

Se publica los días 1.º 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.

SUSCRIPCIÓN

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

Pago adelantado

EL FERROCARRIL DEL MERIDIANO

(Continuación.)

3.ª Sección.—Longitud total, 107.636 kilómetros. Del límite de la provincia de Segovia á Burgos.

En esta sección hay una parte que en el proyecto del ferrocarril del Meridiano se consideró como integrante; nos referimos al ferrocarril en proyecto de Aranda de Duero á Burgos, estudiado por cuenta de la Diputación provincial de Burgos, por el Ingeniero jefe de Caminos, D. Miguel Muruve.

Aceptado este proyecto para formar parte del actual con las modificaciones necesarias y quedando entre el límite de la provincia de Segovia y Aranda un pequeño trozo, consideramos conveniente unirlo á esta sección, así como otro pequeño trozo que hemos introducido como variante al final del proyecto del Sr. Muruve para la entrada en Burgos, por las razones que á su tiempo explicaremos.

En vista de ello y para la mejor inteligencia, así como para no entrar en un anteproyecto en nuevas subdivisiones, hemos hecho la siguiente, según indicamos al principio de este trabajo:

Trozo 1.º A..	Longitud.	17.461 k.	De la provincia de Segovia á Aranda.
Trozo 1.º		47.920,6	De Aranda á Lerma. Proyecto aprobado.
Trozo 2.º		34.306,4	De Lerma al kilom. 82. Proyecto aprobado.
Trozo 2.º B		7.918	Del kilom. 82 á Burgos. Variante.

3.ª Sección.—Trozo 1.º A.—Este trozo compren-

de desde el límite de la provincia de Segovia hasta su enlace con el proyecto de Aranda á Burgos en la Estación de Aranda.

Al salir de la provincia de Segovia, y ya en la cuenca del río Riaza, nos resta sólo atravesar la divisoria entre éste y el Duero para llegar á Aranda. El terreno no presta facilidades al trazado, por más de que no sea de los más accidentados de la línea; pero debiendo descenderse cerca de 200 metros, y en las condiciones generales del proyecto, forzosamente ha de existir una pendiente continua, la que originará también un desmante de alguna consideración, á menos de variar el emplazamiento de la Estación de Aranda.

Hagamos de paso una observación sobre las críticas hechas á propósito de este desmante. Es indudable que para descender á Aranda con pendientes del 1 por 100, será preciso un desmante de consideración, y ni es nuevo este inconveniente en vías férreas, ni puede achacarse á deficiencias del proyecto, puesto que éste viene ajustado á imposiciones hechas para su estudio; pero aparte de ello, consideramos una verdadera inocencia en materia de ferrocarriles suponer que este desmante indicado en el ante proyecto pueda considerarse como definitivo, pues hay quien ha llegado á cubicarlo dando por hecho un trazado que, como su nombre indica, no es más que *tanteo de curvas y pendientes*. De otro modo, se hubiera presentado como estudio definitivo.

Dejando esto á un lado, solo diremos que el trazado pasa próximo al pueblo de Pardillas y sigue hasta Milagros, donde se proyecta estación, cruzándose poco después el río Riaza; desde este punto es donde comienzan las dificultades para la ba-

jada y se originan los desmontes citados, los que con algún rodeo podrían evitarse en gran parte.

La planta del camino en este trozo la forman 10.998,68 metros en recta y 5.987,54 metros en curva, así como 17.161 metros en pendiente y 300 metros en horizontal.

Trozo 1.º—De Aranda de Duero á Burgos.—Poco diremos de este trozo, puesto que pertenece á proyecto distinto. Baste saber que el arranque, ó sea la Estación de Aranda, se halla en la orilla izquierda del Duero junto á la carretera de Valladolid. El Duero se cruza con un puente de 110 metros. Las Estaciones son Gumiel de Izan, Bahabau de Esgueva, La Tórdiga y Lerma. Las variantes que en este trazado habían de introducirse, se reducen á las necesarias para acomodarlo á las condiciones generales del proyecto, para lo cual no hay grandes dificultades.

Trozo 2.º—De Lerma al kilómetro 82 del proyecto aprobado.—Las mismas y únicas consideraciones podemos hacer de este trozo. Las Estaciones son: Torrecilla del Monte, Ontoria de la Canterana y Modubar de la Emparedada.

Trozo 2.º B.—Del kilómetro 82 á Burgos.—Solo consiste esta variante introducida al proyecto de Aranda á Burgos, en pasar la divisoria del Barranco Modubar con el río Gimeno, el cual se sigue hasta llegar al cruce con la línea férrea del Norte á la salida de su Estación de Burgos.

La razón á que esta variante obedece, consiste en evitar el rodeo que el proyecto aprobado da para llegar á la Estación de Burgos, y cuyo objeto, según se hace constar en dicho proyecto, es evitar retrocesos en los trenes que hubieran de seguir en dirección á Irún; circunstancia que, si bien pudiera ser atendible en las condiciones en que se estudió dicho trazado, huelga del todo en el presente, puesto que había de ser una línea independiente por completo de la del Norte, lo mismo que todos sus servicios, y en cambio se ahorran dos kilómetros en tan reducido espacio. En cuanto al servicio combinado de las dos líneas, puede hacerse fácilmente con una de unión entre las respectivas Estaciones, sin perjuicio ni retrasos; mucho más que con el presente proyecto queda convertido Burgos en un importante cruce, y sería incapaz la actual Estación para el buen servicio, aun dado el caso de que la Compañía del Norte se constituyera en concesionaria del ferrocarril del Meridiano.

Pasada la divisoria, con algún movimiento de tierras, entre el Barranco Modubar y el río Gimeno, se desciende por la cuenca de éste con alguna pendiente del 1 por 100 hasta llegar al nivel de la explanación de la línea férrea del Norte, la que se cruza, por lo tanto, con paso á nivel.

Consta el segundo trozo, B, de 4.798,28 metros en recta y 2.916,15 en curva, así como de 200 metros en horizontal y 7.350 en pendiente.

(Se continuará.)

FERROCARRILES SECUNDARIOS

Sin perjuicio de ocuparnos detenidamente de tan importante asunto como es el plan de ferrocarriles secundarios, vamos á tratar por partes cada uno de los trazados propuestos, eligiendo uno al acaso como prueba de mayor imparcialidad.

En la red propuesta se comprende el de Medina de Rioseco á Villalón y Villada, con una longitud de 50 kilómetros, asignándole un coste kilométrico de 25.000 pesetas, ó sea un total de 1.250.000 pesetas, con una proporción del producto líquido al producto bruto de un 30 por 100.

La comisión, al tratar de esta vía férrea, hace las consideraciones siguientes:

«Comprendida también en el anteproyecto, es igualmente necesaria para relacionar el ferrocarril secundario de Valladolid á Rioseco con el de León, y para obtener la prolongación hacia el Sur del ferrocarril propuesto de Rivadesella á Sahagún por Riaño.

No parece, en cambio, indispensable, y por eso se elimina de la red el ferrocarril de Medina de Rioseco á León, que resultaría paralelo á la vía general del Noroeste, ni tampoco su prolongación inferior hasta Toro.

En la región de Castilla la Vieja se incluían antes varios pequeños ramales de ferrocarril, como eran los de Valladolid á Tordesillas, de Matapozuelos á Rueda, de Nava del Rey á Alaejos, el de El Cubo á Fuente la Peña, de Fuentes de San Esteban á Sequeros y de Bogajo á Vitigudino y Manceras, que por su limitado desarrollo y facilidad de ejecución, se pueden dejar á la iniciativa particular. Lo mismo sucede con el de Salamanca á Ledesma, que, en realidad, sólo sirve para los baños de Calzadilla.»

El Ingeniero D. Francisco Torres en su estudio verificado en 1885 sobre la prolongación del ferrocarril de Valladolid á Rioseco, hacía las siguientes consideraciones:

«El ferrocarril económico de Valladolid á Medina de Rioseco es el primero construido en Castilla la Vieja y base de la red que necesita la zona comprendida entre los ferrocarriles de servicio general del Norte, Noroeste y Medina del Campo á Zamora, siendo el más perentorio el que empalme el de Valladolid á Medina de Rioseco con la línea del NO.

»No entraremos á demostrar los beneficios que reportan estas vías de comunicación, pues es toma obligado de todas las memorias de proyectos de ferrocarriles, empezar por demostrar su utilidad: siendo nuestro objeto reducir ésta á las menores dimensiones posibles, contra costumbre entraremos en materia, puesto que de la importancia, historia y desarrollo de las vías férreas se han ocupado eminentes Ingenieros...

»Ya empieza el país á sentir los beneficios que la construcción del ferrocarril de Valladolid á Medina de Rioseco le proporciona, adquiriendo una vida para él desconocida; así como al proyectarse todos le miraban como un sueño irrealizable, hoy no hay quien no tienda su vista en dirección al Noroeste.

»El ferrocarril de Rioseco á empalmar con el NO., lo mismo que el de Valladolid á Rioseco, son puramente locales y agrícolas, así que en su trazado no debe tomarse como base de estudios su longitud, sino procurar que cruce los principales centros de producción de tierra de Campos, para que pueda facilitar la exportación de sus frutos y la importación de su consumo, cambiando por completo las corrientes de su tráfico, que aumentará por la facilidad y economía de sus trasportes y afluir á los ferrocarriles de servicio general.

»Cuatro son los tanteos efectuados, de los cuales dos han sido hechos para conocer mejor sus zonas, que por creer conveniente su adopción.

»Es el primero, el que partiendo de Rioseco, pasando por Moral de la Reina, Cuenca de Campos y Villalón, termine en Villada, estación del NO.; su longitud es de cincuenta y dos kilómetros, quedando León á 76 y 400 metros y Palencia á 45 y 800 metros. Pocos son los pueblos de la derecha del trazado que pueden aprovechar el ferrocarril.

»El segundo trazado, partiendo de Rioseco y tocando en los pueblos de Berrueces, Ceinos, Vecilla de Valderaduey, Mayorga y Avires, termina en la Estación de Santas Martas; su longitud es de metros 83.400, quedando de León á 26.800 y de Palencia á 95.400; setenta y cuatro pueblos afluyen á esta línea, pudiendo considerar sesenta como zona propia, con 36.335 habitantes, y catorce como accidentales, con 9.926, dando un total de población de 46.261 habitantes; el sobrante de la producción que se exporta es de 70.252.961 kilogramos; la importación puede calcularse en 8.008.214, que da un total de 78.266 toneladas 175 kilogramos anuales, pudiendo fijar un total de viajeros de 41.298.

»El tercer trazado, partiendo de Rioseco á Palazuelo, Villamuriel de Campos, Barcial de la Loma, Castroverde, Villanueva del Campo, Valderas, Campazas, Villahornate, Castrofuerte, Valencia de

Don Juan, Pajares de los Oteros, Fresno de la Vega, Cubillas, Gigosos y Javars, termina en la Estación de Palanquinos; su longitud 91.757 metros, quedando León á 17.600 y Palencia á 104.600. Los pueblos afluyentes son 71 de la zona propia y 22 de la accidental, que forman un total de 93, teniendo los primeros 44.353 habitantes y 19.385 los segundos, dando un total de población de 63.730 habitantes; el sobrante de la producción que se exporta es de kilogramos 89.113.668 y la importación de 18.295.362 dando un total de 107.409 toneladas 30 kilogramos, pudiendo fijar un total de viajeros de 53.939.

»El cuarto trazado tanteado, parte de Rioseco, pasando por Villafrechós, Castroleza... termina en Benavente; su longitud es de 62.200 metros.

»Como el objeto principal del estudio que nos ocupa es la prolongación del ferrocarril de Valladolid á Medina de Rioseco, hasta empalmar con la línea del NO., dicho se está, que el trazado á Benavente no responde al pensamiento; pero como existe en el plan general de ferrocarriles la prolongación del de Medina del Campo á Zamora hasta Astorga también puede considerarse este punto como empalme, aunque entonces dejarían de servirse todos los pueblos que tienen la zona de Valderas y Valencia de Don Juan y muchos de los que afluyen á las estaciones del trazado en la parte comprendida entre Rioseco y Castroverde, si el empalme se hacía en Santas Martas, con una transversal que partiendo de Ceinos, terminara en Barcial del Barco, ó si el empalme se hacía en Palanquinos, partiendo el ramal de Villanueva del Campo á dicho Barcial del Barco, resultaría que, si por cualquier razón no se construía el ferrocarril de Astorga, la línea proyectada no tendría plan determinado, ni obedecería más que á satisfacer las aspiraciones de Benavente; en cambio con el empalme directo al NO. siempre podría enlazarse con el de Astorga.

»Ciertamente que parece á primera vista nulo el trabajo empleado en el estudio del trazado por Villalón, Villada y el de Benavente, puesto que de antemano conocíamos sus inconvenientes; pero hemos tenido en cuenta para efectuarlo: primero, el convencer á los pueblos de la zona la imposibilidad de complacerles y pagar de algún modo el interés conque han cooperado al pensamiento, y segundo, por estudiar el tráfico, puesto que una parte de éste ha de pertenecer al trazado que se adopte.

»Después de un detenido estudio, resultó que el trazado que representa más tráfico de mercancías y mayor número de viajeros, es el que, partiendo de Rioseco por Valderas, termina en Palanquinos, por lo que procedimos á su estudio definitivo, que hoy tenemos el honor de someter á la aprobación el Gobierno de S. M.

»Las carreteras que cruzan las líneas del ferrocarril, son: las de Castrogonzalo á Palencia, que partiendo de la de primer orden de Madrid á Coruña, á unos cinco kilómetros de Benavente, cruza el trazado en Villanueva del Campo; otra, partiendo de este punto, pasa por Valderas. Fuentes de Carbajal, Valencia de Don Juan, Fresno de la Vega, Gigosos y Javares, termina en la estación de Palanquinos; otra que partiendo de Adanero á Gijón en Mayorga y pasando por Matanza, Zalamillas y Valencia de Don Juan, empalma en Villamañan con la de León á Benavente; otra que partiendo de Rioseco y pasando por Villafrechós y Villamayor de Campos, enlaza en Villalpando con la de Madrid á Coruña, y otra que partiendo de Villafrechós, pasando por Barcial de la Loma y Castroverde, empalma en Valderas con la de Palanquinos; también hay otras dos en construcción, una que partiendo de Vecilla, de la general de Madrid á Gijón por Urones y La Unión, termina en Valderas, y la segunda, que partiendo de Mayorga por Gordoncillo, viene á empalmar con la de Palanquinos en Valderas; los demás caminos, á excepción de la carretera municipal de Rioseco á Palazuelo, son los llamados muertos é intransitables en tiempo de invierno, que es precisamente cuando los agricultores hacen la extracción de sus productos.»

Como en todo trazado, el elemento más importante de estudio es la economía en la construcción unida á las mayores ventajas de explotación y riqueza de la comarca, no puede menos de chocar que se elija precisamente el trazado peor, tal vez ateniéndose á informes que se han tomado desde la oficina y sin el trabajo de recorrer el trazado.

Y la pueba de que se ha elegido el peor trazado, la daremos á continuación.

El trazado de Rioseco por Valderas á Palanquinos, consta de 91.757 metros; pasa por los pueblos de Palenzuelo de Bedija, Villamuriel de Campos, Barcial de la Loma, Bolaños, Castroverde, Villanueva del Campo, Valderas, Campazas, Villahornate, Castrofuerte, Valencia de Don Juan, Fresno de la Vega, Cubillas de los Oteros, Javares y Palanquinos.

Sólo considerando estas cifras y teniendo en cuenta que el trazado por Villalón á Villana solo se estudió como un medio de demostración de imposibilidad de realizarlo, comprenderán nuestros lectores lo poquisimo que ha servido para proponer el nuevo plan, todo lo expuesto por las localidades interesadas. Si este proyecto se convirtiera en ley, no sólo no se auxilia la construcción de los ferrocarriles de mayor tráfico, sino que se imposibilita la iniciativa particular para llevarlos á cabo sin ayuda alguna; pues es evidente que, favorecida la

construcción del incluido en el informe, si la garantía del Estado es firme y se encuentra Compañía constructora, es natural que el trazado por Valderas, aun siendo de mayores rendimientos, tropiece con dificultades.

Los productos y habitantes de los pueblos citados, hecha la deducción de siembra y consumo, son los siguientes:

PUEBLOS	ARROBAS transportables.	SABITANTES.
Plazuelo de Bedija.....	81.420	1.235
Villamuriel de Campos....	93.826	441
Barcial de la Loma.....	116.880	611
Castroverde de Campos....	231.630	1.487
Bolaños.....	137.540	735
Villanueva del Campo....	443.390	2.820
Valdesequillo.....	149.730	1.150
Valderas.....	1.521.530	3.135
Campazas.....	47.135	522
Villahornate.....	38.566	384
Castrofuerte.....	53.960	443
Valencia de Don Juan....	171.780	1.956
Fresno de la Vega.....	83.875	838
Cabreros del Río y Javares.	76.470	613
Palanquinos.....	13.145	200
TOTALES.....	3.250.877	16.660

Lo que no vemos es la ventaja para el Estado, pues si empieza á garantizar trazados ruinosos é imposibles, dejando á un lado otros, en que por sus rendimientos resultaría nominal la garantía, ya puede el señor Ministro de Hacienda contar en los presupuestos con una partida de gastos, referentes al interés del 5 por 100 en los 5.000 kilómetros propuestos.

Sucesivamente nos iremos ocupando de cada uno de los trazados propuestos, deseando vivamente no quedar tan mal impresionados como en éste y que se remedien las deficiencias, puesto que aún es tiempo. Más vale que la red de ferrocarriles secundarios tarde algún tiempo más en establecerse, que empeñemos á cometer errores irremediabiles, como ha sucedido con la red principal.

LAS PODEROSAS EMPRESAS

III

Al inaugurar estos artículos nos propusimos exponer, con todo el realismo que la cosa exige, las deficiencias de las empresas ferroviarias; no buscamos la subvención, que mancha y denigra, ni favores de billetes, que coartan la libertad y la independencia; queremos servir á los intereses generales de nuestro pueblo, aunque este pueblo, enervado por los desengaños, apenas si merece la defensa de nadie.

La experiencia nos ha enseñado que cuanto se diga y argumente para evidenciar las transgresiones descaradas, que cometen contra lo dispuesto,

no precisamente las empresas de ferrocarriles, sino que toda Compañía que logra un puesto elevado en el mundo de los negocios mercantiles, es gana de perder tiempo, paciencia y vigor.

No militamos en ninguna escuela política, porque hemos llegado al excepticismo, ni creemos, ni reconocemos en ninguno de los hombres que hemos dado en llamar, porque sí, grandes figuras, virtudes de ningún género; antes por el contrario, constituye para nosotros enemigo de gran cuidado todo aquel que vive y se agita en el titulado mundo de la política.

En nada creemos, no á virtud de un exajerado pesimismo, sino á influjo de esa enseñanza superior á todas las enseñanzas, que los años y el tiempo han venido inculcándonos á nosotros que, fríos y serenos, hemos sido en esta tierra meros espectadores de cuantos acontecimientos se han sucedido de pocos años á esta parte.

Sabemos que es trabajo inútil el emprendido; conocemos que nuestras frases no hallarán eco en *ningún lado*, en ninguno absolutamente, y que las cosas de que se ocupa nuestra Revista seguirán su derrotero de antemano establecido, y el que paga proseguirá, dado su servilismo y falta de espíritu, sufriendo los vejámenes de los poderosos.

Son inútiles las leyes, inútiles las vigilancias establecidas; las poderosas empresas proseguirán impávidas sus negocios, en tanto que la Divina Providencia no decreta con mano fuerte, que los académicos cambien el valor y sentido de algunas frases.

¿Qué somos exagerados? ¿Que el espíritu sectario y levantisco de nuestra época caracteriza nuestro estilo?—dirán muchos hombres empalagosos, de esos que á sí mismos se llaman de orden, y nada hay más contraproducente.

Cuanto de las empresas ferroviarias se diga, dejará de tener el color subido característico; no hay medio habil de narrar la existencia de privaciones de esos desgraciados empleados, que á las mismas dedican su vida; empleado ferroviario y paria, es sinónimo; el empleado de ferrocarriles debe, mejor dicho, poseer por exigencia de las empresas, universales aptitudes: el Jefe de Estación presta el servicio anejo á su cargo; en la mayoría de los casos sirve de guarda-aguja, factor, telegrafista, mozo de tren y de lampista; de un mal obrero hacen un maquinista, importando poco sobrevengan catástrofes, merced á la inexperiencia de los unos y á la falta de fuerzas materiales de los otros.

Los Delegados del Gobierno conocen las deficiencias del material; la gran mayoría de ese material hace tiempo debía estar retirado del movimiento;

pero eso no se hace, y vengan hecatombes; gran parte de los descarrilamientos son debidos al desgaste de las pestañas de las ruedas de los vehículos, y casi nos atreveríamos á señalar en los ferrocarriles del Norte el material digno de ser retirado de la circulación; pero como esto lo haremos en el próximo número, desistimos en el presente ocuparnos de materia tan importante.

En los ferrocarriles de España, al viajero no se le considera como ser humano, que debe ser transportado con todas las consideraciones debidas al hombre; el viajero es una mercancía que deja pocos beneficios, y por tanto, estas empresas no quieren saber nada de lo que el ser humano merece; recientemente, 500 desgraciados hijos del trabajo, 500 esclavos de la miseria, 500 soldados del mejor ejército del mundo, es decir, 500 infelices segadoser que, mal aconsejados, tomaron el tren en Madrid para dirigirse á la tierra natal á recuperar las fuerzas perdidas en el más cruento de los trabajos, tardaron en llegar á León *cuatro días*; veinticinco horas más de las que tarda en llegar en pequeña velocidad un vagón de patatas.

Hubo vagón en dicho tren que albergaba á más de ochenta de esas víctimas de las desigualdades humanas!

Que esto lo vieron los empleados de la empresa, no es posible dudarlo; que los Delegados del Gobierno presenciaron la escena, es incuestionable; que la velocidad del tren no era la exigida y determinada en los cuadros de marcha, lo dice la llegada á León. ¿Y qué se ha hecho?, nada; el Gobernador de aquella provincia, según creemos, no quiere acordarse de este asunto; los empleados de la División están tan acostumbrados... y la empresa tan rolliza y tan dispuesta á continuar la serie de sus habilidades.

(Se continuará.)

RECLAMACIONES Y RUEGOS

Señor Alcalde Presidente: Continuamos en el mismo estado respecto á los tranvías. La Compañía del tranvía de Madrid, á pesar de sus ingresos, continúa sin recomponer sus líneas; el público que hace uso de los coches por el trayecto de la calle Mayor, sigue quejándose del malísimo estado de la vía, lo cual puede V. E. comprobar fácilmente, pues al llegar los coches á la Capitanía general, sufren una serie de saltos que solo los resiste el público madrileño, acostumbrado á no ser oído en sus quejas.

Continúa siendo también letra muerta la prohibición de ir en los estribos, como ayer pudimos ver en el tranvía de circunvalación.



Admiramos el poderío de esta Compañía, en vista de que en las autoridades no hacen mérito, no solo nuestras quejas, sino las expresadas en pleno Parlamento. A pesar de ello y cumpliendo con nuestro deber, seguiremos dando cuenta de las quejas que hasta nosotros llegan, y de otros abusos que las empresas de tranvías cometen.

El día 26 del pasado volvió á ocurrir otro descarrilamiento en Anzuola, en el mismo sitio, sin que por fortuna hayan ocurrido desgracias personales.

Según dicen de San Sebastian, el Fiscal ha ordenado que se inspeccionen la línea y el material en vista de la frecuencia de estos accidentes.

Nos parece muy en su lugar que el Sr. Fiscal haya tomado esta determinación, puesto que alguien ha de tomarla; pero ¿no es anómalo que teniendo el Gobierno sus empleados facultativos para estos casos, se deje llegar el caso de que que tenga que dar órdenes de inspección la autoridad judicial? Suponemos que cuando estas órdenes se han dado, será porque la inspección no se había verificado por quien debía, y esto es una falta grave en las presentes circunstancias, máxime cuando se nos dice que en cinco años que lleva la línea no se ha reconocido el material, el cual se halla en malísimo estado.

Respecto de las causas del descarrilamiento, hablaremos en nuestro número próximo, después de una inspección detenida llevada á cabo en el sitio de la catástrofe.

TARIFAS

La Compañía de ferrocarriles Andaluces, pone en conocimiento del público que, desde el día 20 del mes de Julio, empezará á regir la ampliación á la tarifa especial núm. 17 (P. V.), aprobada por Real orden de 4 del actual, para el transporte de harinas, patatas, cereales, granos y semillas, desde cualquiera Estación de la línea de Puente-Genil, á Linares (comprendida entre Zapateros y Linares, inclusive), á otra cualquiera de las de Sevilla á Jerez y Cádiz, Utrera á Moron y Osuna, Jerez á Sanlúcar de Barrameda y Bonanza, Osuna á La Roda, Marchena á Écija y Córdoba, Córdoba á Málaga, Bobadilla á Granada y Córdoba á Belmez ó vice versa.

La nueva ampliación de tarifa, con todos sus detalles, se encuentra en las Estaciones interesadas á disposición del público, en la forma mandada.

También anuncia la misma Compañía que desde el día 5 de Agosto dejará de aplicarse, por estar anulada en todas sus partes la nombrada tarifa

especial núm. 5 de pequeña velocidad que empezó á regir el 15 de Junio de 1889 para el transporte, por vagon completo de plomo dulce en galápagos, barras, planchas, tubos, balas y perdigones y minerales.

Desde el 20 de Julio, según anunció la Compañía de ferrocarriles Andaluces, ha empezado á regir la tarifa especial de gran velocidad, para el transporte en trenes mixtos de papel sellado y demás efectos timbrados, papel de cédulas personales, documentos de aduanas y papel de oficio de todas clases en todas las líneas de su red. Las tarifas se encuentran en las estaciones á disposición del público.

FERROCARRIL DE PUENTE GENIL A LINARES.—La Diputación provincial de Jaen, ha suplicado que en la importación y exportación de minerales, plomos y carbones, aplique esta Compañía la tarifa número 5 nuevo.

UTIEL A VALENCIA.—Ha solicitado la aprobación de un proyecto de tarifa especial, núm. 4, para el transporte en pequeña velocidad de vinos, desde las estaciones de la línea, á la del Grao de Valencia.

ZAFRA A HUELVA.—Ha sido autorizada provisionalmente por la division de Sevilla, esta Compañía para establecer un servicio especial de viajeros con billetes de ida y vuelta á precios reducidos.

ALCANTARILLA A LORCA.—Ha solicitado la aprobación del proyecto de tarifa especial combinada, série M. núm. 2, para transporte en (p. v.) de calamina, desde las estaciones de Totana y Lorca á Cartagena.

IGUALADA A MARTORELL.—Ha remitido para su aprobación las tarifas generales, á grande y pequeña velocidad, y con fecha 26 han sido aprobadas.

LA ROBLA A VALMASEDA.—Ha presentado para su aprobación, una tarifa temporal de viajeros, y ha sido concedida.

HUESCA A CANFRANC.—Ha solicitado aprobación de un proyecto tarifa especial núm. 15, para transporte de maderas.

ALCOY AL PUERTO DE GANDÍA.—Esta Compañía ha resuelto admitir desembolsos, sobre las mercancías que transporte por sus líneas, tasándolas por la tarifa de metálico y valores.

CARTERA QUINCENAL

Ferrocarril de Soria á Sangüesa.—El Senador señor Paga ha presentado una proposición de ley para que se considere á este ferrocarril dividido en dos secciones: una de Sangüesa á Castejón, y otra de Castejón á Soria, y autorizando al Gobierno para que pueda subastar las dos secciones separadamente, y concederlas juntas ó separadas á cualquier particular ó Compañía que las solicite sin subvención del Estado.

Tranvía de Cartagena á los Alcázares.—Dice un periódico de Murcia:

«D. José A. de Torres y Noguera, vecino de Cartagena, ha presentado en el Gobierno de provincia el proyecto del primer trozo de un tranvía por tracción animal y á vapor, que partiendo de las puertas de Madrid de aquella ciudad, ha de pasar por los caseríos y pueblos de los Molinos, barrio extramuros de la misma ciudad y caserío puramente municipal, Pozo-Estrecho, La Palma, Pucheco, Balsicas, San Javier y San Pedro del Pinatar y terminar en los Alcázares, cuyo primer trozo ha de empezar en las afueras de las indicadas puertas, concluyendo al pie de dicho barrio de los Molinos, distante unos diez metros de la vía férrea de Madrid á Zaragoza y á Alicante, siendo el recorrido de dicho primer trozo por tracción animal.»

Asamblea de accionistas franceses.—La asamblea general de accionistas de la Sociedad general de ferrocarriles económicos de Francia ha acordado que desde el ejercicio de 1893, una parte de los beneficios serán repartidos entre los empleados á prorrato, conforme al cargo que cada uno ocupe.

Parte de esta suma será repartida en especies, y el resto colocado en la Caja Nacional de retirados por la vejez, constituyendo una libreta individual perteneciente á cada retirado.

Este sistema de participación en los beneficios se ha introducido por primera vez en la industria de los ferrocarriles.

Ferrocarril de Valladolid á Ariza.—Las obras de esta línea férrea en construcción, continúan con gran impulso, hallándose muy adelantados los cinco puentes que habrá sobre el río Duero, así como los de los ríos Duranton (Valladolid) y Rianza (Burgos).

Los dos túneles que tendrá también esta línea en la provincia de Soria, serán el de San Esteban de Gormaz, de 250 metros de longitud, que ya se encuentra perforado, y el de Puebla de Eza, de 140 metros de longitud, del cual se lleva ya hecha la mitad.

En Coscurita y Ariza se están acopiando gran número de carriles, y en la Estación de Coscurita se llevará á cabo un empalme provisional para el transporte de materiales, que se preparan en crecidísima cantidad.

Por el Ministerio de Fomento han sido comprobados los abusos que el Ingeniero Sr. Federico denunció en el Parlamento, y se han dado á la Compañía de este ferrocarril las oportunas órdenes prohibiéndola continúe ejecutando las obras que de un modo ilegal venía haciendo en perjuicio de Burgo de Osma.

Ahora lo que falta ver, es si el Gobierno hace que se cumpla lo mandado ó si se cruza de brazos, consintiendo que la Compañía desobedezca y añada una nueva burra á las que viene haciendo á las condiciones de su concesión.

Ferrocarriles económicos.—La reunión verificada

en Cadiz hace pocos días por los representantes de los pueblos interesados en el ferrocarril de Jerez á Grazalema, tuvo por objeto determinar las bases sobre las que podría gestionarse la construcción.

Después de elocuentes discursos pronunciados por los Srs. Del Toro, Marqués de Casinas y Giles, se pasó á determinar las subvenciones.

La Diputación de Cadiz ofrece 16.000 pesetas por kilómetro, de los 121 de que consta la línea, el Ayuntamiento de Arcos, 2.000 pesetas por kilómetro; el de Jerez no pudo fijar la subvención por no haberla acordado; pero queda ofrecida en relación con el recorrido de la línea dentro de su término; el de Bornos ofrece 15.000 pesetas á pagar en tres años; Villamartin, 50.000 pesetas en cuatro plazos; Prado del Rey, terrenos gratis para estación y almacenes y materiales de carreteras, y además, 5.000 pesetas en dos plazos y los intereses de una lámina por diez años; Ubrique da los terrenos que sean de propios y 10.000 pesetas y los intereses de una lámina importantes 2.200 pesetas; Villaluenga ofrece terrenos, maderas, convierte sus acciones de carreteras en las de ferrocarril y los intereses de una lámina que ascienden á 20.000 duros, y lo que le debe la Diputación, que son 30.000 pesetas; Benacoz, 500 pesetas por diez años y los intereses de una lámina de 30.000 pesetas; Grazalema, 20.000 pesetas en dos plazos; Olvera, 2.000 pesetas por kilómetro dentro del término; Algodonales, idem; Puerto Serrano, 6.000 en tres plazos; Torre Alhamique, 3.000 pesetas por kilómetro; otros pueblos, como Alcalá del Valle y Setenil, no fijan la cantidad, pero ofrecen contribuir con todo lo posible.

Calculase que la subvención así obtenida asciende á unas 21.000 pesetas por kilómetro.

Ferrocarril de Villena á Alcoy y Yecla.—He aquí la Real orden dictada por el Ministerio de Fomento para la incautación del ferrocarril de Villena á Alcoy y Yecla:

«S. M. el Rey (Q. D. G.) y en su nombre la Reina Regente del Reino, se ha servido disponer lo siguiente:

1.º El Gobernador civil de Alicante, como delegado del Gobierno, auxiliado por la Comisión de ferrocarriles de Madrid, procederá sin demora á restablecer el servicio público en el ferrocarril de Villena, Alcoy y Yecla, incautándose al efecto de las líneas y de los productos de su explotación y adoptando cuantas disposiciones estime necesarias para que la circulación de los trenes se haga ordenadamente y sin interrupción.

2.º Durante el tiempo que la explotación se haga en esta forma, la Compañía concesionaria tendrá derecho únicamente á presenciar la recaudación y los pagos que se hagan por orden del Delegado del Gobierno.

3.º En el término de seis meses, contados desde el día en que se interrumpió el servicio público en el ferrocarril, deberá justificar la Compañía que cuenta con los recursos suficientes para continuar la explotación, y que ha satisfecho todos los haberes atrasados que adeuda á sus empleados y operarios de todas clases.

4.º Transcurridos que fuesen los seis meses expresados sin que la Compañía justifique los extremos á que se refiere el número anterior, se tendrá por caducada la concesión, observándose en su consecuencia lo dispuesto en el capítulo 5.º de la ley general de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1873.

Ferrocarril de Zaragoza al Mediterráneo.—Las Cortes han escuchado ya la lectura de una proposición de ley en que se concede prórroga de construcción á esta Compañía.

Los antecedentes que han tomado los Diputados de la

región y la seguridad que han adquirido con ellos acerca de las causas que han demorado los trabajos que rápidamente se terminarán han sido la causa que destruyó las prevenciones formadas en contra de esta Compañía, que ha sido, después de todo, de las que dentro de circunstancias increíbles por lo inesperadas y desfavorables, mejor han cumplido sus promesas.

Ferrocarril de Madrid á Zaragoza y á Alicante.—Esta Compañía ha suspendido el tráfico combinado con la línea de Villena á Alcoy.

Ayuntamiento de Ronete.—Ha solicitado que el tren correo pare un minuto en aquella estación.

Ferrocarril de Madrid á Arganda.—Ha percibido el Tesoro desde la incautación de esta línea por el Estado en 23 de Marzo último, por el impuesto de viajeros y mercancías, la cantidad de 2.913 pesetas.

Recurso contencioso.—Se ha interpuesto por Don Lucio Alvarez contra la Real orden de 7 de Abril declarando caducada la concesión del ferrocarril de Madrid á Arganda.

Ferrocarriles andaluces.—La División de Sevilla ha autorizado provisionalmente el servicio especial de viajeros para la temporada de baños.

Tramvía de Santander al Sardinero.—El Gobernador de Santander ha impuesto á esta Compañía la multa de 250 pesetas por el choque de dos tramvías en la calle de Tetuan de aquella población.

Ferrocarril de Zorrosa á Valmaseda.—D. Timoteo Oladuy ha solicitado autorización para construir un apeadero para la carga de minerales de la mina «Eusebio» en término de Baracaldo.

Ferrocarriles de Tarragona, Barcelona y Francia.—El representante de la fábrica del gas «El Arenal», sita en San Martín de Provencals, ha solicitado autorización para abrir una puerta en el muro de aquella fábrica para tener comunicación con la vía del ferrocarril.

Ferrocarril de Villena á Alcoy y Yecla.—En la incautación por el Estado de esta línea, ha sido nombrado Delegado interinamente el ingeniero de la División de Madrid, D. Luis Canalejas.

Divisiones de ferrocarriles.—Han recibido orden de invitar á las Compañías de ferrocarriles á facilitar á los Delegados de Hacienda nota del vino y alcohol expedido por sus líneas.

Aparato contra choques.—D. José Durán ha solicitado que por el Ministerio de Fomento se verifiquen pruebas de su aparato autómatá eléctrico.

Ferrocarril de Granollers á San Juan de las Abadesas.—Ha pasado á informe de la Junta consultiva de caminos el proyecto de refuerzo del puente sobre el río Ter, kilómetro 48¹⁰⁰.

Ferrocarril de Igualada á Martorell.—Ha sido aprobado el cuadro de marcha de trenes presentado por esta línea; también se ha verificado la medición contradictoria de esta línea.

Ferrocarril de Lérida á Reus y Tarragona.—El Alcalde de Puigvet ha solicitado autorización para atravesar con una cañería de agua la vía y que se declare de servidumbre el acueducto de aguas potables.

Ferrocarril de Villena á Alcoy.—El Delegado del Gobierno ha presentado para su aprobación un nuevo cuadro de marcha de trenes para esta línea incautada, y que de aprobarse, empezará á regir en 1.º de Agosto.

Ferrocarril de Cariñena á Zaragoza.—Esta línea ha remitido para su aprobación un proyecto de cambio de emplazamiento del apeadero de «Cuarte».

Ferrocarril de la Robla á Valmaseda.—El tren número 4 de esta línea descarriló en las agujas de la estación de Cadagua, y ¿saben nuestros lectores á qué fué debido el percance? Pues á lo desgastadas que estaban las pestañas de las ruedas de los vehículos.

Y esto le consta á la División.

Ferrocarril del Grao de Valencia por Moncada.—Se ha verificado la medición contradictoria del trozo de línea de Alboraya á Museros.

Ferrocarril de Deva á Elgoibar.—Se ha verificado la medición contradictoria de esta línea.

Ferrocarril de Grao á Valencia y Turis.—Han sido aprobados provisionalmente los cuadros de marcha de trenes.

Ferrocarril del Norte.—Ha presentado esta Compañía para cancelación de pagarés una certificación de material introducido para la línea de Segovia á Medina, por valor de 4.287,69 pesetas, y otra para la misma línea de 5.811,51.

Ferrocarril del Norte.—E día 24 intenta esta Compañía modificar las horas de salida y llegada de Tardienta á Jaca del tren correo núm. 361.

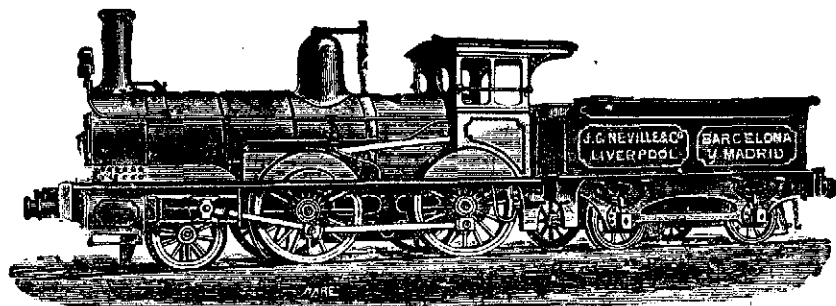
ALCANCE FINANCIERO

Capital des-embolsado.	Interés anual. Por 100.	VALORES	Cotización.
		Acciones (Barcelona)	
500	«	Medina, Zamora, Orense, Vigo....	11,50
475	«	Norte de España.....	37,00
475	«	Tarragona, Barcelona y Francia.	25,50
		Obligaciones (Barcelona)	
475	«	Almansa Valencia y Tarra.ª (adh.)	63,25
500	3	Medina Zamora, Orense, Vigo (p.)	00,00
500	3	« « « Emisión 80-82.	32,25
475	3	Norte de España (prioridad).....	322,00
500	3	San Juan de las Abadesas.....	85,50
500	3	Reus á Roda.....	51,50
500	3	Tarragona, Barcelona y Francia..	55,12
475	6	« « «	99,37
500	3	« « « (no hipotec.)	92,25
		Acciones (Paris)	
500	«	Andaluces.....	296,00
500	«	Madrid, Cáceres, Portugal.....	50,00
475	«	Madrid, Zaragoza, Alicante.....	167,00
		Obligaciones (Paris)	
500	3	Andaluces.....	302,00
500	3	« (Segunda serie).....	298,00
475	3	Asturias, Galicia, León. (1.ª hip.ª)	288,00
475	3	« « « (2.ª «	253,00
500	3	« « « (3.ª «	235,00
500	3	Este de España.....	255,50
500	3	Linares á Almería.....	135,00
500	3	Madrid, Cáceres, Portugal.....	139,50
75	3	Madrid, Zaragoza Alicante (1.ª h.)	307,00
475	3	« « « (2.ª «	239,00
475	3	« « « (3.ª «	230,00
500	3	« « « Córdoba á Sevilla	343,00
500	5	« « « Badajoz.....	000,00
475	3	Norte de España (1.ª serie).....	320,00
475	3	« « (2.ª «	2 5,00
475	3	« « (3.ª «	257,00
475	3	« « (4.ª «	235,00
500	3	« « (5.ª «	220,00
475	3	« prioridad Barcelona..	300,00
500	3	« especiales de Segovia	000,00
475	3	« « Pamplona.	296,00
500	4	Oeste de España.....	142,00
500	6	Zafra á Huelva.....	000,00

(Prohibida la Reproducción)

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

REVISTA ILUSTRADA DE VÍAS FÉRREAS



Año I

Madrid 1.º de Agosto de 1893

Núm. 13

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

No se devuelven los originales.

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

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

SUSCRIPCIÓN

	Trimestre...	Pesetas.	9
Madrid y provincias.....	Año.....	:	11
Idem id.....	Año.....	:	13
Extranjero y Ultramar.....	Número atrasado.....	:	1

Pago adelantado

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

Nos encargamos asimismo de la COMPRA, INSPECCION Y EMBARQUE de TODA CLASE DE MAQUINARIA teniendo 35 años de experiencia podemos asegurar a los clientes gran economia sobre los precios de compras directas.

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



INSTALACIONES DE LUZ ELÉCTRICA,
TELÉGRAFOS Y TELÉFONOS.

SUGURSALES EN ESPAÑA

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

MOTORES A GAS
DE CROSSLEY

31 MIL
 EN USO

J. G. NEVILLE & CO
LIVERPOOL

JULIUS G. NEVILLE, 18, ALCALÁ

—>>> MADRID <<<—

REVISTA ILUSTRADA DE VÍAS FÉRREAS

BASES DE LA PUBLICACIÓN



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

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

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

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

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

Con cada número se regala á los suscriptores un folletín de la *Colección de Tarifas*, en forma que pueda encuadernarse.

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

SUSCRIPCIÓN

	Pesetas.
Madrid y provincias, trimestre...	3
Ídem 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 mejor y más pronta resolución, constituyendo al efecto un Centro de estudios, cuya necesidad viene sintiéndose cada vez más, á medida del mayor incremento de las comunicaciones ferroviarias.

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

Redacción de proyectos de ferrocarriles y tranvías.

Petición de concesiones.

Representación de empresas españolas, extranjeras y contratistas.

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

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

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

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

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

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

FERROCARRILES SECUNDARIOS

SOCIEDAD DE ESTUDIOS Y CONCESIONES

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

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

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

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

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

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

El 50 por 100 restante será suscrito por la «Sociedad de estudios y concesiones» en el caso de existir este acuerdo entre las partes contratantes, reconociéndosele

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

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

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

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

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

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

E. RIVERA

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

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

PÁPELERIA

COMPLETO Y VARIADO SURTIDO EN OBJETOS DE ESCRITORIO
TRABAJOS DE IMPRENTA, LITOGRAFÍA Y TIMBRADOS EN RELIEVE.

FABRICACIÓN DE SOBRES ESPECIALES, Etc.

PEGADO EN TELA DE TODA CLASE DE MAPAS Y PLANOS

LUIS DE C. PELEGRINI Y COMPAÑÍA

11 Y 12 PUERTA DEL SOL, 11 Y 12.—MADRID

THE MUTUAL LIFE INSURANCE COMPANY OF NEW-YORK

DOMICILIO EN MADRID.—ALCALÁ, 38

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

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

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

Practica toda clase de seguros.—VIDA ENTERA.—MIXTAS.—DOTALES.—RENTAS VITALICIAS, en condiciones mucho más ventajosas que ninguna otra Compañía.

No hay accionistas, porque la utilidad de los beneficios se reparte entre los asegurados.

LA MUTUAL LIFE, ALCALÁ, 38.—MADRID.

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 30.000 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.

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.)

Tarifas de Anuncios

ESPACIOS	MES	TRIMESTRE	SEMESTRE	AÑO
	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Un 16." de plana.	1	11	20	33
Octavo de id....	8	21	38	70
Cuarto de id....	15	40	70	130
Media plana....	25	70	125	225
Plana entera....	45	130	240	420

Los clichés de anuncios son de cuenta del anunciante. A los suscriptores que anuncien en esta publicación, se les hará una rebaja, en relación con la importancia que tenga el anuncio.

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

PAGO ANTICIPADO

ALFREDO PRADES

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

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

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

DISPONIBLE