseen sus títulos profe-

sionales; pero no podemos comprender cómo no se le pueda admitir á un particular un proyecto de carretera sin la firma de un ingeniero de caminos, ó ayudante de Obras públicas, y en cambio se le admita á ese mismo particular con su firma el proyecto de un ferrocarril. Este absurdo resulta tan palpable que aun confiamos en que el señor Ministro de Fomento, con su ilustrado criterio, tratará de remediarlo.

Y ya que de este asunto nos ocupamos, hablaremos de otro con el que tiene íntima conexión.

Se adjudica una concesión de un ferrocarril á una Compañía, hace esta sus trabajos preparatorios, y elige su personal, español ó extranjero, capaz ó incapaz, pero al fin y al cabo á satisfacción suya.

En este personal, lo menos que se tiene en cuenta es el título profesional. No por esto deja de haber personas que sin ningún título, sepan cumplir con los deberes de su cargo, y precisamente porque existen y no pocas personalidades de esta clase, es porque las Compañías acuden á ellas antes que á los ingenieros de profesión para evitarse las pretensiones que estos suelen tener respecto á jerarquía y sueldo; pero si bien esto puede ser la principal razón para que las Compañías prefieran á los (llamémosles así) ingenieros de afición, no creemos que el gobierno debiera consentirlo como lo viene haciendo de tiempo inmemorial.

En efecto; por muy peritas que sean esas personas resultan con derechos que en ninguna otra profesión serian consentidos. ¿Permitiría el Gobierno la instalación de un gran hospital en que los encargados de la curacion de los enfermos no tuvieran título de médico? Pues este es el mismo caso, aparte de que toda aquella persona que ha hecho estudios y sacrificios para obtener una carrera, merece por lo menos que no se le mermen sus probabilidades de trabajos.

En resumen; creemos que el Gobierno en uso de su perfecto derecho y aun sin lesionar los de las Compañías, debería imponer en absoluto á estas el nombramiento de personal facultativo con título, tanto para la construcción como para la explotación de las líneas. De este modo no se daría el triste caso, alguna vez de no existir en varias secciones de una línea en construcción ni un sólo empleado facultativo, cómo si la construcción y explotación de vías férreas, estuviera reñida con el título de ingeniero!

Esta medida adoptada por el Gobierno, y sin exclusivismos profesionales, proporcionaría ocupación honrosa á infinidad de ingenieros, hoy en completa inacción, y decimos sin exclusivismos profesionales, porque parece como que son incompatibles ciertas carreras, aunque tengan iguales ó parecidos estudios. El Estado, para sus servicios dispone en los diferentes ramos, de ingenieros de la clase correspondiente, y sería torpe y absurdo pretender que dentro del Estado, un ingeniero, de un cierto ramo pudiera

usurpar el puesto á otro de distinto ramo. Pero fuera del servicio del Estado es completamente distinto; todo ingeniero tiene su título y puede hacer uso de él sin ninguna cortapisa, máxime cuando ese título implica conocimientos iguales á otro cualquiera.

Creemos, pues, que con la protección del Gobierno en este asunto que siempre ha estado tan descuidado, se podría obtener la seguridad de colocación de infinidad de ingenieros, y sobre todo, si en vez de mostrar ridículos antagonismos, que á nada conducen, se unieran á este fin todas estas profesiones tan directamente interesadas en conseguir lo menos que se puede pedir, existiendo título profesional que supone sacrificios morales y materiales; conseguir, repetimos, respeto á los derechos adquiridos por el trabajo y probabilidad de colocación con arreglo á su clase.

E. RIERA

El tranvía urbano de Burgos.

Copiamos de nuestro colega *El Papamoscas* de Burgos:

“En la sesión del lunes se dió cuenta á la Corporación de la instancia de D. José Alcover, Ingeniero y vecino de Madrid, á la que acompaña el proyecto completo que exige la vigente ley de ferrocarriles, á fin de que previas las formalidades necesarias, se le otorgue la concesión definitiva, con arreglo á dicho proyecto.

Según nuestras noticias, el proyecto comprende los particulares siguientes:

Recorrido.—Comprende dos trayectos; uno desde el cuartel de Infantería á la Estación, y otro desde el empalme del Arco de Santa María al puente de Malatos.

La primera zona ó trayecto recorrerá la carretera de Madrid á Irún—travesía de la Ciudad—Plaza de Prim, calle del Mercado, Plaza Mayor, Calle del Cid, Paloma, Plaza del Duque de la Victoria, Arco de Santa María y puente, carretera de San Isidro, de Dueñas á Burgos—travesía de la Ciudad—paseo de las Delicias y Avenida de la Estación.

La segunda zona recorrerá desde el empalme del Arco de Santa María, paseo de coches de la Isla, hasta el puente de Malatos.

Carriles.—Serán de acero sistema Decauville.

Material móvil.—La explotación dará comienzo con coches para el tránsito de viajeros y dos para el de mercancías: dos de los primeros y uno de los segundos están cerrados; los carruajes serán en mecanismo y detalles de organización conforme á las perfecciones más recientes

Cuadras y Caballerizas.—Serán construídas conforme á las necesidades y gusto del día.

Material de tracción.—Por ahora se pondrá en explotación con ocho caballos.

Tarifas de precios.—A falta de datos respecto al movimiento de viajeros, que con los gastos de explotación constituyen los dos factores precisos para la fijación de tarifas, teniendo en cuenta que las condiciones de vida están fundadas en el mayor número de viajes, se fijan en diez céntimos, cualquier distancia que se corra, reservándose el establecer un servicio especial á la Estación á la llegada de los trenes: la tarifa de este servicio y la que ha de regir para el transporte de mercancías, dependen de la resolución que se dé á la gestión entablada para establecer la empresa una central del ferrocarril.

Coste del tranvía.—Según el presupuesto calculado importará 260.363'33 pesetas.

Rendimientos.—Para calcular los rendimientos, se toma por base que cada cuarto de hora se haga un servicio de viajeros; y suponiendo 30 céntimos de ingreso en cada viaje, bastará esta recaudación para cubrir los gastos de explotación, quedando para remuneración del capital el ingreso del transporte de mercancías y el servicio especial de viajeros.

VENTAJAS DE LA CAMISA DE VAPOR EN LOS MOTORES

La *Mechanical Engineers*, de Londres, acordó practicar una información para determinar las ventajas que el servicio de los motores tuviera la aplicación á los mismos de una camisa de vapor. Con tal objeto eligió una comisión de su seno, la cual ha practicado una serie de ensayos muy concienzudos, cuyo resultado se ha dado á conocer á las sociedades técnicas de Inglaterra.

Los experimentos más concluyentes se practicaron con una máquina, cuya envoltura de vapor se componía de cuatro partes independientes y á la que se hizo trabajar en condiciones muy diversas.

En efecto, fueron variándose la velocidad y el grado de expansión; se le aplicó y quitó el condensador y se introdujo sucesivamente en la envoltura parcial ó totalmente, en cada una de sus partes, vapor, aire y agua caliente. De tales pruebas resulta que la economía en vapor que se obtiene empleando una camisa que cubra el fondo y la periferia del cilindro de la máquina, llega á ser de 30 por 100 cuando no hay condensación, elevándose á 40 por 100 en el caso de existir ésta. Resulta además evidenciada la utilidad de hacer extensiva la camisa á los fondos del cilindro, porque esta mejora produce por sí sola una economía de 10 por 100.

Si se aumenta la velocidad del motor, la economía disminuye rápidamente: la máxima economía corresponde á un grado determinado de expansión,

por virtud del cual, el vapor, al término del escape, resulta completamente seco.

RECLAMACIONES Y RUEGOS

El Vigilante del Comercio dirige al Ministro de Fomento una exposición firmada por *Un viajante*, en la que se lee lo siguiente:

“Dando un corto paseo por los kilómetros 337 y 339 de la línea de Chinchilla á Cartagena, pude observar, que todos los rails están sumamente deteriorados, habiendo trozos de ellos en los cuales no queda un dedo de espesor en buen estado, y al reparar en que ambos bordes están desgastados, supuse que la Compañía los hace servir dos veces volviéndolos.

Pero donde mi admiración llegó al colmo fue en el puente de hierro que hay casi al llegar á la Estación de Tobarra. Uno de los soportes de dicho puente está derrumbándose hasta el extremo de que algunas piedras de sillería que lo componen, se han salido bastante de su sitio.

La Compañía, para evitar una catástrofe, mandó poner dos pilas de traviesas de madera, las cuales accidentalmente sostienen el extremo de referido puente; pero como esta interinidad dura más de dos años, es de esperar que cuando las traviesas carcomidas por la intemperie cedan, haya una hecatombe y pierdan la vida algunos infelices, que no han cometido más culpa que viajar en tren por un país en el cual las poderosas Compañías no tienen quien ponga freno á la avaricia de que están poseídas.

ESTADISTICA

Acaba de publicarse la Memoria acerca de los resultados de la explotación de la red de los caminos de hierro del Estado en Prusia para el ejercicio 1891-1892, que da los siguientes datos:

	1890-91	1891-92
Longitud de las líneas de vía normal..... kilóms.	24.767,43	25.070,25
Capital de establecimiento: marcos.....	6.381.526.028	6.530.457.831
Ingresos en marcos.		
Viajeros.....	228.751.969	237.184.735
Mercancías.....	610.047,161	627.450.910
Diversos.....	42.413.104	46.171.513
Totales.....	881.212.234	910.807.158
Gastos totales.....	548.074.111	583.638.960
Ingresos netos.....	333.138.123	327.168.198
Coefficiente de explotación.....	61,11 %	63,85 %

El material á fin del ejercicio de 1891-1892 comprendía 10.020 locomotoras, 16.140 vehículos de via-

jeros, 4.406 furgones de equipajes y 201.070 vagones de mercancías.

La repartición del movimiento de viajeros entre las diversas clases ha variado poco, siendo de medio por ciento para la primera clase, de 10 por 100 para la segunda, de 50 por 100 para la tercera y de 39 por 100 para la cuarta.

Los beneficios de explotación corresponden á un rendimiento de 5 por 100 próximamente del capital de los ferrocarriles del Estado.

LOS VIAJEROS

y las nuevas tarifas en los ferrocarriles extranjeros.

El nuevo *Album de statistique graphique*, publicado recientemente por el Ministerio de Obras públicas de Francia, contiene los cuadros siguientes, en que se manifiesta la repartición proporcional de los viajeros por clases, en los ferrocarriles de los principales Estados de Europa y las tarifas que se aplican en los mismos.

	Número proporcional de viajeros por clase.			Ingresos proporcionales por clase.		
	1. ^a c. 0/0	2. ^a c. 0/0	3. ^a c. 0/0	1. ^a c. 0/0	2. ^a c. 0/0	3. ^a c. (1) 0/0
Alemania ..	0'6	10'2	89'2	4'9	26'9	68'2
Inglaterra..	3'6	8'1	88'3	12'2	10'6	77'0
Austria....	1'2	12'7	86'1	7'5	57'6	64'9
Bélgica....	3'9	12'8	83'3	14'8	25'1	60'1
Francia....	8'0	30'0	56'0	21'0	27'5	52'0
Italia.....	4'8	25'9	69'3	17'5	36'6	45'9
Países Bajos	7'0	23'9	70'0	16'6	36'2	47'2
Rusia.....	1'4	7'1	91'5	6'2	15'1	64'1
Suiza.....	2'2	19'7	78'1	11'4	34'4	54'2

Tarifas por kilómetro.

	Trenes ómnibus.			Trenes express.		
	1. ^a c. cénts.	2. ^a c. cénts.	3. ^a c. cénts.	1. ^a c. cénts.	2. ^a c. cénts.	3. ^a c. cénts.
Alemania (ferrocarriles del Estado prusiano).....	10'0	7'5	5'0 (b)	11'26	8'34	5'84
Inglaterra (b)	9'7	8'1	6'5	12'61	10'53	8'45
Austria....	7'5	5'0	2'6	11'25	7'5	3'75
Bélgica....	7'6	5'7	3'8	9'5	7'1	4'8
Francia (tarifa antigua).....	12'32	9'24	6,6776	Iguales tarifas que para los trenes ómnibus.		
Francia (tarifa nueva).	14'24	7'56	4'83	Iguales tarifas que para los trenes ómnibus.		
Italia.....	11'3	7'9	5'1	12'43	8'7	5'65
Países Bajos	10'63	8'5	5'31	Iguales tarifas que para los trenes ómnibus.		
Rusia.....	15'00	11'15	6'65	Iguales tarifas que para los trenes ómnibus.		
Suecia....	9'8	7'35	4'9	11'9	8'4	5'6
Suiza.....	10'4	7'3	5'2	Iguales tarifas que para los trenes ómnibus.		

(1) En la tercera clase van englobadas todas las clases inferiores á la 2.^a como la 4.^a clase, la de militares, etc

(a) En el norte de Alemania existe una 4.^a clase á dos céntimos y medi.

(b) En Inglaterra el uso de los trenes express motiva el aumento en los precios.

He aquí la carta que la "Liga de Contribuyentes," de Santander ha dirigido al Excmo. Sr. D. Juan Barat, Director de la Compañía de los ferrocarriles del Norte, suplicándole la reforma de la tarifa especial núm. 2—Gran Velocidad—que rige desde el 15 de Marzo.

EXCMO. SR. D. JUAN BARAT

Los favorables precedentes que existen en esta Sociedad, acerca de la atención con que V. E. ha mirado siempre nuestras solicitudes y reclamaciones en nombre de los intereses que la "Liga de Contribuyentes," representa, nos decide á molestarle ahora de nuevo, distrayéndole de sus arduas y constantes ocupaciones, seguros de que, en cuanto de V. E. dependa, se pondrá coto al mal que todo Santander, por medio de la prensa, viene deplorando, y del que la Liga, dado su carácter, no puede prescindir de hacerse eco.

Se trata, Sr. Barat, de la novedad introducida por el ferrocarril del Norte en sus tarifas, implantando la especial núm. 2 de gran velocidad, que empezó á regir el día 15 de Marzo último, en sustitución á la del mismo número, edición de Diciembre de 1885, comprensiva de las mercancías, producto precisamente de la mayor parte de las industrias establecidas en esta región y de todos los artículos que son objeto de exportación desde muchas de las estaciones inmediatas á la de esta ciudad.

Prescindiendo de los precios que para el transporte se señalan en la citada tarifa, por no ser de este lugar y por que de todas suertes resultaría innecesario expresarle lo que tan perfectamente y al detalle V. E. conoce, vamos á limitarnos á señalar los principales perjuicios que á nuestra población se irrojan al cumplimentar la referida disposición, y aun esto hemos de hacerlo lo más someramente posible, á fin de no molestarle más que lo estrictamente necesario al objeto que nos proponemos.

Se echa de ver, desde luego, confrontando las dos tarifas aludidas, la elevación de los tipos kilométricos y mínimos de percepción, cuya base queda aumentada en más de un 10 por 100; inconvenientes que por otra parte no se observan para los inmediatos puertos de la Coruña y Gijón, con los que por consiguiente, se hace imposible de todo punto la competencia de parte del nuestro.

Y además, otro segundo mal que se acarrea á Santander, es la difícil y á veces imposible combinación que tienen que formar las lanchas de pesca para dar salida á sus productos en buenas condiciones; porque así como por la tarifa del año 85 se exigía que las expediciones fueran presentadas con una hora de antelación á la señalada para la salida del tren, por la que hoy rige se necesita verificarlo tres horas antes, haciéndose imposible la remisión de los pescados en las condiciones de frescura indispensables para su aceptación en los mercados de destino.

V. E. comprenderá la justicia de nuestra súplica, en cuya atención la Asociación que presido, espera obtener lo que demanda, por lo que le anticipan las gracias, y se repiten, como siempre de V. E., atentos y seguros servidores, q. b. s. m.—El Presidente accidental, *Angel del Valle*.—El Secretario, *Luis E. Goulard*.

Santander 12 de Abril de 1893.

CARTERA QUINCENAL

Ferrocarril de Murcia á Cartagena.—La Diputación provincial de Murcia ha solicitado de la Compañía de ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y Alicante, que el tren número 35 que circula de Cartagena á Murcia, continúe hasta Alcantarilla, á fin de que enlace con el tren correo de Lorca.

Otro ferrocarril del Meridiano.—El Ayuntamiento de Santoña ha formalizado un contrato con Mr. Carl Braconier, domiciliado en Lieja (Bélgica), por el cual se le ceden terrenos y otras muchas facilidades. Conocemos, aunque indirectamente, á Mr. Braconier, y es persona de bastante garantía en esta clase de asuntos, pero mucho nos tememos que dicho señor no llegue al fin apetecido.

Compañía del tranvía de Madrid.—La sociedad anónima, Tranvías de Madrid, ha recaudado en el mes de Marzo último 53.870,80 pesetas, contra 52.965,55 en igual mes de 1892. Desde 1.º de Enero á 31 de Marzo del año actual, los ingresos ascienden á 151.159,10 pesetas, en baja de 3.469,75 pesetas, sobre los del período correspondiente del año anterior.

Como se ve, los ingresos no pueden ser más satisfactorios; así es que no es exigir demasiado que se mejore el servicio y se atienda al público.

Compañía de los ferrocarriles del Oeste.—En virtud de providencia dictada en 22 de Marzo último, el juzgado de la Latina de esta corte convoca á los acreedores de la Compañía de los ferrocarriles del Oeste de España, para que en el término de tres meses acudan ante dicho juzgado á adherirse á la proposición de convenio, advirtiéndose:

1.º Que no será necesario el otorgamiento de escritura para acreditar la adhesión al convenio, bastando que aparezca en cualquier forma legal la aceptación del mismo.

2.º Que para estimar la aceptación del convenio por los obligacionistas, será suficiente una carta de adhesión dirigida al juzgado, acompañando un resguardo del depósito que hayan efectuado de sus títulos ó cupones con la numeración de ellos en las cajas del Gobierno ó en las de la Compañía deudora, en los consulados españoles establecidos en el extranjero, ó en los consulados extranjeros establecidos en España, ó en cualquiera de los siguientes establecimientos que la Compañía ha designado como sus banqueros.

En Madrid, Banco Hispano Aleman.

En París, Société générale de Crédit industriel et Commercial.

En id., Société générale pour favoriser le Commerce et l'Industrie en France.

En id., Société de Crédit Lyonnais.

En id., Banque International de Paris.

En Lyon, Société de Crédit Lyonnais.

En id., Société Lyonnaise de Dépôts, Comptes Courants et Crédit Industriel.

En id., M. M. E. M. Cottet y compagnie.

En Bruselas, Caisse general de Reports et de Dépost.

En id., Banque de Brabant.

3.º Que la personalidad de los acreedores de los otros dos grupos se estimará acreditada para la adhesión por la resultancia del balance, y bastará que dicha adhesión se manifieste en cualquiera forma de las expresadas, sin necesidad de otros requisitos.

Y 4.º Que el convenio será aprobado si dentro del plazo de tres meses se adhiresen al mismo acreedores que representen las tres quintas partes de cada uno de los tres grupos en que están divididos los de la Compañía.

En id., Société de Crédit Lyonnais.

Ferrocarril de Santander á Cabezón de la Sal.—Adelantan con actividad las obras de construcción de la línea férrea de Santander á Cabezón de la Sal, perteneciente á la

Compañía del ferrocarril Cantábrico, domiciliada en Santander y de la que es director gerente D. Antonio de Huidobro. La línea tiene 45 kilómetros; arranca de Santander, y tocando en Torrelavega en el kilómetro 26, va á terminar á Cabezón de la Sal. Tendrá también un ramal de Torrelavega á la estación de Sierra Pando, en la línea de Alar á Santander. En la primera sección tendrá los apeaderos de Adarzo, Mogro y Barreda con un puente de 90 metros de luz sobre el río Pas.

La segunda sección tiene los apeaderos de Puente Torres, Puente de San Miguel, Santa Isabel, Golbarado, Casa de Pinedo, Virgen de la Peña y Ontoria, con dos puentes de 44 y 34 metros de luz, sobre los ríos Besaya y Saja. En esta sección hay cinco túneles de poca importancia. Los carriles que se emplean están fabricados por *La Vizcaya*, de Bilbao, y los puentes son hechos en Bélgica, por más que debieran haberlo sido en Mieres. Los carruajes de esta Compañía para viajeros serán sólo de 1.ª y 2.ª; pero en su explotación esta línea tendrá que ponerse de acuerdo con las demás que forman el largo trayecto que queda indicado.

Ferrocarril á Valmaseda.—Por la parte abierta á la explotación del ferrocarril hullero de la Robla á Valmaseda, han circulado durante el mes de Marzo último, 7.863 viajeros, dejando un producto bruto de 6.427'57 pesetas. Las mercancías transportadas han ascendido á 1.105.086 kilogramos, pero en estos se hallan incluidos 289.000 kilogramos de materiales de construcción para la Compañía. El producto total de los viajeros, mercancías, ganado y varios, ha ascendido en el citado mes de Marzo á 9.091'05 pesetas, ó sea 119'61 pesetas por kilómetro.

Ferrocarril de Jerez á Grazalema.—Un apreciable colega gaditano, ha adquirido pormenores acerca del proyectado ferrocarril de vía estrecha desde Jerez á Grazalema.

Parece que los estudios de esa vía económica están hechos con verdadera precisión y esmero.

El tren recorrerá 121 kilómetros, pasando por Arcos, Bornos, Villamartín, Prado del Rey, El Bosque, Ubrique y Villalengua.

Se construirán varios puentes, algunos de ellos de importancia.

La vía tendrá un ancho de 75 centímetros.

Todas las obras están presupuestadas en 9.002.510 pesetas, y háblase de tres casas inglesas que se proponen tomar á su cargo la construcción de dicho ferrocarril.

Ferrocarril de Ávila á Salamanca.—Asegúrase que el 1.º de Mayo próximo se inaugurará la sección de Salamanca á Peñaranda de Bracamonte del ferrocarril de Ávila á Salamanca.

Ferrocarril de Arganda.—Por Real orden del Ministerio de Fomento de 7 del actual, se declaran caducadas las concesiones de los ferrocarriles de Madrid á Vaciamadrid y de este punto á Arganda.

Ferrocarril del Noguera-Pallaresa.—Los senadores y diputados por la provincia de Lérida, se reunieron el miércoles en el Congreso, nombrando una comisión de su seno para que visite á los Sres. López Domínguez, Moret y Sagasta, con objeto de conseguir que se activen las gestiones necesarias para lograr la terminación de la línea del Noguera Pallaresa, que ha de proporcionar grandes beneficios á las regiones agrícolas que atraviesa.

Á la reunión asistió también el gobernador de aquella provincia, que se encuentra accidentalmente en esta corte.

Inspecciones de ferrocarriles.—Leemos en un diario de esta corte:

“Decididamente el Sr. Moret va á establecer las inspecciones de ferrocarriles que suprimió el Sr. Isasa, si bien dándoles otra organización, y lo hará por decreto uno de estos días.

Relacionados con esta reforma, que habrá que esperar para juzgarla, someterá el ministro á las Cortes dos proyec-

tos de ley, uno referente á las tarifas de ferrocarriles, distinto del presentado por el Gobierno conservador, y el otro relativo al plan de ferrocarriles secundarios.,

De muchísima importancia y trascendencia son los tres trabajos á que el preinserto suelto se refiere.

Ferrocarril de Turis á Madrid.—El ingeniero de la división de ferrocarriles del Este, D. José de Martí, acompañado de los ayudantes y demás personal facultativo, está verificando la confrontación del puente que sobre el río Cabriel se ha de construir para el ferrocarril de Turis á Madrid, y que es el último punto que resta confrontar en todo el trazado.

Ferrocarril directo á Barcelona.—Se cree que pronto podrá abrirse á la explotación hasta Nonaspe ó hasta Favara, el ferrocarril directo de Barcelona á Madrid, pues en Fayón se ha dado principio á la colocación de las traviesas y carriles, y además se están concluyendo las obras del puente de Caspe.

Ferrocarril de Santiago á Cambre.—La subasta de este ferrocarril que tuvo lugar el día 15 del mes pasado, ha sido declarada desierta por falta de licitadores.

Tranvía de Madrid á Chamartín.—Está pendiente de aprobación la tasación de este tranvía.

Ferrocarril de Guernica á Federnales.—Previa la autorización competente, ha sido abierto al servicio público este ferrocarril que mide nueve kilómetros y medio y es continuación de la línea férrea de Amorevieta á Guernica.

Resoluciones del Ministerio de Fomento.—Por la Dirección general de Obras públicas se ha facultado al gobernador civil de Valencia para autorizar la apertura al servicio público de la sección de Játiba á Albaida, perteneciente al ferrocarril de Játiba á Alcoy.

Orden de la Dirección general de Obras públicas ordenando al gobernador de Sevilla se anuncie en el *Boletín Oficial* de aquella provincia la petición de un tranvía desde aquella ciudad á Alcalá de Guadaíra.

El ingeniero segundo D. Agustín Sáenz de Jubera ha sido destinado á la división de ferrocarriles de Sevilla, y el sobresistente tercero D. Adolfo Patxot á la del Noroeste.

Por la Dirección general de Obras públicas se anuncia la provisión de una plaza de ingeniero segundo de Caminos, Canales y Puertos en la isla de Puerto Rico, afecta á la Junta de Obras del Puerto de Mayagüez, dotada con 800 pesos de sueldo, 1.200 de sobresueldo y 600 de gratificación, la cual habrá de proveerse por un aspirante á ingeniero del Cuerpo ó un ingeniero, que tendrá la categoría de ingeniero segundo en dicha isla, y la de jefe de Negociado de tercera clase.

Por orden de la Dirección general de Obras públicas, ha sido destinado al negociado de explotación de ferrocarriles del Ministerio de Fomento, al cargo del ingeniero jefe don Luis Acosta, el distinguido ayudante segundo de Obras públicas, D. Alejandro Picó é Ibarra.

NOTICIAS GENERALES

En primero de Mayo próximo comenzarán los trabajos para la construcción, en Cartagena, del ramal del tranvía al barrio de Los Molinos, los cuales quedarán terminados para el mes de Junio.

También en primero de Mayo funcionará la línea del muelle, para cuyo objeto llegarán en breve varios carruajes de Barcelona.

Dos viajeros que llegaron á Santander el día 17 de Abril en el tren correo del ferrocarril del Norte, traían dos maletas que por su volumen y peso creyó el interventor que debían estar facturadas.

La resistencia de los viajeros y la insistencia del empleado, descubrió que en las maletas se encerraban 43.000.000 de pesetas en títulos de la Denda, para efectuar el canje de los títulos de la Denda interior al 4 por 100, presentado en las oficinas de esta Delegación de Hacienda.

El empleado de la compañía extendió un suplemento de 51.200 pesetas que los viajeros debían, en su concepto, satisfacer á la empresa, y más tarde se extendió un acta que firmaron el Delegado de Hacienda, el jefe de estación, el comisario y dos testigos.

En la línea férrea de Cartagena á Murcia, entre las estaciones de Beniján y Alquerías ha ocurrido una desgracia.

A las cinco y treinta minutos del día 29 del pasado Marzo, el guarda de día encontró en dicho trayecto el cadáver de un hombre, tendido en medio de la vía, dándose inmediatamente conocimiento del suceso al Juzgado de instrucción.

Identificado el cadáver, ha resultado ser un vecino de Beniján, llamado Santiago García Pelegrín, de veintidós años, soltero y de oficio albañil.

De nuestro apreciable colega *Las Provincias de Levante*, correspondiente al 29 de Marzo último, copiamos lo siguiente: "Hoy también ha llegado el tren correo de Madrid con su correspondiente retraso.

Nos han asegurado que casi todos los días sucederá lo mismo, pues la Compañía, por no poner trenes especiales, como tiene obligación, á los viajeros que no conduce á su hora á los puntos de enlace, consiente gustosa en los retrasos, que sólo perjudican al público."

El tren corto ascendente número 35 que salió el día 10 de Cartagena, arrolló á un pobre anciano entre las estaciones de Riquelme y Alquerías.

El infeliz anciano quedó muerto en el acto.

Del hecho se dió conocimiento al Juzgado de Pacheco.

La locomotora más pequeña del mundo.

Una de las curiosidades que seguramente llamará más la atención en la Exposición de Chicago, es una locomotora lili-putiense. Tiene la maravillosa máquina una longitud de 8 y medio pulgadas y pesa solamente una libra castellana. Está construída por el relojero Gloucersville, empleando oro macizo, plata, acero y latón. Se compone de 2.336 piezas, incluyendo 668 tornillos y tuercas y 353 roblones. Tiene 3 y medio pulgadas de altura y corre movida á vapor por un binario de 1 ³/₄ pulgadas de anchura. Esta es la locomotora más pequeña que pudiendo funcionar como todas las demás se ha construído en el mundo.

Su inventor, Enri Case, ha estado trabajando tres años enteros en el proyecto hasta poner los planos y cálculos en manos del constructor.

Repútase esta máquina como una maravilla mecánica y como el objeto más notable que figura en la Exposición.

Hemos recibido el número 8.º de la magnífica Revista científica *La Naturaleza* (Tercera época. Tomo IV), cuyo contenido no desmerece de la justa reputación que se ha conquistado esta publicación, que honra á nuestro país. Véase el sumario de los principales asuntos que trata:

Crónica científica, por R. Becerro de Bengoa. —La fabricación mecánica de toneles (ilustrado), por D. Manuel Crusat. —Un puente sobre el Estrecho de Gibraltar. —El producto CR. en telefonía, por M. Pérez Santano. —El libre albedrío y la física experimental. —Las industrias artísticas en España, por Pablo de Alzola. —Curación de las heridas por la incineración, por el Dr. A. F. Tiffon. —Notas varias: Un periódico para los que no saben leer. —Exposición naval retrospectiva en Chicago. —El corsé. —Las ejecuciones por la electricidad. —No más doctoras. —Otra Pompeya. —Ventajas del riego con agua del mar. —El ojo humano y el telescopio. —Recreación científica: El mango de escoba.

Se suscribe en Madrid, Arco de Santa María, 40, y en todas las librerías de la Península.

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 suscripto por la “Sociedad de estudios y concesiones,” en el caso de existir este acuerdo entre las partes contratantes, reconociéndosele á dicha Sociedad, por medio de escritura pública la participación correspondiente al capital por que queda interesada en el negocio.

En el caso de no haber acuerdo para la suscripción del 50 por 100 por la Sociedad de estudios y concesiones, el dueño de los estudios entregará á la terminación completa de 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 de 250 pesetas por kilómetro, siempre que la longitud del trazado no sea inferior á 100 kilómetros.

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

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

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

ALCANCE FINANCIERO

Barcelona.—Día 28 de Abril.

Capital desembolsado.	Interes anual.	VALORES	COTIZACIÓN
	Por 100.		
ACCIONES			
500	«	Medina, Zamora, Orense, Vigo.....	12'15
475	«	Norte de España.....	42'00
475	«	Tarragona, Barcelona y Francia.....	27'05
OBLIGACIONES			
475	«	Almansa, Valencia y Tarragona (adh.)..	63'15
500	3	Medina Zamora, Orense, Vigo (priorid.)	00'00
500	3	« « « Emisión 80-82.	35'00
475	3	Norte de España prioridad).....	00'00
500	3	San Juan de las Abadesas.....	59'00
500	3	Reus á Roda.....	51'85
500	3	Tarragona, Barcelona y Francia.....	57'15
475	6	« « «	102'00
500	3	« « (no hipotec.)..	93'15
Paris.—Día 28 de Abril.			
ACCIONES			
500	«	Andaluces.....	374'00
500	«	Madrid, Cáceres, Portugal.....	000'00
475	«	Madrid, Zaragoza, Alicante.....	211'00
475	«	Norte de España.....	328'00
OBLIGACIONES			
500	3	Andaluces.....	328'00
500	3	« (Segunda serie).....	313'00
475	3	Asturias, Galicia, León. (1. ^a hipotec.)	304'00
475	3	« « « (2. ^a «	273'00
500	3	« « « (3. ^a «	255'00
500	3	Este de España.....	270'00
500	3	Linares á Almería.....	158'00
500	3	Madrid, Cáceres, Portugal.....	149'00
475	3	Madrid, Zaragoza Alicante (1. ^a hipe.)	332'00
475	3	« « « (2. ^a «	319'00
475	3	« « « (3. ^a «	282'00
500	3	« « Córdoba á Sevilla.....	000'00
500	5	« « Badajoz.....	000'00
4.5	3	Norte de España (1. ^a serie).....	334'50
475	3	« « (2. ^a «	306'50
475	3	« « (3. ^a «	192'50
475	3	« « (4. ^a «	267'50
500	3	« « (5. ^a «	259'50
475	3	« « prioridad Barcelona.....	326'50
500	3	« « especiales de Segovia...	000'00
475	3	« « Pamplona.	320'00
500	4	Oeste de España.....	148'50
500	6	Zafra á Huelva.....	000'00

ADVERTENCIAS

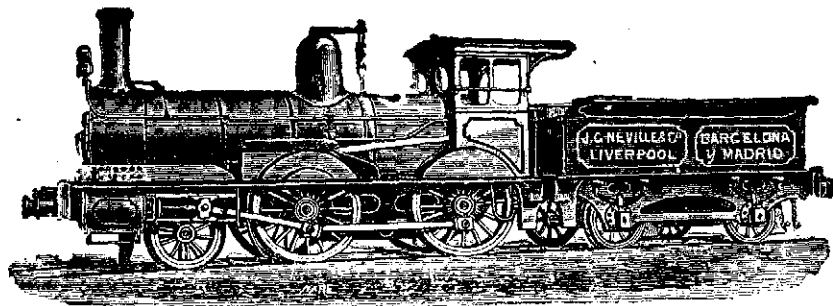
Rogamos á nuestros señores abonados de provincias, cuyas suscripciones terminan en fin de este mes, tengan la bondad de hacer la renovación antes del 1.º de Junio.

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, - Baileón, - 26.

REVISTA ILUSTRADA DE VIAS FÉRREAS



Año I.

Madrid 1.º de Mayo de 1893.

Núm. 7.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.	Ptas.	
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 á los clientes gran economia sobre los precios de compras directas.

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

MOTORES A GAS DE CROSSLEY
 31 H.P. EN USO

J. G. NEVILLE & CO. LIVERPOOL

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



Julius G. Neville, 18, Alcalá
MADRID

REVISTA ILUSTRADA DE VÍAS FÉRREAS

BASES DE LA PUBLICACIÓN

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

Se publicará 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.

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 id. año.	"	11
Extranjero y Ultramar, año.	"	18
Número atrasado.	"	1
El pago debe hacerse anticipado.		

La Dirección de esta *Revista*, encomendada á un ingeniero con muchos años de práctica en construcción de vías férreas, toma además á su cargo cuantos asuntos se le confien para su 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.

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

LA CARBONERA DE ALASKA

En la bahía de Cork, del Estado de Alaska, en el Norte de los Estados Unidos, ha sido descubierto un banco de carbón de calidad excepcional, formando una montaña próxima al mar, con diez capas superpuestas de 2,80 á 4,50 metros de espesor cada una.

La Compañía anónima correspondiente, trabaja desde hace dos años en la preparación de las labores, y ya en 1892 expidió á San Francisco de California 36.000 toneladas de carbón, que fueron vendidas á 7 dollars la tonelada, habiendo costado á 3 dollars, libras de todo gasto, incluso el de los quince días de navegación, en las actuales condiciones imperfectas.

El territorio de Alaska, adquirido de Rusia por 6 1/4 millones de pesos cuando sólo redituaba 800.000 dollars anuales, produce hoy á la República 3 millones de dollars, y contiene minerales ricos y variados y bosques y prados extensos, susceptibles de alimentar numerosa población. De todas estas ventajas disfruta la Compañía carbonífera de Alaska en las vastas extensiones que sus concesiones comprenden.

En el corriente año, se propone explotar ya unas 100.000 toneladas; pero aun no contando más que con 70.000, como sobre ellas obtendrá un beneficio mínimo de 4 dollars por tonelada, podrá distribuir 1,40 dollars por acción, que equivaldrá al 14 por 100 en el año. Si la explotación alcanza á 200.000 toneladas, como es posible, pues se espera la resolución del Gobierno de los Estados Unidos sobre una oferta para el consumo de la marina en las aguas del Norte, la utilidad llegará á 40 por 100, pues los gastos generales distribuidos entre mayor número de toneladas aumentarán el beneficio.

Pocos negocios pueden ofrecer mejor resultado ni más seguro que la explotación del carbón. Inglaterra, en sólo los veinticinco años desde 1854 á 1879, había producido carbón por 1.100 millones de libras esterlinas, ó, lo que es lo mismo, el rendimiento en oro y plata de toda la América durante los trescientos

años desde su descubrimiento. En los Estados Unidos, las fortunas más considerables se han hecho con las minas de carbón. En 1839 se empleaban en ellas 3.000 obreros, que producían dos millones de toneladas anuales; en 1879 sus productos alcanzaba á 55 millones de toneladas y 90 millones de dollars; en 1892 el rendimiento de sus minas ha sido igual al de la mitad de la producción del mundo entero. Los capitales han centuplicado su valor.

El capital de la Sociedad "Carbonera de Alaska", consta de dos millones de dollars en 200.000 acciones de 10 dollars cada una, 180.000 de las cuales son ordinarias y 20.000 privilegiadas.

Las acciones privilegiadas tienen derecho á un interés preferente de 10 por 100 y después á una parte alícuota en los beneficios.

Ese interés de 10 por 100 se halla garantido por el "Pacific Bank", de San Francisco de California, establecimiento fundado en 1863 y de reputación honrosísima, debida á la escrupulosidad de sus procedimientos y al capital de un millón de dollars efectivo y 650.000 dollars en sus reservas, que responden de la gestión social.

Esta garantía se halla asegurada en California por las leyes del Estado. Estas exigen la inscripción de ella sobre los libros y el examen de estos mensualmente por los comisarios oficiales. Es cosa, por consiguiente, completamente seria.

Un pequeño número de acciones ordinarias y privilegiadas en series de 10, 20, 50 y 100 títulos, se halla á la venta en poder del banquero americano de la *Correspondence Bleu*, de Paris, al precio de 50 francos cada acción ordinaria y 80 francos cada acción privilegiada.

Y para estas acciones se admiten pedidos en España, dirigiéndolos por escrito á la Administración de la *Revista Ilustrada de Vías férreas*, calle de San Bernardino, núm. 7, triplicado, en Madrid, en cuyas columnas se irá dando cuenta sucesivamente del curso del negocio de esta Sociedad.

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

COMPañIA DEL FRENO A VACIO

VACUUM BRAKE COMPANY LIMITED

DIRECCIÓN GENERAL: 32 Queen Victoria Street en Londres.

MEDALLAS DE ORO { Exposición universal, Paris, 1878.
" internacional, Londres, 1885.
" universal, Paris, 1889.

Frenos continuos automáticos y no automáticos para ferrocarriles y tranvías á vapor.
Construcción sencilla, acción muy enérgica, entretenimiento casi nulo.
150.000 aplicaciones á fin de 1890, en Inglaterra, en el Continente, en las Indias, América del Sur, Colonias, etc. etc.

AGENCIAS { Paris, 15, rue Portalis para España, Portugal, Francia y Bélgica.
Viena, 1, Wallfischgasse, 8. Florencia, 21, via Cavour.
Berlin, 71, Alt Moabit. St. Petersburgo, 21, Italianskaia
Amsterdan, o. Z, Woorbugwall, 217 Sidney, 71, Clarence Street.

DISPONIBLE

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.

CARBÓN, 1, 3.ª IZQUIERDA

(Pídanse reglamentos.)

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			
	MESES Pesetas.	TRIMESTRE Pesetas.	SEMESTRE Pesetas.	AÑO Pesetas.
Un 16.º de plana.	4	11	20	36
Octavo de id.	8	22	38	70
Cuarto de id.	16	44	76	130
Media plana.	25	70	125	225
Plana entera.	45	130	240	420

Los clichés de anuncios son de cuenta del anunciante.

A los suscriptores que anuncian 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