

# VIAS FERREAS

AÑO I

MADRID 15 DE JUNIO DE 1893

NÚM. 10

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

No se devuelven los originales.

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

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

## SUSCRIPCION

Madrid y provincias . . .	Trimestre.	Pescetas.	<b>3</b>
Ídem íd.	Año. . . . .	"	<b>11</b>
Extranjero y Ultramar . . .	Año. . . . .	"	<b>18</b>
Número atrasado. . . . .	"	"	<b>1</b>

**Pago adelantado.**

## MEJORAS PRÓXIMAS

En el escaso periodo de tiempo que cuenta de existencia nuestra Revista, hemos sido, dado el estado de estrechez de la época, largamente recompensados por el público á quien nos hemos dirigido; no quiere decir esto que hayamos resuelto el problema de vivir sin sacrificios, y que sea ya un hecho la prosperidad de nuestra publicación; aun nos resta mucho para realizar el móvil que nos condujo á la creación de la REVISTA ILUSTRADA DE VIAS FERREAS; pero esperamos, á medida que los días pasen, obtener la recompensa que puedan merecer las mejoras que paulatinamente pensamos introducir en nuestra Revista.

Al lanzarnos á la candente arena de la prensa, no intentamos solamente con nuestra Revista, aumentar con un número más la lista de las publicaciones profesionales, y que la REVISTA ILUSTRADA DE VIAS FERREAS, fuese una de otras tantas que viven y atraviesan una vida raquítica y enfermiza, sin que nadie se preocupe de su paso; pretendimos algo más, y dispuestos estamos á partir del número venidero, á iniciar la primera etapa de aquellos propósitos, toda vez que al presente y á juzgar por los resultados que hemos logrado alcanzar, nos hacen esperar que las atenciones que los suscriptores de la Revista nos han venido concediendo, perseverarán en lo sucesivo, dándonos aliento y estimulándonos á proseguir en la campaña emprendida, y que á manera de ligerísimo bosquejo, vamos á dibujar en obsequio de nuestros favorecedores y público en general.

Queremos que la REVISTA ILUSTRADA DE VIAS FERREAS sea á la par que útil á los hombres dedicados á la ingeniería, necesaria á las Compañías ferroviarias, y precisa á todos cuantos se agitan en la esfera de la actividad comercial y fabril; para llevar á la práctica lo expuesto, se precisan independencia y decidida voluntad de ser inflexibles en el sagrado cumplimiento de la crítica honrada; lo cual quiere decir, que no seremos viles copistas de cuanto se ejecute ó se intente hacer en materia de ferrocarriles, sino que expondremos nuestro criterio científico, censurando lo que merezca censura, ó aprobando lo que merezca esta calificación.

Y como á la par que deseamos convertirnos en campeones de toda causa justa, descamos ofrecer á nuestros lectores, algo que sea práctico por modo directo y personal; á partir del próximo número, las columnas de nuestra Revista estarán á disposición de nuestros suscriptores, para cuanto á nuestro juicio sea pertinente á la índole de la publicación.

Así mismo, comenzaremos desde el número cercano á publicar, á manera de folletín, las tarifas que se modifiquen, amplíen ó se establezcan en los ferrocarriles, en forma sencilla, y tan clara, que se hagan inmediatamente comprensibles á la inteligencia menos acostumbrada al manejo de estos documentos; con el establecimiento de esta novedad, creemos hacer un señalado favor á todas las entidades que tienen necesidad de los ferrocarriles para el transporte de sus productos, y que al presente la mayoría ignora qué tarifa les es más beneficiosa para el transporte de sus mercancías.

Los empleados de ferrocarriles tendrán en nues-

tra Revista un campeón decidido de sus intereses y derechos, y en nuestras columnas, encontrarán hospitalidad sus quejas, sus pensamientos y todo aquello que consideremos compatible con el respeto que á las Compañías y sus jefes han de guardar, según la lógica y la justicia aconsejan.

Daremos también en forma comprensible las variaciones que se introduzcan en los cuadros de marcha de trenes y el juicio que nos merezcan esos cuadros.

Regalaremos á nuestros suscriptores, y pondremos á la venta, una guía exacta del viajero, de fácil y sencillo manejo y de inmediata comprensión, y cuya obra, á nuestro entender, merecerá franca acogida por su originalidad y sentido práctico.

Y por último, aunque fuera necesario aumentar su tamaño ó publicarse con más frecuencia, dará cabida á cuantas objeciones, proyectos, etc., se le remitan por los interesados, referentes al plan de ferrocarriles secundarios, objeto de la mayor actualidad.

Creemos firmemente, que llenando nuestra publicación los fines que ligeramente se dejan trazados, el público nos ayudará con su benevolencia y apoyo para conseguir que dicha Revista sea sino un modelo, por lo menos, de toda utilidad para aquellos á quienes interesa esta clase de asuntos.

LA REDACCIÓN

## Los tramvías de Madrid.

El Sr. Alcalde de Madrid que debe ser un personaje inocente, en su buen deseo de vigilar y mejorar el servicio de tramvías, ha dictado algunas disposiciones, que creemos serán letra muerta, unas por imposibilidad de llevarlas á cabo, otras por resistencias de las Compañías y otras por resistencia del público.

No creemos que resulte nada beneficioso con fijar las horas y minutos de la salida de los coches, bien sea de las estaciones ó bien del cocherón llamado Puerta del Sol; son tantas además las causas inevitables de retraso, que resulta verdaderamente candida esta disposición.

En primer lugar, el servicio de tramvías en una población tan numerosa como la capital de España, es bastante frecuente para que resulte el público perjudicado aunque los coches no salgan al minuto marcado. Aun consiguiéndose esta puntualidad, el sinnúmero de paradas que en el trayecto tienen que efectuar por cruces y subida y bajada de viajeros, la ventaja resultaría siempre efímera.

Por otra parte, la afluencia de tramvías y demás carruajes y carros en calles de tan malas condiciones como algunos trozos de las existentes, originan constantemente estancamiento, no de uno sino de varios coches-tramvías, con lo cual se hace imposible que

lleguen á su hora á los extremos, y por lo tanto que la salida se verifique con puntualidad. De ello tienen prueba constante los que vivan ó transiten por las calles de la Montera, Hortaleza, Fuencarral, Carretas y otras por el estilo. ¿Á qué, pues, pedir á las Compañías cosas que no pueden cumplir y que debieron preverse en el pliego de condiciones de la concesión, no permitiendo vías donde materialmente no debían colocarse al menos en las condiciones establecidas?

Resulta pues que esta orden del Sr. Angulo á pesar del buen deseo con que ha sido dictada, será letra muerta forzosamente.

En cambio las Compañías siguen haciendo su santa voluntad, poniendo en servicio las jardineras en horas en que la temperatura aconseja lo contrario, y lo cual podría remediar el Sr. Angulo mucho más fácilmente que los retrasos de salidas; los inspectores de estos servicios, según instrucciones que recibieran para tales casos, bien podían, no tan solo retirar de lo circulación las jardineras cuando la necesidad lo aconseje, sino impedir que salieran de los cocheros en dichas circunstancias é imponer multas á la menor contravención.

Otra de las disposiciones de la Alcaldía, dictada con muy buen acuerdo, es la de no permitir la subida á los carruajes hallándose completos, pero ¿se cumplirá? La contestación la tenemos en cualquier tarde de toros. La mayor parte de los tramvías que hacen el servicio de la Plaza salen atestados de la Puerta del Sol, y sin embargo, en los estribos, y á modo de caballerizos se sitúan los aficionados retrasados ó perezosos que consideran más cómodo tomar el tranvía al paso y en camino de la Plaza, que esperar en la Puerta del Sol á tomar su asiento, exponiéndose además á un peligro como es el de que el estribo, pueda romperse, ó que la proximidad al paso de cualquier otro tranvía ó carruaje, pueda ocasionar una desgracia.

Claro es que de estos abusos no puede hacerse directamente responsable al Alcalde ni á las Compañías, pues el público madrileño, hace caso omiso de todas las prescripciones, sean ó no en su beneficio, pero aun así, si los cobradores y revisores, con buenas formas, que no siempre emplean, pero con entereza obligaran en el acto á bajarse á todo aquel que no tiene derecho, y en caso de no ser oídos, dieran parte á los agentes, y en caso de no hacerlo que estos tomarán como es su deber el número del coche y dieran parte de la empresa para que se le impusiera el correspondiente correctivo, es seguro que muchos de estos abusos se corregirían.

Y ya que de tramvías nos ocupamos, no terminaremos sin recomendar al Sr. Angulo otra cuestión de bastante importancia. El material fijo de la mayor parte de los tramvías de Madrid, deja mucho que desear. Aparte de algunos cortos trayectos, las

vías de la Compañía del tranvía de Madrid y del de Estaciones y Mercados se hallan en lamentable estado, hasta tal punto, que ir en un coche de estas Compañías por algunos sitios nos recuerda los viajes que suelen hacerse en carretas por un camino de herradura mal conservado, asemejándose los saltos bruscos, descensos y movimientos laterales, á los que en tales caminos proporcionan los baches y los pedruscos.

Créanos el Sr. Alcalde y los encargados de vigilar estos servicios. Hay muchos motivos para sujetar á las Compañías de tranvías á cumplir con el público, antes que recurrir al insignificante extremo de fijar horas de salida, cuando estas se verifiquen con intervalo á lo sumo de cinco minutos.

Las Compañías de tranvías madrileños en general no están haciendo tan mal negocio para que no se crean obligadas á servir bien; pero aparte de ello, el Ayuntamiento tiene sobrados medios para hacerlas cumplir con su deber, y este es también el del municipio de Madrid; pero como esto del deber y del derecho son palabras en esta desdichada tierra, vamos á hacer al *virginal* y *candoroso* Alcalde un señalado favor, convirtiéndonos en agentes honorarios de S. E., y á partir del número venidero, en letras como *pañños*, le indicaremos todo lo que debe reformarse en los tranvías, en la seguridad de que si atiende á nuestras denuncias, se evitarán sucesos como los siguientes:

.....  
 Lugar de la acción la Puerta del Sol, delante del Ministerio de la Gobernación.

Llega un tranvía procedente del barrio de Salamanca y se detiene ante el Ministerio, para recoger los viajeros de los barrios de Pozas y Argüelles.

Como eran las cinco de la tarde cuando esto sucedía, y el partido de pelota anunciado en *Fiesta Alegre* había de empezar á las cinco y media, el carruaje que acababa de parar fué asaltado materialmente por muchos aficionados al pelotarismo, y en dos segundos se llenó hasta los topes.

Casualmente pasaba por aquel sitio el procurador de la empresa, D. Luis García Ortega, y suplicó á una pareja de agentes del Municipio que hiciera bajar á las personas que ocupaban los estribos del coche, pues eran varias las multas que por esa causa habia impuesto á la empresa el teniente alcalde del distrito de Palacio.

Los agentes contestaron que ellos no podían hacer nada, porque el público *no quería* bajarse, y entonces el Sr. García Ortega mandó al conductor que retardara el momento de salida y marchó en busca de un notario.

Y un cuarto de hora después, en plena Puerta del Sol y ante una numerosísima concurrencia, se levantaba un acta notarial haciendo constar que los agen-

tes de la autoridad se consideran impotentes para cumplir las disposiciones de sus superiores, no permitiendo que suba nadie en un tranvía que lleva echado el aviso de "completo".

No tenemos para qué consignar que dos agentes del Sr. Aguilera quisieron cargar con el santo y la merienda; esto es, con el notario y el procurador, para llevarlos, como perturbadores del orden público, á la prevención, pero ambos funcionarios hicieron valer sus derechos, y gracias á la intervención de un capitán del cuerpo de orden público, pudieron abandonar tranquilos el lugar de la ocurrencia, llevándose, por supuesto, la famosa acta notarial.

Y ahora puede el Sr. Zuazo hacer los comentarios que quiera, muy seguro de que no serán más duros y justificados que los que hizo ayer el numeroso público que presenció la escena que acabamos de referir.

.....  
 .....  
 Á las cuatro de la tarde se rompió en la calle Mayor, frente al café de Platerías, el freno delantero del coche núm. 65 de la Compañía de tranvías de Madrid que presta el servicio del barrio de Argüelles.

Los esfuerzos del mayoral para impedir, retranscendiendo las mulas, que el carruaje se deslizara por la pendiente de la cuesta, fueron inútiles; también el conductor al apercibirse intentó echar el freno trasero, pero ya era imposible detener la carrera del tranvía. La lanza se rompió en pedazos, frente al Ayuntamiento, cayendo al suelo las mulas.

El conductor advirtió á los pasajeros que pretendían arrojar, que no lo hicieran, porque el coche ya sin el tiro, pararía cuando pasara la curva de la calle de Bailén; pero aquellos desatendiendo el aviso, empezaron á lanzarse fuera del carruaje.

Uno de los primeros en tirarse fue un niño de nueve años de edad, al que siguió un hermano suyo de siete, y después su padre que les acompañaba.

Los tres resultaron con lesiones.

Frente al café de Consejos se arrojó del tranvía el teniente coronel de oficinas militares D. José Escauriaza, el cual se dirigía á la capitania general para relevar al jefe de servicio.

Dicho señor fue asistido primeramente en el citado café, y luego en un carruaje de punto pasó á la casa de socorro de la Plaza Mayor.

En la calle de Bailén, y pasada la curva que la une con la calle Mayor, una señora anciana también se arrojó al suelo con tan mala fortuna, que las ruedas del vehículo pasaron por encima de ella, dejándola sin conocimiento y destrozándole el antebrazo izquierdo, de donde manaba sangre en abundancia.

Otras personas también se bajaron precipitadamente del coche sufriendo caídas sin otras consecuencias deplorables.

Un sujeto cayó al suelo cerca del café de Venecia,

rompiendo un tarro de cristal con conserva que llevaba entre las manos.

En el próximo número nos ocuparemos detenidamente de estos asuntos, haciendo los comentarios consiguientes.

### FERROCARRILES DE MADRID Á ZARAGOZA Y Á ALICANTE

La Junta general de accionistas de esta Compañía, ha reelegido para Administradores á los señores D. Alejandro Pidal, ex Ministro y ex Presidente del Congreso, D. León Ancoc, D. León Say, y ha confirmado el nombramiento del Sr. Barón de Brimont.

Asimismo ha acordado el reparto de un dividendo de 5 pesetas por acción, á cuenta del cual se ha pagado en el mes de Enero último 2,25 pesetas (dos francos.)

Los recursos de la cuenta de establecimiento realizados en 31 de Diciembre de 1890, se elevan á pesetas 607.078.468,04, habiendo sido en 31 de Diciembre de 1891 de pesetas 603.702.794,36, ó sea un aumento de pesetas 3.375.673,68; este aumento procede de la venta de 8.820 obligaciones de la serie 20, á un precio neto medio de 278,35 francos.

Los ingresos del tráfico figuran por pesetas 54.090.709,29 en el año de 1892, y presentan una disminución con respecto al año de 1891 de 2.865.866,11. La pérdida sufrida por la Compañía sólo por la disminución del transporte de pescado fresco, se eleva á 132.000 pesetas. En el referente á transporte de cereales ha sufrido una baja de 1.071.978 pesetas. En minerales y plomo ha experimentado una disminución de 162.712 pesetas; en tejidos 47.234 pesetas; en los transportes de vinos, alcoholes y envase, una disminución de 3.055.030 pesetas; en resumen, la Compañía ha perdido sobre el tráfico de pequeña velocidad unos 33.000.000 de toneladas kilométricas.

Las pérdidas experimentadas con motivo de la subida de los cambios en el año de 1892, se elevan á cerca de 5 millones de pesetas.

En el próximo número nos ocuparemos de la Memoria leída ante la Junta general de accionistas.

### FERROCARRILES DEL NORTE

Aunque no ha llegado á nosotros la Memoria presentada por el Consejo de Administración en la última Junta general celebrada, según noticia de referencia, que rectificaremos si han sido equivocadas, esta empresa ferroviaria no repartirá ningún beneficio entre sus accionistas, en atención á haber sufrido un quebranto en sus intereses en el año de 1892 de más de 6 millones de pesetas. Como medida de

evitar en este año mayores pérdidas, ha llegado hasta nosotros el rumor, de que en el Consejo ha predominado la idea de reducir el personal de sus oficinas en 100 empleados, con otras reducciones que no detallamos por considerarlas inverosímiles.

### TARIFAS

Ha sido aprobada la tarifa combinada de viajeros con los ferrocarriles de Portugal, aplicable á varias estaciones, con destino á Mondáriz y regreso.

Los precios, incluido coche hasta Mondáriz, son: en 1.<sup>a</sup> desde Madrid, 100 ptas.; en 2.<sup>a</sup> 62; y en 3.<sup>a</sup> 42 pesetas.

También ha sido aprobada la tarifa especial 1 bis, para viajeros con billetes de 3.<sup>a</sup> clase, presentada por el ferrocarril de Utiel á Valencia.

Ha presentado la Compañía del ferrocarril del Norte para su aprobación una tarifa especial número 7 para transporte de vinos, vinagres y uva fresca ó prensada.

Esta tarifa anula la que venía rigiendo desde 1.<sup>o</sup> de Octubre de 1891.

Ha sido aprobada la tarifa especial núm. 1 bis, para transporte de viajeros con billetes de 3.<sup>a</sup> clase desde la Estación del Este de Valencia á los pueblos de Mascastre, Turis y Godellá, en combinación con las diligencias de Oya y Turis.

La Compañía del ferrocarril de Madrid á Zaragoza y á Alicante, ha presentado para su aprobación un proyecto de tarifa especial núm. 27 (*p. v.*), ampliación á la especial de igual número para transporte de remolacha, desde las estaciones de Alcantarilla, Murcia y Beniaján, á la de Aranjuez.

Esta tarifa que indudablemente habrá sido ideada por la Compañía, á petición de los fabricantes establecidos en esta última población, es convenientísima para los centros fabriles de referencia; pues sus precios representan una baja con relación á la tarifa general que alcanza al 63, 34 por 100 en el párrafo primero y al 73, 34, por 100 en el segundo.

Las tarifas de transporte presentadas por la Compañía del ferrocarril de Madrid á Arganda para su aprobación, antes de haberse incautado el Estado de dicha línea, han sido declaradas sin curso por exigirse en ellas precios superiores á la tarifa máxima aprobada, que sirvió de base á la concesión de dicho ferrocarril.

La Compañía del ferrocarril del Norte ha ideado un proyecto de tarifa modificando la tarifa número 4 bis (*p. v.*) para transporte de yeso en piedra, en

polvo, en ladrillos, en tubos, en bovedillas y en cualquiera forma, por vagón completo de 10.000 kilogramos, ó pagando por este peso.

Lo que la Compañía del Norte llama modificar, nosotros diríamos que es adicionar la vigente tarifa.

La Compañía de los ferrocarriles andaluces pondrá pronto en vigor una tarifa especial con el número 8 (*g. v.*), para transporte por los trenes mixtos, de papel sellado y demás efectos timbrados, papel de cédulas personales, documentos de aduanas y papel de oficio de *todas clases*.

La Compañía de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante, publicará ó habrá puesto, á la salida de este número al público, un cartel-aviso, prorrogando por tres meses la tarifa temporal de viajeros, desde Mérida á Badajoz, cuya tarifa fue aprobada en 12 de Febrero último.

#### CUADROS DE MARCHA

La Compañía del ferrocarril del Norte, á partir del día 3 de este mes, ha introducido dos modificaciones en los cuadros de marcha de trenes destinados al servicio de las líneas de Palencia á la Coruña, Toral á Villafranca, León á Gijón, Oviedo á Trubia, y Villabona á Avilés; consisten estas modificaciones, la primera, en adelantar la llegada á Coruña del tren mixto número 421, de Monforte á aquella población; y la segunda, á no admitir viajeros de 3.<sup>a</sup> clase, en ciertos trayectos de los trenes expresos números 400 y 401, de Coruña á Palencia y viceversa; y en el 451 de León á Gijón.

La Compañía del ferrocarril de Madrid á la Villa del Prado, ha pedido autorización para modificar el cuadro de marcha del tren expreso número 5, á partir del 15 de Junio á 30 de Septiembre; la suma de paradas entre Madrid y Navacarnero, es de 8 minutos; la hora de salida de Madrid, se fija á las 5 de la tarde y la de llegada á las 6,29.

El trayecto es de kilómetros 31,533 y el recorrido se verifica según los cuadros en una hora y 29 minutos.

Se han dejado en suspenso los cuadros de marcha de trenes del ferrocarril de Bilbao á las Arenas combinado con el ferrocarril de Luchana á Murguía, hasta tanto que por la Compañía que los ha presentado, no se aclaren algunas dudas.

Han sido aprobados los cuadros de marcha presentados por la Sociedad Valenciana de Tramvías, para sus líneas del Grao á Valencia, y Liria á Moncada por Paterna.

## RECLAMACIONES Y RUEGOS

El soldado para Ultramar Francisco Díaz Aguilera, perdió el tren en la Estación de Alcazar; el jefe de la misma, le dió un suplemento hasta la de Almenara, pero allí, el revisor le hizo abandonar el vagón por no reconocer validez á dicho documento. El Mi-

nistro de la Guerra ha entablado queja cerca del de Fomento, pidiendo perjuicios y daños, y devolución del importe abonado por dicho soldado, desde Castellón á Barcelona.

## Ferrocarriles secundarios.

Decididos á emitir nuestra opinión desinteresada en cuanto se refiere al plan de ferrocarriles secundarios, antes de proceder á exponer nuestro juicio respecto á las variaciones en el trazado, inclusión, etc., que muchos Ayuntamientos y particulares vienen pidiendo á la Comisión encargada para formar el plan de ferrocarriles secundarios, vamos por su orden á publicar las peticiones que en el sentido indicado se han elevado á dicha Comisión, y de cuyas peticiones nos ocuparemos aprobando ó desaprobandolo, lo que en ellas se interesa.

\*  
\* \*

El Ayuntamiento de Astorga ha solicitado se varíe el trazado de ferrocarriles secundarios de Ponferrada á Pravia.

\*  
\* \*

Los Ayuntamientos de Peralta, Falces y Marcilla, piden inclusión de una línea de Marcilla á Estella.

\*  
\* \*

Los Ayuntamientos de Valderas, Villanueva del Campo, Barcia de La Loma, Castroverde de Campos y Sahagún, piden que el trazado de las líneas de Rioseco á Palanquinos y de este punto á las Arriendas, se modifique dirigiéndolo por otros derroteros.

\*  
\* \*

D. Ramón Martínez, solicita que el trazado de Villaviciosa á Avilés, se haga extensivo á Caudas.

\*  
\* \*

El Ayuntamiento de Mondragón, que se incluya Durango á Mondragón.

\*  
\* \*

El Ayuntamiento de Úbeda, inclusión desde Baeza á Úbeda.

\*  
\* \*

El Ayuntamiento de Jaén, que se modifique la línea de Pinos Puertos á Martos, y se estudie la línea de Jodar á Jaén.

\*  
\* \*

El Ayuntamiento de Illana pide la prolongación de la línea de Morata á Orusco hasta Tarancón.

\*  
\* \*

El Ayuntamiento de Puente Caldelas, que se construya desde aquel pueblo á enlazar con la línea férrea de Redondela á Pontevedra.

\*  
\* \*

El Ayuntamiento de Almuñecar, que se construya desde dicha población á Granada.

\*  
\* \*

El Ayuntamiento de Soria pide que se varíe la línea de Valladolid á Calatayud, haciendo que el trazado se dirija por Peñafiel, Aranda y Soria.

\*  
\* \*

El Ayuntamiento de Rivadeo, que se incluya una línea desde Lugo á Porto-Rivadeo.

\*  
\* \*

Los Ayuntamientos de Mombeltrán, San Esteban, San-

ta Cruz, Villarejo y las Cuevas, que se modifique el trazado de las líneas de San Martín á Villa del Prado, que está indicado en el plan.

\*  
\*\*

D. Antonio Luceño solicita que se incluya en el plan el trazado desde Madrid á Riaza, Almuradiel á Daimiel, y Daimiel á Talavera.

\*  
\*\*

D. Eusebio García pide la inclusión en el trazado de una línea de Palencia á San Esteban de Gormáz ó Aranda de Duero.

\*  
\*\*

La Compañía del ferrocarril de Silla á Cullera, pide que se modifique la línea de Cullera á Sasaco, dirigiéndola á Tabernas de Valldigna.

\*  
\*\*

Á la Compañía del ferrocarril compostelano le parece bien el plan, pero incluyendo un ramal de Carril á Cambados.

\*  
\*\*

D. Pedro Boré, desea que se modifique el trazado de Tarragona á Graus, en la siguiente forma: Reus á Graus por Cernidillo, La Palma, Minas de Seros y Fraga á Graus; Reus á Fraga, Fraga á Graus.

\*  
\*\*

D. Narciso Ullastres, solicita que se incluya en el plan un ferrocarril que, partiendo de Aranda de Duero y pasando por Rosa, Baltanás, Torquemada, Astudillo, Fromista, Carrión de los Condes y Saldaña, termine en Guardo.

\*  
\*\*

D. Mariano Emilio Fernández Martín y Gante, solicita que la línea de Valladolid á Calatayud por Peñafiel, Aranda y Almazán, incluida en el anteproyecto del plan, sea substituída por la de Medina á Calatayud.

\*  
\*\*

La Dirección del ferrocarril de Madrid á la Villa del Prado, solicita que la línea de Navalcarnero á Cadalso de los Vidrios, sea substituída en el plan por las de Villa del Prado á San Martín de Valdeiglesias, y la de Navalcarnero á Torrijos por la de Mérida á la Puebla de Montalbán.

\*  
\*\*

El Ayuntamiento de Coín ha solicitado se incluya en el anteproyecto de ferrocarriles secundarios, una línea que desde Coín se dirija á Málaga, pasando por Alhacerni y Churriana, ó de esta población á la estación de Cártama.

\*  
\*\*

D. Luis Pérez ha remitido un proyecto de ferrocarril económico de Torrelaguna á Bocegillas, con ramal á Aranda, otro proyecto de Ciudad Real á Villanueva de los Infantes por Almagro y Valdepeñas, y otro de Madrid á Fuente el Saz, con ramales á Torrelaguna y Alcalá de Henares.

## CARTERA QUINCENAL

**Ferrocarriles de Zaragoza.**—Se ha accedido á lo solicitado por la Cámara de Comercio de Zaragoza, pidiendo que se permita la facturación de encargos y mercancías, con destino á la estación de Arrabal y Campo Sepulcro ó viceversa, en todas las estaciones de las líneas combinadas con las Compañías propietarias de las estaciones mencionadas.

**Cruzamiento.**—La instancia presentada á la superioridad por D. Daniel de Torre, vecino de Bilbao, pidiendo autorización para cruzar la vía del ferrocarril del Norte, en el paso á nivel, titulado "Camino de la Antigua,, en la ciudad de

Orduña con una vía de 0,60 centímetros de anchura, para el paso de vagones que conduzcan piedra y yeso de su fábrica, ha pasado á informe del gobernador civil de Vizcaya, habiendo sido aprobada á esta fecha.

**Compañía del Norte.**—La Compañía del Norte ha participado á las estaciones de su red, que con motivo de las disposiciones de la última ley de Presupuestos, las líneas de Bilbao á Durango y de Durango á Zumárraga, que se hallaban exentas del pago de impuestos para el Tesoro, así como para los transportes de viajeros como para los de grande y pequeña velocidad, satisfarán estos derechos en lo sucesivo, en la misma forma que lo verifican las demás líneas de ferrocarriles españoles.

\*\*

También ha dispuesto la misma Compañía que en las expediciones de materias inflamables, explosivas ó peligrosas, se avise la llegada á los consignatarios por el correo interior donde exista este servicio, ó por medio de un propio, en su defecto, sin perjuicio de verificarlo en la forma reglamentaria, que es la de las relaciones diarias de expediciones, llegadas expuestas en los despachos centrales en donde existan, y en las Secretarías de los Ayuntamientos donde no haya establecidos estos despachos.

**Ferrocarril Cantábrico.**—Ha pasado á informe de la Comisión municipal correspondiente una solicitud de la Compañía del ferrocarril Cantábrico para que el Ayuntamiento la otorgue gratis ó tasados á poco precio los terrenos necesarios en la parte Sur de las C. sus de Beneficencia para tender la línea.

**Ferrocarril minero del Astillero á Solía.**—El concesionario del ferrocarril minero de la ría del Astillero á la de Solía, ha presentado en este gobierno civil la relación de propietarios á quienes se ha de ocupar terrenos para la construcción de la línea en término de Guardia, Ayuntamiento del Astillero.

Los interesados presentarán las reclamaciones oportunas en el término de 15 días, ante el Gobernador ó el alcalde.

**Tramvía de Alcoy.**—Por la Dirección general de Obras públicas se ha ordenado al Gobernador civil de Alicante incoe el expediente informativo necesario para la concesión de un tramvía de Alcoy á la estación del ferrocarril de Gandía, solicitada por D. Sinivaldo Gutiérrez.

—Por la misma Dirección y al mismo gobernador, se le ha remitido la notificación de la aprobación de las tarifas y pliego de condiciones para la concesión de otro tramvía que con el mismo objeto y fin que el anterior tiene solicitado D. Rafael Terol.

**Franquicias de aduanas á las Compañías de ferrocarriles.**—Por el Ministerio de Hacienda ha sido declarada en suspenso la relación de material que trata de introducir del extranjero en el presente año, para conservación y explotación, la Compañía del ferrocarril de Murcia á Granada por Lorca; la suspensión fúndase por error de aplicación de cuatro partidas del Arancel.

—Igual suerte ha sufrido la relación de material presentada por la Compañía de Langreo á Gijón, por error cometido en la partida 17, referente á coches para viajeros.

—Sigue á estas suspensiones de relaciones de material, la presentada por la Compañía del ferrocarril de Zafra á Huelva, por error en las partidas 32 y 33, referentes á hierro en planchas onduladas y galvanizadas, etc.

—Ha cabido igual suerte á la presentada para la línea de Guillarey al Puente del Miño, por error en la partida 5.<sup>a</sup>

—Como las anteriores, ha sido suspensa también por error en la partida 10, la presentada por la Compañía del Norte, y con destino á la línea de Villabona á San Juan de Nieva por Avilés.

—Ha logrado igual suerte la presentada por el ferrocarril

de Bobadilla á Algeciras, por errores cometidos en las partidas 30, 31, 37, 23 y 53; y en cuanto á la partida 22, ha sido desechada por haber terminado el periodo de franquicia.

—La Compañía del ferrocarril de Tarragona á Barcelona y Francia solicitó fuese aprobada una relación de material correspondiente á material introducido del extranjero el año de 1865, para construcción del puente sobre el río Besós.

La pretensión de la Compañía ha sido desestimada: 1.º porque no procede admitir la solicitud de la mencionada Compañía, después de 28 años de demora; y 2.º porque la referida empresa, asegura haber empleado en la construcción más de 109 toneladas de carriles, y la División dice, que en el presupuesto de reparación, aparecen solo 12 toneladas de carriles.

La Compañía de los ferrocarriles andaluces, tiene inutilizado en sus almacenes, sin duda para exportarlos, 368.000 kilogramos de hierro forjado en tornillos y escarpas, 154.000 id. en placas de unión 33.000 id. de acero en muelles de locomotoras, tenders, coches y vagones; 3.000 id., de hierro forjado en herramientas procedente de la línea de Córdoba á Málaga y Granada; 3.000 id. de acero en muelles de locomotoras; 6.000 id. de hierro forjado en llantas; 100.000 id. de id., id. en id. para coches y vagones; 26.000 id. de hierro en piezas, y 23.000 id., de id., id., procedente de las líneas de Sevilla á Jerez.

**Ferrocarril de Almansa al Grao.**—La medición contradictoria llevada á cabo con arreglo á lo dispuesto en la real orden de 16 de Junio de 1862, entre las estaciones de la Parrilla é inmediatas, en la línea de Almansa al Grao de Valencia, ha sido la siguiente: desde la estación de Fuente de la Higuera, al centro del edificio de la estación de la Parrilla, hay una distancia de 10.089,80 metros.

Desde el centro del edificio de la nueva estación de la Parrilla, al centro del edificio de la estación de Nogente, 8 730,97 metros.

**Ferrocarril de Madrid á Villa del Prado.**—El proyecto de apeadero de Guadarrama, kilómetros 24,500, presentado por la Compañía del ferrocarril de Madrid á Villa del Prado, ha sido aprobado por el Gobierno con las siguientes prescripciones: que la Compañía construya una casilla para abrigo de los viajeros con carácter provisional, obligándose en el plazo de un año, á construir un edificio definitivo; la longitud del andén será de 40 metros.

**Ferrocarril de Barcelona á Tarragona y Francia.**—Ha sido autorizada la Sociedad de aguas de Barcelona, para emplazar una cañería á través de la línea de los ferrocarriles de Tarragona, Barcelona y Francia, con algunas prescripciones.

**Ferrocarril de Alcoy á Gandía.**—El proyecto de construcción de apeaderos en Goyanes, Benamarjo y Almoines, presentado por la Compañía de los ferrocarriles de Alcoy á Gandía, ha sido aprobado con las prescripciones siguientes: que los andenes han de tener como mínimum, una longitud máxima á los trenes que circulen; que las agujas de cambio correspondiente de vía, deben disponerse de modo que dejen libre la vía general, y por último, que se coloquen discos protectores á la entrada de cada estación.

**Ferrocarril de Tarragona á Barcelona y Francia.**—La Compañía de los ferrocarriles de Tarragona á Barcelona y Francia, ha solicitado aprobación del proyecto de estación de Martorell.

**Ferrocarril del Norte.**—Ha sido aprobado un proyecto apartadero en el kilómetro 315,120 de la línea de Madrid á Irun.

**Ferrocarril de la Robla á Valmaseda.**—La Compañía del ferrocarril hullero de La Robla á Valmaseda, ha sido autorizada para ensanchar la estación de Matallana y construir un muelle cargadero y vías auxiliares.

**Ferrocarril de Madrid á Arganda.**—Incautado el Gobierno de este ferrocarril, según se dice, va á proceder al nom-

bramiento de un ingeniero jefe, para que en unión de la Delegación del Estado, procedan á la medición y valoración contradictoria de las obras ejecutadas, material y edificios de dicha línea; en este verano será fácil terminen este trabajo.

**Ferrocarril de Zaragoza al Mediterráneo.**—Convenidos al fin los abogados de las partes contrarias, de lo perjudicial de la lucha que habían entablado en Londres sus clientes con exposición de que la concesión sea caducada dejando iguales á todos, han aconsejado á sus representados que desistan de la acción judicial, aceptando las seguridades que les ofrece la Compañía acerca de la legítima inversión del producto de las obligaciones, hoy en depósito é inactivo en Londres.

Tan pronto como los obligacionistas, reunidos en Junta, presten su asentimiento al indicado arreglo, le someterán al juez, á fin de poner término á la actual situación y proseguir las obras hasta terminar la línea.

**Nuevos ferrocarriles.**—Las secciones del Congreso han autorizado la lectura de las siguientes proposiciones de ley:

Del Sr. Sagasta (D. José) sobre construcción de un ferrocarril, que, partiendo de Chinchilla, termine en Vadollano.

Del Sr. Gutiérrez Mas y otros, sobre construcción de un ferrocarril de vía estrecha de Alcira al puerto de Gandía con un ramal á Cullbá.

Del señor marqués de Mont-Roig, sobre concesión de un ferrocarril desde las inmediaciones del parque de la Montaña al Collado de Vallvidriera, Sarriá (Barcelona).

**Ferrocarriles secundarios.**—Por la Sociedad económica Barcelonesa de Amigos del país de Barcelona, se ha elevado á las Cortes y al Excmo. Sr. Ministro de Fomento, la exposición solicitando de acuerdo con la omnienda presentada en la última sesión por el Sr. Zulueta que se protejan los ferrocarriles carboníferos de Cataluña, ya incluyéndolos en el plan de ferrocarriles secundarios, ya por otros medios que se crean más oportunos al objeto que se persigue.

**Ferrocarril de Madrid á Arganda.**—Por la Presidencia del Consejo de incantación del ferrocarril de Madrid á Arganda ha sido presentado un proyecto de descargadero en la estación de Madrid, en terreno de la propiedad del Excmo. señor Marqués de Perales.

**Reclamaciones de las empresas.**—Las Compañías de los ferrocarriles de España, hanse dirigido colectivamente al Ministro de Hacienda, protestando del descuenno que se las hace en los pagos que por el Gobierno se satisfacen á dichas Compañías por los transportes de la Guardia civil, individuos del cuerpo de vigilancia, material de telégrafos, etc., etc.

En el número venidero nos ocuparemos de este asunto, en la forma que nuestro juicio y la lógica aconsejen.

**Indemnizaciones é introducción de material.**—Por el Ministerio de Fomento se ha decretado que los ferrocarriles concedidos con arreglo al Decreto-Ley de 14 de Octubre de 1868, se hallan sujetos á la inspección del Gobierno en cuanto se refiere al disfrute de beneficio en el pago de los derechos de Arancel, correspondiente al material que introduzcan del extranjero.

Cuanto al pago de las indemnizaciones devengadas en este servicio por el personal del Gobierno, debe hacerse con arreglo á lo dispuesto en el capítulo 3.º de la Instrucción aprobada por Real orden de 1.º de Agosto de 1892.

**Ferrocarril de Zalla á Solares.**—La adjudicación del primer trozo de 27 kilómetros sacado á subasta, ha sido hecha á favor del Sr. Ostolaza, vecino de Bilbao, el cual ha hecho una rebaja en el presupuesto de 16,66 por 100. Este trozo, que es el más costoso de la línea, pues hay un tunel de 1.390 metros de longitud y otro de 600 metros, comprende desde la estación de Aranguren hasta Carranza, en dirección á Solares.

La empresa ha acordado anunciar para 1.º de Julio la subasta del trozo de Orejo de Treto.

**Ferrocarril de Chipiona á Sanlúcar.**—Han comenzado hace días los trabajos de replanteo para la construcción de la nueva línea férrea de Chipiona á Sanlúcar.

La empresa concesionaria del ferrocarril de la costa, propónese dar impulso á estas obras.

## NOTICIAS GENERALES

Dice *El Impulsor*, de Torrelavega:

“La estación de Torrelavega es una de las principales de la línea, y la primera seguramente de Alar á Santander.

Según los datos que por casualidad han caído en nuestras manos, durante el último año de 1892 se expendieron por la estación de Torrelavega 54.000 billetes y su valor es de más de 500.000 pesetas, dando además á la Compañía por mercancías, otras 500.000 pesetas, siendo el gasto de la estación el de 17.000.

De modo que por este producto debía considerar la Compañía de los ferrocarriles del Norte á esta estación como de segunda clase, y hacer en ella obras que facilitarían al comercio la carga y descarga de mercancías, ensanchando los almacenes y prolongando los muelles.”

Hemos recibido la visita de nuestro apreciable colega *El Radical* dedicado también al estudio de los asuntos de ferrocarriles y con el cual establecemos gustosos el cambio.

En el ferrocarril de Solares ha tomado grande incremento el transporte de mercancías.

Á pesar de no haber comenzado á traer minerales, durante el mes de Abril hizo más conducciones de cargas que en todo el año anterior.

Como se vé, los resultados de esta línea no pueden ser más satisfactorios.

En breve se constituirá en Valencia el Consejo de Administración de una Compañía concesionaria de un ferrocarril económico, que partiendo de Buñol, terminará en el Grao de Valencia, con un ramal desde Montserrat á Alberique con numerosos apeaderos que han de facilitar mucho á los pueblos y caseríos cercanos á la línea la salida de sus producciones.

Ha fallecido en Bilbao el ilustrado capitán de ingenieros don Tomás Luis Taylor, Director de la fábrica «La Electra».

Razones de compañerismo nos impiden hacer cumplidamente el elogio de las excepcionales aptitudes del que fue en vida nuestro querido compañero. Solamente diremos que había llegado, en lo mejor de su vida á adquirir una reputación envidiable.

Reciba su atribulada familia nuestro más sentido pésame.

Los ingresos de los ferrocarriles franceses se elevan anualmente á unos 1.200 millones de francos, los gastos de explotación á 600 millones ó sea el 50 por 100 y las relaciones á 200 millones. El coste de establecimiento era en fin de 1889 igual á 14.000 millones y el Estado pagaba á las Compañías 80 millones anuales como garantía de interés. En 1894 pagará 150 millones.

Las obras del ferrocarril de Olot á Gerona por Amer, se hallan á punto de paralizarse, á causa según se dice, ó de dificultades de fondos por parte del banquero de París que los suministra, ó por haber entregado ya dicho banquero todos los que había ofrecido. Parece que escribanos y alguaciles, han visitado ya la línea.

El Gobierno francés, ante la insuficiencia de conocimientos

que los ingenieros poseen en materia comercial, ha acordado la creación de un cuerpo de ingenieros de ferrocarriles encargados de la fiscalización de las Compañías, lo mismo en su régimen de explotación y administración que en el comercial, en la parte de redacción y aplicación de tarifas. En esta parte se creará un Comité de Red, del que formarán parte un agricultor, un industrial y un comerciante.

## ALCANCE FINANCIERO

Capital desembolsado.	Interés anual.	VALORES	COTIZACIÓN
Por 100.			
		<b>ACCIONES (BARCELONA)</b>	
500	«	Medina, Zamora, Orense, Vigo.....	11'60
475	«	Norte de España.....	38'20
475	«	Tarragona, Barcelona y Francia.....	25'90
		<b>OBLIGACIONES (BARCELONA)</b>	
475	«	Almansa, Valencia y Tarragona (adh.)	63'25
500	3	Medina Zamora, Orense, Vigo (priorid.)	00'00
500	3	« « « Emisión 80-82.	32'00
475	3	Norte de España (prioridad).....	00'00
500	3	San Juan de las Abadesas.....	59'60
500	3	Reus á Roda.....	51'75
500	3	Tarragona, Barcelona y Francia.....	57'25
475	6	« « « « .....	101'90
500	3	« « « (no hipotec.)..	92'25
		<b>ACCIONES (PARIS)</b>	
500	«	Andaluces.....	00'00
500	«	Madrid, Cáceres, Portugal.....	00'00
475	«	Madrid, Zaragoza, Alicante.....	106'60
		<b>OBLIGACIONES (PARIS)</b>	
500	3	A daluces.....	312'00
500	3	« (Segunda serie).....	308'00
475	3	Asturias, Galicia, León. (1. <sup>a</sup> hipotec.)	301'00
475	3	« « « (2. <sup>a</sup> « .....	268'00
500	3	« « « (3. <sup>a</sup> « .....	247'50
500	3	Este de España.....	000'00
500	3	Linares á Almería.....	141'00
500	3	Madrid, Cáceres, Portugal.....	145'00
475	3	Madrid, Zaragoza, Alicante (1. <sup>a</sup> (hipc.)	328'50
475	3	« « « (2. <sup>a</sup> « .....	312'50
475	3	« « « (3. <sup>a</sup> « .....	274'00
500	3	« « Córdoba á Sevilla.....	000'00
500	5	« « Badajoz.....	526'00
475	3	Norte de España (1. <sup>a</sup> serie).....	330'00
475	3	« « (2. <sup>a</sup> « .....	299'00
475	3	« « (3. <sup>a</sup> « .....	290'00
475	3	« « (4. <sup>a</sup> « .....	302'00
500	3	« « (5. <sup>a</sup> « .....	249'50
475	3	« « prioridad Barcelona.....	322'00
500	3	« « especiales de Segovia... ..	000'00
475	3	« « Pamplona.....	813'00
500	4	Oeste de España.....	142'00
500	6	Zafra á Huelva.....	000'00

## CORRESPONDENCIA PARTICULAR

*Cáceres.*—Sr. D. A. Suquia.—Con fecha 9 contestamos resolución del Ministerio de Fomento.

*Sevilla.*—Sr. D. J. F.—Recibido importe suscripción de un semestre.

*Barcelona.*—Sr. D. A. C.—En este número encontrará la contestación al asunto que nos interesa.

*Coruña.*—Sr. D. C. F.—Continuamos sin noticias tuyas.

*Lérganes.*—Sr. D. V. C.—El asunto continúa en Fomento en el mismo estado. Recibido importe suscripción.

*Huelva.*—Sr. D. M. H.—Por este correo remitimos los números atrasados que se ha servido pedirnos.

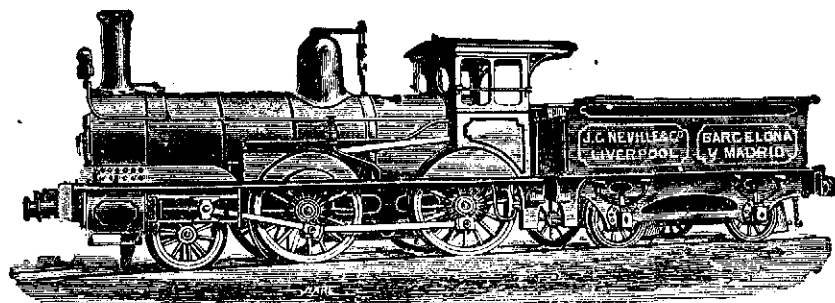
*Cartagena.*—Sr. D. E. R.—La rec amación consta en el Ministerio de Fomento. En este número la hallará. Remitimos recibo suscripción.

(Prohibida la reproducción.)

Tipografía Franco-Española, 26.—Baileu,—26.



# REVISTA ILUSTRADA DE VIAS FÉRREAS



Año I.

Madrid 15 de Junio de 1893.

Núm. 10

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.	<b>3</b>
Ídem id. . . . .	Año. . . . .	»	<b>11</b>
Extranjero y Ultramar. . . . .	Año. . . . .	»	<b>18</b>
Número atrasado. . . . .		»	<b>1</b>
<b>Pago adelantado.</b>			

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

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

**MOTORES A GAS DE CROSSLEY**  
 SI MIL EN USO

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

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



**Julius G. Neville, 18, Alcalá**  
**MADRID**

# REVISTA ILUSTRADA DE VÍAS FÉRREAS

## BASES DE LA PUBLICACIÓN



LA REVISTA ILUSTRADA DE VÍAS FÉRREAS, constará de 8 páginas, sin contar las cubiertas, en excelente papel é impresión y en disposición de ser encuadradas 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 confíen para su más pronta y mejor resolución, constituyendo al efecto un centro, cuya necesidad viene sintiéndose cada vez más, á medida del mayor incremento de las comunicaciones ferroviarias.

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

Redacción de proyectos de ferrocarriles y tranvías.

Petición de concesiones.

Representación de Empresas españolas, extranjeras y contratistas.

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

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

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

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

Las oficinas de la Dirección y Redacción se hallan establecidas en esta corte, calle de San Bernardino, núm. 7, triplicado 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.



# 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.

## LA CARBONERA DE ALASKA

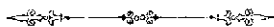
La Sociedad de este nombre, tiene por objeto la explotación de magníficos bancos de carbón de piedra en la bahía de Cork (Estados Unidos). Consta su capital de **2.000.000 de dollars en 180.000 acciones ordinarias y 20.000 privilegiadas**. Cada acción es de 10 dollars efectivos.

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

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

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

## 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.

PLAZA DEL CARMEN, 1, 2.º DERECHA

(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			
	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