

Se publica dos veces al 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....	Pesetas.	3
Idem id.....	Año.....		11
Extranjero y Ultramar.....	Año.....		18
Número atrasado.....			1

Pago adelantado.

EL FERROCARRIL DEL MERIDIANO

PRESUPUESTO DE CONSTRUCCIÓN

Hecha la descripción del trazado que puede adoptarse para la ejecución de esta vía férrea, pasemos ahora á su justiprecio.

Ante todo debe advertirse que solo como anteproyecto, y, por lo tanto, como avance del costo, puede presentarse el de ciertas obras de la línea, como son los diversos túneles de gran longitud con relación á los de las demás vías españolas, y que en el proyecto definitivo habrían de estudiarse con gran detención, con objeto de aninorar los enormes gastos que estas obras exigen.

Hemos procurado en el anteproyecto presentar descarnadamente todos los mayores accidentes, y aun exagerarlos, por no correr el riesgo de que en el proyecto definitivo resultara imposible cualquiera sección de la línea bajo las condiciones expuestas.

El precio por kilómetro de las distintas clases de obra á doble vía, es el inserto en el siguiente estado:

CLASE DE OBRA	IMPORTE	
	Pesetas.	Cént
Expropiaciones.....	4.314	16
Explanación, transporte y obras accesorias.....	73.469	75
Obras de fábrica.....	14.226	03
Servidumbres.....	3.165	39
Casas de guarda.....	4.023	05

Estaciones. { construcción.....	5.123	67
{ material.....	4.969	87
Vía doble.....	59.819	54
Telégrafos, línea y aparatos.....	569	51
Material móvil.....	29.932	33
Accesorios.....	2.438	29
Acopios.....	2.013	05
Túneles.....	49.000	00
Proyecto, confrontación y replanteo.....	1.050	00
Total por kilómetro.....	236.114	64
Imprevistos, 1 por 100.....	2.361	14
Dirección y administración, 5 por 100.....	11.508	73
Interés de construcción.....	21.250	32
Precio total por kilómetro corriente..	271.531	84

Pasemos á la justificación de estos precios del avance de presupuesto, único que se exige en esta clase de estudios.

EXPROPIACIONES. Se ha tomado por base la zona de expropiación del proyecto aprobado de Aranda á Burgos, en el cual, para vía sencilla se presupuestan 4.314'16 pesetas; pudiera parecer que, aumentando la zona expropiable aumentará el coste; pero debe tenerse en cuenta que, en general, la línea atraviesa terrenos muy inferiores en clasificación á los del citado proyecto, por lo que el resultado será próximamente igual.

EXPLANACIÓN. Se ha calculado con arreglo á los mismos cuadros, de precios y al movimiento de tierras probable, después de una clasificación de terrenos hecha á la ligera, por no permitir otra cosa la indole del trabajo; pero la suficiente para poder fijar la cifra de 73.469'75 pesetas por kilómetro.

OBRAS DE FÁBRICA. La cifra de 14.226'03 pesetas creemos sea la suficiente, en atención á que las obras de fábrica de pequeña importancia aumen-

tan sólo en la longitud de cañón 6 bóveda, y los puentes están en menor relación kilométrica que en el trozo de Aranda á Burgos.

SERVIDUMBRES. Lo mismo podemos decir respecto de esta partida, pues en toda la línea no habrá el número de servidumbres por kilómetro de las que se asignan á la 3.ª sección.

CASAS DE GUARDA. Teniendo en cuenta las servidumbres y la buena inspección de la vía, hemos calculado suficiente la cantidad de 4.023'25 pesetas por kilómetro.

ESTACIONES. La construcción de estaciones absorberá una cantidad equivalente á la del proyecto Aranda á Burgos; sólo varia en lo tocante á material, puesto que aun dentro de las estaciones deben existir las vías para los trenes en ambos sentidos con perfecta independencia, así como las vías auxiliares correspondientes; por lo tanto, se ha fijado esta segunda partida en 4.969'87 pesetas por kilómetro.

He aquí un estado de las estaciones proyectadas y su clasificación:

Número de orden.	DESIGNACIÓN	Situación.				Distancia entre estaciones.	Clasificación.
		Sección.	Trozo.	Provincia.	Distancia del origen.		
1	Madrid.	1	1	Madrid.	0.000	»	1.ª clase
2	Puencarral.	»	»	»	7.175	7.175	4.ª
3	Tres Cantós.	»	»	»	17.800	10.625	4.ª
4	Colmenar Viejo.	»	»	»	25.625	7.825	3.ª
5	San Agustín.	»	»	»	32.275	6.650	4.ª
6	Pedrezuela.	»	»	»	41.895	9.620	4.ª
7	Venturada.	»	2.º	»	49.625	7.730	4.ª
8	Torrelaguna.	»	»	»	54.520	4.895	3.ª
9	El Berrueco.	»	»	»	62.015	7.525	4.ª
10	Mangirón.	»	»	»	67.095	5.050	4.ª
11	Madarcos.	»	»	»	75.000	9.915	4.ª
12	Roblegordo.	»	»	Segovia.	85.300	10.300	4.ª
13	Santo Tomás del Puerto.	2.ª	1.º	»	96.020	10.720	4.ª
14	Cerezo de Arriba.	»	»	»	103.620	7.600	4.ª
15	Castillejo.	»	»	»	111.270	7.650	3.ª
16	Boceguillas.	»	»	»	117.770	6.500	4.ª
17	Fresno de la Fuente.	»	»	»	125.495	7.725	4.ª
18	Onrubia.	»	»	»	139.775	14.220	4.ª
19	Milagros.	3.ª	1.º A	Burgos	147.765	17.990	4.ª
20	Aranda de Duero.	»	1.º	»	159.135	11.370	3.ª
21	Gumiel de Izan.	»	»	»	173.465	14.330	4.ª
22	Bahabón de Esgueva.	»	»	»	186.140	12.475	4.ª
23	La Tórdiga.	»	»	»	196.005	9.865	4.ª
24	Lerma.	»	2.º	»	206.475	10.470	3.ª
25	Torreçilla del Monte.	»	»	»	218.547	12.072	4.ª
26	Ontoria.	»	»	»	226.725	8.178	4.ª
27	Modubar de la Emparedada.	»	»	»	236.965	10.240	4.ª
28	Burgos.	4.ª	1.º	»	250.100	13.135	2.ª
29	Rioseras.	»	»	»	264.522	14.422	4.ª
30	Melgosa.	»	»	»	277.100	12.578	4.ª
31	Arconada.	»	»	»	285.900	8.800	4.ª
32	Poza de la Sal.	»	»	»	295.597	9.697	3.ª
33	Quintanaopio.	»	»	»	304.185	9.588	4.ª
34	Condado.	»	4	»	312.865	8.480	4.ª
35	Medina de Pomar.	»	»	»	327.600	14.735	3.ª
36	Baranda.	»	»	»	341.000	13.600	4.ª
37	Fréñedo.	5.ª	1.º	Santander.	358.462	17.262	4.ª
38	Astrana.	»	»	»	369.840	11.378	4.ª
39	Arredondo.	»	»	»	381.950	12.110	4.ª
40	Liérganes.	»	2.º	»	396.625	14.675	3.ª
41	San Miguel de Heras.	»	»	»	401.650	5.025	4.ª
42	Astillero de Guarnizo.	»	»	»	407.075	5.425	4.ª
43	Santander.	»	»	»	413.930	6.825	1.ª

RESUMEN

Estaciones de 1.ª clase.....	2
Idem de 2.ª »	1
Idem de 3.ª »	8
Idem de 4.ª »	32

TOTAL..... 43

Telégrafo eléctrico.—Esta partida es la misma del proyecto de Aranda á Burgos, puesto que es la misma instalación.

Material móvil.—Se ha calculado, teniendo en cuenta la clase de servicio que ha de prestar y las velocidades á que ha de estar sometido.

Accesorios y acopios.—La misma cantidad kilométrica.

Túneles.—Se calcula en 40.000 pesetas por kilómetro en toda línea, con lo cual y con lo correspondiente á explanación en los kilómetros subterráneos, hay bastante holgura para la construcción de todas las obras subterráneas.

Respecto al proyecto, confrontación, replanteo, imprevistos, dirección y administración é interés del capital, son partidas inherentes á toda clase de proyectos, cuyo importe es, por lo tanto, fácil de fijar y no necesita justificación.

El coste total de la línea asciende por lo tanto á 271.531'84 pesetas por kilómetro, el cual creemos razonable, sobre todo teniendo en cuenta que es sólo un tanteo, que puede sufrir mucha variación en uno ú otro sentido.

(Se continuará.)

SOCIEDAD DE EXPLOTACIÓN DE CAMINOS DE HIERRO ESPAÑOLES

El Banco Internacional de París acaba de formar una Sociedad anónima francesa bajo la denominación que antecede.

Los estatutos de esta Sociedad contienen las disposiciones importantes siguientes:

El objeto de la Sociedad es proporcionar á las Compañías del Oeste de España y Madrid á Cáceres los capitales necesarios para el sostenimiento de sus operaciones; terminar ó hacer terminar la construcción de la línea de Plasencia á Astorga; asegurar las explotaciones de las dos líneas, emprender otras explotaciones situadas en España y hacer todas las operaciones financieras, industriales y comerciales relacionadas con el objeto principal.

La duración de la Sociedad se fija en sesenta años.

El capital social es de 500.000 francos, dividido en 1.000 acciones de 500 francos cada una. Este capital podrá ser aumentado ulteriormente.

Independientemente del capital acciones podrá ser creado otro de obligaciones, cuyo tipo determinará el Consejo.

El Banco Internacional de Bruselas aporta á la nueva Sociedad sus estudios, sus negociaciones y las disposiciones tomadas para un acuerdo con las

Sociedades del Oeste de España y Cáceres, debiendo la nueva Sociedad proseguir en la ejecución en lugar y vez de la Sociedad aportante.

El Banco Internacional, en premio de lo que, lleva á la Sociedad nueva, recibirá el 20 por 100 de sus beneficios.

La Sociedad estará administrada por un Consejo compuesto de tres miembros cuando menos, y nueve cuando más. Podrá ser instituido un comité permanente, cuyos poderes serán determinados por el Consejo.

Las Juntas generales se reunirán á intervalos regulares, y deliberarán legalmente cuando la cuarta parte del capital social se halle presente ó representado. Para que sean válidos los acuerdos sobre aumento ó reducción del capital, modificación de los estatutos, prórroga de duración de la Sociedad ó disolución de la misma y hacer traspaso del haber social á otra Sociedad, es preciso que, por lo menos, se halle presente la mitad del capital social.

Los beneficios líquidos anuales se reparten del modo siguiente:

- 1.º 5 por 100 al fondo de reserva.
- 2.º La suma necesaria para asegurar el 6 por 100 al capital representado por las acciones.
- 3.º Después de cubrir estas atenciones, el sobrante se dividirá á razón de 10 por 100 al Consejo de administración y 90 por 100 á los accionistas.

La Junta general podrá siempre constituir un fondo de reserva extraordinario, que pertenecerá á los accionistas y al Consejo en la proporción indicada.

NUEVOS MOTORES PARA TRANVIAS

Los motores eléctricos, que parecían los más adecuados para la tracción de los tranvías, encuentran una seria competencia en los modernos motores de petróleo y gas que en muchos casos le han disputado el campo.

Entre otros motores capaces de sostener esa competencia, citaremos el ideado y construido por Mr. Connelly, para la Compañía de tranvías de Londres á Greenwich, cuyo motor es de vapor de petróleo. La vaporización se produce por una parte del calor resultante de la combustión en los cilindros del motor. Con este objeto, el agua que sirve para enfriar los cilindros va después á un depósito, dentro del cual se halla el que contiene la provisión de petróleo. Este se calienta así y desprende el vapor que va á los cilindros. El enfriamiento del agua se determina obligándola á que ascienda y pase por tubos colocados en lo alto del vehículo.

También merece citarse el motor de ácido carbónico que acaba de construir la *New Power Company*, de Nueva York, el cual presenta la misma disposición que una máquina de vapor, salvo en algunas, partes especiales.

El gas carbónico se halla encerrado en fuertes depósitos de acero y reducido al estado líquido con una presión de 70 kilogramos por centímetro cuadrado. Mientras se escapa el gas comprimido, se produce un enfriamiento intenso, el cual parece que no bastaría para que sobreviniera la congelación por ser intermitente la marcha del aparato; pero, sin embargo, se calienta el tubo de admisión con la ayuda de un mechero de gas.

El motor de ácido carbónico se puede colocar fácilmente debajo de cualquier coche ordinario de tranvía, funciona bien y se maneja fácilmente. Aun cuando la experimentación no ha sido larga, se afirma que los resultados son favorables. El aparato consume, según las evaluaciones practicadas, 453 kilogramos de ácido carbónico cada veinticuatro horas. Suponiendo que el precio del ácido carbónico líquido sea de 0'33 pesetas el kilogramo, el gasto por caballo y por veinticuatro horas, será de 1'50 pesetas.

DE EL AGENTE FERROVIARIO

EL ALUMBRADO DEL TRANVIA

Uno de los servicios ferroviarios que el público apetece ver bien atendido, es indudablemente el de alumbrado de los carruajes. En nuestro país no ha pasado por vicisitudes ó transformaciones el servicio de que se trata, y lo mismo se emplean ahora que desde el primer día las lámparas de aceite, tanto en las líneas que llevan cuarenta años de servicio como en las acabadas de inaugurar. En el extranjero se han preocupado mucho más del asunto, y ya es anacrónico por lo antiguo en diversas líneas, el empleo de la iluminación por gas. No llena ese sistema ni la buena voluntad de las Compañías ni las aspiraciones del público en los actuales tiempos de tantas aplicaciones de la electricidad. Y como hay que ir más adelante, véase por las siguientes noticias que nos suministra un ilustrado colega extranjero, hasta qué punto llevan adelantada las Compañías francesas la radical transformación del alumbrado en los trenes. A nosotros, que tan distanciados nos hallamos de todo esto, nos ha de causar la natural admiración semejante perfeccionamiento, y también una grandísima envidia. He aquí cómo se expresa el aludido colega:

«Las grandes Compañías se preocupan insistentemente respecto del alumbrado eléctrico de los

trenes, tanto bajo la base de un aparato aislado del carruaje, como bajo el punto de vista de un generador para todo el tren, según que éste haya de descomponerse durante el trayecto para el servicio de los empalmes, ó que haya de marchar sin alteración alguna desde el origen hasta el destino. En el segundo sistema han fijado su atención las Compañías del Norte, del Este y de Lyon.

La de París á Lyon y al Mediterráneo tiene 50 carruajes provistos de 12 acumuladores, con cuales carruajes se forman dos trenes que se ensayan desde hace un año en el servicio de distrito. Una fábrica eléctrica instalada en París, carga los acumuladores para un período de 30 horas. En cada compartimiento funciona una lámpara, habiendo otra de reserva que se enciende automáticamente cuando la primera se extingue. Siendo satisfactorio el resultado de los ensayos, éstos se continuarán durante otro año antes de la aplicación general del sistema.

La Compañía del Este ha renunciado por razón de economías, primero á las pilas de Bicromato de sosa, y luego á las pilas Méritens (cinc y plomo platinado). Dicha Empresa persigue los estudios en un carruaje provisto del sistema de la Compañía del Norte, y en otro con el procedimiento de la de Lyon.

El sistema en la red del Norte lo constituye 16 acumuladores por vehículo, para 32 horas de alumbrado, con una sola lámpara por compartimiento. La intensidad es regulada según la clase, no siendo menor de la representada por seis bujías. Trenes completos en estas condiciones circulan entre París y Lille.

La Compañía del Mediodía ensaya dos carruajes del sistema de la del Norte.

La del Oeste preconiza las pilas Méritens (12 elementos por carruaje) instaladas en diversos vehículos. El tratamiento del sistema se hace delicado y costoso.

La Compañía de París á Orleans y la Administración de los ferrocarriles del Estado hacen algún ensayo, aunque muy reducido, con la pila de bicromato.

El Oeste, Orleans y los ferrocarriles del Estado, buscan una pila más ligera y económica para adaptarla á cada vehículo.

La cuestión del gasto es el principal obstáculo, pues mientras la lámpara de aceite no cuesta más que 5 céntimos por hora, la de electricidad importa 15. Sin embargo, no se desespera de obtener en breve, aun cuando sea con imposición de algunos sacrificios, el resultado que el público espera.

(De Los Transportes Férreos.)

LA LÍNEA DE ÁVILA Á SALAMANCA

Al fin de un período en que cada día se anunciaba la inmediata apertura de la sección de Salamanca á Peñaranda de Bracamonte en la línea de Ávila á Salamanca, ha vuelto á quedar completamente olvidado el asunto, de tal manera, que nadie diría que allí hubiera siquiera proyectado ferrocarril alguno. Casi es de temer que vuelva á ocurrir lo que la otra vez, esto es, que transcurra una porción de meses en la misma situación que ahora. Si mal no recordamos, hace ya muchísimo tiempo que quiso inaugurarse ó llegó á abrirse la sección de Salamanca á Peñaranda, quedando inmediatamente cerrada. Por manera que, recordando este antecedente, y viendo, por otra parte, que los propósitos de ahora se convierten en agua de cerrajas, bien podemos temer que pasen todavía algunos meses hasta la apertura efectiva, ó quién sabe si hasta la tercera representación de la verdadera comedia que en el referido ferrocarril va resultando.

Parécenos que es hora de que el Gobierno intervenga enérgicamente en este asunto, porque es tiempo ya, no sólo de que se abra la sección de Salamanca á Peñaranda, sino de que la línea completa de Ávila á Salamanca quede librada al servicio público. Esta línea es de un gran interés por lo que evita el rodeo por Medina del Campo, y porque acortando sensiblemente las distancias, facilitaría las relaciones de Salamanca y una buena parte de Portugal, con Ávila, Madrid y más acá.

Por otro lado, el tan apetecido y del propio modo eterno ferrocarril de Plasencia á Astorga, se ha inaugurado por, fin y aunque con mil fatigas, en la sección de Plasencia á Hervás. De aquí continuará cuando Dios quiera; pero es indudable que, completándose la línea de Plasencia á Astorga con la de Ávila á Salamanca, habría más posibilidad de que tomara impulso la primera terminándose la segunda, como es lógico que se termine antes, puesto que su extensión total es infinitamente menor y de ésta hay construída ya la sección de Salamanca á Peñaranda. Considérese, pues, si por lo que es y representa en sí y por lo que puede influir en la aceleración de la línea de Astorga, hay manifiesta conveniencia de que la línea de Ávila á Salamanca pase inmediatamente á la categoría de hecho.

Y como las trazas son de todo lo contrario, es por lo que excitamos al Gobierno, que no puede mostrarse indiferente ni impasable á la perdurable situación actual de dificultades y perjuicios

en las importantes regiones afectadas, para que intervenga efectiva y enérgicamente en aquellos ferrocarriles del Oeste de España.

(De Los Transportes Férreos.)

RECLAMACIONES Y RUEGOS

Compañía de los caminos de hierro del Norte

Mucho sentimos ocuparnos de esta Compañía para vituperar sus actos, sobre todo cuando ningún interés nos mueve en pro ni en contra de esta empresa como de las demás; nuestra absoluta independencia es, por lo tanto, una garantía de la imparcialidad que preside en todos nuestros artículos, y debido á ella, hoy nos toca censurar lo que viene ocurriendo en defensa del público, deseando vivamente tener motivos para el aplauso.

Por desgracia, esta Compañía parece dejada de la mano de Dios, y como si el desaliento que existe en las altas esferas de su administración, producido por el mal aspecto que de día en día, van adquiriendo sus negocios, se transmitiera al personal de explotación, este servicio resulta cada vez más deplorable. Raro es el día que el telégrafo no anuncia algún desastre, así como es más raro aún que se ponga el debido remedio por los llamados á ello.

La línea de Huesca á Jaca, una de las más importantes de la Península, por ser la llamada al tráfico internacional, recién construída, lo cual debería significar una garantía de su buen servicio de explotación, es precisamente la que puede presentarse como modelo de pésimo servicio.

El día 2 del corriente se inutilizó por cuarta vez la máquina del tren de viajeros, ocasionando á éstos una detención de cinco horas en despoblado; el día antes los viajeros de un vagón de primera se vieron sorprendidos por el hundimiento de los asientos; el día 8 por la mañana se inutilizó por quinta vez la máquina ocasionando otra detención de cinco horas á los viajeros en Ayerbe; interin llegaba una nueva máquina de Zaragoza, el mismo día por la tarde se inutiliza la *sexta máquina*, y nueva detención de cinco horas.

Esto, que sería escandaloso en cualquier línea, raya en lo inaudito en la de Canfranc, pues entre las ventajas otorgadas con la concesión, se halla la de exención de derechos de Aduanas para el material importado del extranjero para esta línea.

La Compañía, en uso de este derecho, habrá introducido el material fijado en el pliego de condiciones, con lo cual el Estado ha perdido un ingreso

en la renta de Aduanas, en beneficio en la línea en cuestión; pero como la Compañía no ha tenido á bien poner este material en servicio, para la línea á que está afecto, resulta que el Estado ha hecho un sacrificio inútil.

Y se nos ocurre preguntar: ¿Qué formalidad se ha llevado á cabo en la recepción de la línea? Si como es de suponer se ha hecho á conciencia, tanto las obras, terraplenes, etc., como el material fijo y móvil, deberán cumplir con las bases del pliego de condiciones; en cuyo caso, ¿cómo es que las máquinas y vagones son de deshecho, según se ve por los resultados? Una de dos ó la División gubernativa ha aceptado como bueno un material inservible, ó se ha presentado para la recepción á guisa de comedia un material aceptable retirándolo en seguida y sustituyéndolo por el deshecho de toda la red.

De cualquier modo, la responsabilidad es grande, y ya que la Compañía haga oídos de mercader á todo lo que el público y la prensa viene reclamando constantemente, al menos tenemos un Gobierno y en él un Ministro de Fomento que debe obligar á esa Compañía á respetar los intereses del público.

Otro caso que viene en apoyo de nuestros argumentos, es el accidente ocurrido el día 9 en la estación de Avila. La armadura y cielo raso de las salas de espera se han venido á tierra, resultando siete heridos, entre ellos un guardia civil y un mozo de la estación, éste grave, habiendo también varios contusos. De ocurrir momentos antes el siniestro hubieran sido muchísimas las desgracia, pues las salas estaban llenas de viajeros.

Habiendo dispuesto el Gobernador que se verificara un recononimiento de los edificios, resultó, según el informe del arquitecto, que la causa del hundimiento es lo ruinoso de las maderas y defectos de construcción, y que amenaza ruina la cubierta del despacho de gran velocidad, la Comisaría y otras dependencias.

Nada tiene que ver el público con el estado de los negocios de la Compañía; si esta tiene una mala administración, ó si las circunstancias actuales son causa de su penuria, estudie por otros caminos el medio de conjurarla; pero nunca quitando al público lo que le pertenece en comodidad y seguridad, y no dé lugar á manifestaciones en lo que nada puede salir ganando.

Lo primero á que debe atender toda Compañía ferroviaria es al buen servicio, sacrificando todas las demás obligaciones, pues ninguna de ellas será tan imperiosa como aquél; el comportamiento actual de la Compañía, unido á la depreciación de sus valores, en las bolsas nacionales y extranje-

ros, que en un espacio de tres meses ha significado una baja en las acciones de *cuarenta y cinco enteros*, á nada bueno puede conducir.

Por eso excitamos á dicha Compañía á que trate por todos los medios de arreglar su actual situación, y si así no lo hace, esperamos que el Sr. Ministro de Fomento intervenga los asuntos de la Empresa, como lo desea nuestro colega *La Estafeta* antes que se eche encima el *crak*. Entonces, dice la citada publicación, ni la investigación, ni la incautación, ni los lamentos servirán de nada.

CARTERA QUINCENAL

Ferrocarril de Burgos á Bercedo.—Ha conferenciado con la Diputación provincial de Burgos una comisión de la Empresa constructora del ferrocarril de Burgos á Bercedo, sin que hasta ahora haya habido acuerdo.

La Empresa solicita una subvención de 25.000 pesetas por kilómetro construido, y la Diputación sólo ofrece de 5.000 á 10.000 pesetas.

La Comisión ha manifestado que volverá á consultar con la Empresa, y pondrá sus acuerdos en conocimiento de la Diputación.

Ferrocarril de la Robla á Valmaseda.—Durante el mes de Julio último han circulado por la parte abierta al público del ferrocarril hullero de La Robla á Valmaseda 10.030 viajeros, 1.272.449 kilogramos de mercancías (de éstas 324.431 de materiales para la Compañía) y 146 cabezas de ganado, dando un producto total de 11.322'06 pesetas.

Ferrocarril de Madrid á Villa del Prado.—La Junta general extraordinaria de los accionistas de la Compañía del ferrocarril de Madrid á Villa del Prado, convocada para examinar la situación de esta Sociedad y para aumentar el número de administradores, se verificó en Bruselas el día 5 de Agosto.

El examen de la situación ha demostrado que no se ha perdido todo, porque los ingresos son algo más satisfactorios desde hace algún tiempo, y es de esperar que lleguen á mejorar más, si la Compañía se decide á reformar la explotación en el sentido que ya hemos indicado varias veces.

No se ha aumentado el número de administradores; pero se nombró una Comisión investigadora compuesta de los Sres. Duwez y Van Vrekon, Ingenieros y del señor Eriger, que vendrán á España para examinar el negocio y redactar un informe.

Como consecuencia de estos acuerdos y del aumento de ingresos, que ha sido de 250'87 pesetas en la semana del 6 al 12 del actual (7.836'03 pesetas en 1893 contra 7.585'16 en 1892), las obligaciones de la Compañía vuelven á cotizarse en la Bolsa de Bruselas, alcanzando el reducido precio de 96.

Ferrocarril directo al Mediterráneo.—Escriben de Caspe respecto á las obras del ferrocarril directo:

«El puente ferrocarrilero sobre el Guadalupe adelanta con rapidez: el terapién de la izquierda se ha juntado ya con el estribo correspondiente; el de la derecha se juntará en breve y la pila de la derecha que dará pronto terminada. La locomotora se hace ya oír de cerca de nuestra población, y hubiera tomado posesión de nuestro

término, si el túnel de Val de Pilas lo consiguiera por ese túnel, necesita una ó dos semanas para quedar terminado. En casi todas las obras se trabaja noche y día.»

Frenos automáticos.—En los ensayos oficiales de frenos automáticos practicados en el ferrocarril de Madrid á Iruñ, han sido aceptados los sistemas Smith Hardy Westinghouse y Carpenter, declarándose inadmisibles el Souleria.

Tranvía de Sagunto á Segorbe.—D. Gabriel Moreno Campo ha solicitado del Ministerio de Fomento la concesión de un tranvía con motor de vapor desde Sagunto á Segorbe.

Este tranvía es un afluente de las líneas del Norte, y la construcción del mismo se hará por personas relacionadas con dicha Compañía.

Ferrocarril de Villa del Prado.—Vuelven á bajar los ingresos de la Compañía del ferrocarril de Madrid á Villa del Prado; los de la semana del 13 al 19 de Agosto último han sido de pesetas 7.565'25, contra pesetas 8.359'16 en igual período de 1892, es decir, una disminución de pesetas 793'91.

Ferrocarril de Valencia á Utiel.—Se ha encargado de la explotación de esta línea la Compañía del Norte, por transferencia aprobada por el Ministerio de Fomento.

Ayuntamiento de Madrid.—Entre los muchos asuntos que se encuentran pendientes de estudio en la Comisión de Obras, figura el del tranvía eléctrico por medio de cables aéreos desde la ábeles hasta el final del paseo de coches del Retiro, y el proyecto de tranvía que, partiendo de la calle de D. Diego de Leon, y pasando por las de Lagasca, D. Ramón de la Cruz, Villamagna, Argensola, Barquillo, Alcalá y Arenal, terminará en la plaza de Isabel II.

Ferrocarril de Zalla á Solares.—Se ha comenzado á perforar con toda actividad la falda del alto de Jesús del Monte para la construcción del túnel y los trabajos de desmonte y relleno en Treto.

Ferrocarril del Noguera Pallaresa.—En Lérida ha producido malísimo efecto la noticia referente á la inmediata apertura del túnel del Caufranc, sin esperar á que sea un hecho la construcción del ferrocarril del Noguera Pallaresa.

Ferrocarril de Langreo.—La recaudación de esta Compañía desde 1.º de Enero á 31 de Agosto de 1893 ha sido de 976.234'98 pesetas; en igual época del año anterior fué de 937.124'34 pesetas, habiendo, pues, una baja de 10.885'36 pesetas.

Ferrocarril de Valdepeñas.—La ha recorrido la primera locomotora el trayecto entre Valdepeñas y Moral de Calatrava en el ferrocarril de vía estrecha, que muy en breve se abrirá al público.

Ferrocarriles de vía estrecha.—La *Gaceta* ha publicado las siguientes leyes:

«Ley autorizando al Gobierno de S. M. para otorgar á D. Juan Antonio Campillos y Armero, vecino de Valencia, la construcción y explotación, sin subvención del Estado, de un ferrocarril de vía estrecha, que partiendo de Rafalbuñol termine en Sagunto.

—Otra autorizando al Ministro de Fomento para otorgar durante 99 años, sin subvención directa ni indirecta del Estado, á D. José Rausell Rivas, la concesión de un ferrocarril de vía estrecha de Alcira al puerto de Gandia, con un ramal á Cullera, con arreglo al proyecto presentado en el Ministerio de Fomento.

—Otra otorgando á los Sres. D. Emiliano Jimeno y Egurrida y D. Ignacio V. Claris Solán, vecinos de Barcelona, la concesión y explotación por noventa y nueve años de un ferrocarril funicular para viajeros y mercancías entre Sarriá y Vallvidriera.

—Otra otorgando á D. José Sans y Monfort la construcción, sin subvención del Estado, y la explotación por noventa y nueve años, de un ferrocarril de vía estrecha desde Málaga á Velez Málaga.

—Declarando de utilidad pública para los efectos de la expropiación forzosa, el tranvía de vapor de Avilés á Salinas y de Avilés á Villalegre.»

Ferrocarril de Madrid á Villa del Prado.—En la semana del 27 de Agosto al 2 del corriente, los ingresos de este ferrocarril, han bajado 456'81 pesetas con relación á la correspondiente del año 1892.

Sociedad minera y metalúrgica de Peñarroya.—Esta Sociedad es la concesionaria del ferrocarril de vía estrecha de Peñarroya á Fuente del Arco. La Compañía francesa *Fives Lille*, se ha encargado de la construcción, que se llevará á cabo con toda rapidez.

La longitud de la línea es de unos 70 kilómetros y sirve de unión á las dos vías de Almorchón á Córdoba y Mérida á Sevilla; pasa por poblaciones importantes que hoy carecen de comunicaciones férreas, como son Fuenteovejuna, La Granja de Torrehermosa y Azuaga.

En la actualidad se está verificando el replanteo definitivo é inmediatamente se procederá á la ejecución por el contratista de la infraestructura, Mr. Presser.

Ferrocarril de Villena á Alcoy.—Los gastos de este ferrocarril del 21 al 31 de Agosto último inclusive, han sido de 3.538'81 pesetas.

En igual período de tiempo los ingresos han sido de 8.551'47 pesetas, existiendo, por lo tanto, en caja 5.012'66 pesetas.

Ferrocarril del Norte.—Entre los empleados del ferrocarril del Norte ha surgido la idea, que de veras aplaudimos, de crear una colonia, con edificios propios, en los alrededores de esta corte.

Hora es ya de que tan honrada y laboriosa clase empiece á dar pruebas de vida y vida robusta, sacudiendo la miseria en que se ve obligada á vivir, dados sus modestísimos sueldos, y esperamos que la Compañía har á en obsequio de sus empleados cuanto esté en su mano, á fin de que puedan vivir con la dignidad que ella misma está obligada á sostener.

Tampoco dudamos de que habrá personas que ayuden á estos honrados empleados á llevar á cabo tan plausible pensamiento, á la manera que se hace en otras grandes y populosas poblaciones, tanto de España como del extranjero.

Ferrocarril de Morata.—Están para terminarse las obras del ferrocarril desde Morata de Tajuña, ha de enlazar con el de Arganda á Madrid.

Se proyecta la construcción de dos ramales que de Morata de Tajuña han de partir, uno para Chinchón y Colmenar de Oreja, y otro á Perales, Tielmes, Carabaña y Orusco.

Ferrocarril de Madrid á Arganda.—Incautado el Gobierno de la línea férrea de Madrid á Arganda por haber suspendido los pagos la Compañía, se ha suscitado la cuestión de si corresponde ó no al Ministro de Fomento el nombramiento del presidente y Consejo de administración, con arreglo á la ley general de ferrocarriles. El juzgado entiende reformada la ley por el Código de Co-

mercio, y quiere que el presidente sea elegido por el Consejo, así como que éste se forme de modo distinto á como ha ordenado el Sr. Moret.

Ferrocarril de Valladolid á Ariza.—La línea férrea de Valladolid á Ariza, tiene una longitud total de 234 kilómetros, recorriendo 68 en la provincia de Valladolid, 53 en la de Burgos, 122 en la de Soria y 19 en la de Zaragoza de modo que la provincia de Soria es la que se halla más favorecida, puesto que la mitad de longitud de dicho ferrocarril cruza por su territorio, pasando por los términos municipales de Langa, Alcozar, Velilla, Rejas, San Esteban de Gormaz, Osina, Gormaz, Aguilera, Bayubas, Berlanga, Fuentepuercio, Rebollo, Velamazán, Ciadueña, Barca, Cobarrubias, Almazán, Bordejé, Coscurita, Morón, Alentisque, Puebla de Eca, Chércoles y Monteagudo.

Tendrá estación de primera clase Valladolid; de segunda, Peñafiel, Aranda, Burgo de Osma, Almazán y Ariza; de tercera, Tudela de Duero, Quintanilla de Abajo, Roa, Vadocondes Langa, San Esteban de Gormaz, Berlanga y Moron; de cuarta Sardón, Quintanilla Aderriba, San Martín de Rubiales, Castiello de la Vega, La Vid, Quintana, Velamazán, Barca, Chércoles y Monteagudo, siendo apartadero, Camino de Segovia, Bocos, Velilla y Cabanillas, hallándose en estudio el empalme de esta línea con la de Torralba á Soria, en Coscurita.

NOTICIAS GENERALES

Un rasgo de valor y abnegación de S. M. la Reina Regente, llevado á cabo hace pocos días.

En el paso á nivel de Astigarraga se encontraba la augusta señora en su carruaje, esperando la llegada de un tren omnibus para cruzar la vía.

En aquel momento fijóse en una niña de pocos años que, con la inocencia propia de su edad, jugaba entre los rails, sin comprender el peligro que corría.

La Reina, atendiendo á los nobles sentimientos de su corazón, sin permitirle éstos demorar el correr en auxilio de la criatura, lanzóse velozmente del coche, y saltando la cadena del paso á nivel, cogió en sus brazos á la chiquitina, salvándola de una muerte cierta.

A consecuencia de la huelga de los halleros de Yorkshire Derbyshire, la Compañía del ferrocarril de Manchester á Sheffield, ha suspendido la marcha de 50 trenes.

La Compañía de los ferrocarriles de Paris, Lyon Mediterraneo, á medida que retira del servicio los carruajes viejos, los sustituye por coches de circulación lateral interior por cuatro compartimientos de seis asientos los coches de 1.^a y cinco con ocho asientos los de 2.^a. La longitud de los primeros es de 10,55 metros, y la de los segundos 10,96 metros, la anchura de ambos 2,88 metros. Van montados sobre tres ejes y pueden pasar por curvas de 150 metros. Todos los coches de un tren se comunican.

En vista de lo poco utilizados que son los vagones de primera clase, se procederá á su supresion en Prusia en 1.^o de Octubre, salvo en las Compañías de líneas de internacionales.

El tren correo procedente de Málaga llegó días pasados á Córdoba con tres horas de retraso, á causa de haberse roto el émbolo derecho de la máquina á la salida del disco de la estación de Cártama.

El Jefe de la estación de Jerez comunica que á la entrada de un tren especial, se cayó de un coche de tercera á la vía un joven, que fué arrollado, resultando con una mano cortada y la otra mutilada por completo.

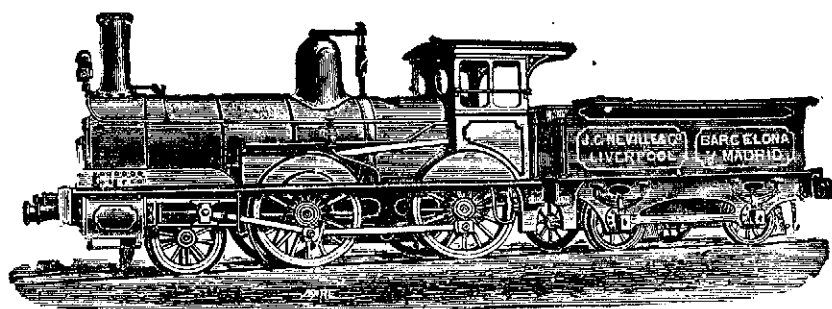
Cuatro vagones de un tren expreso se han precipitado por un puente en reparación cerca de Springfield, estado de Massachussets, resultando 15 muertos y 35 heridos, seis de estos últimos mortalmente.

ALCANCE FINANCIERO

Capital desembolsado.	Interés anual. Por 100.	VALORES	Cotización.
500	«	Acciones (Barcelona)	
475	«	Medina, Zamora, Orense, Vigo....	10,70
475	«	Norte de España.....	34,75
		Tarragona, Barcelona y Francia.	24,85
		Obligaciones (Barcelona)	
475	«	Almansa Valencia y Tarra. ^a (adh.)	62,10
500	3	Medina Zamora, Orense, Vigo (p.)	00,00
500	3	« « Emisión 80-82.	31,00
475	3	Norte de España (prioridad).....	00,00
500	3	San Juan de las Abadesas.....	59,00
500	3	Reus á Roda.....	52,50
500	3	Tarragona, Barcelona y Francia..	56,30
475	6	« « «	98,50
500	3	« « (no hipotec.)	94,25
		Acciones (Paris)	
500	«	Andaluces.....	297,50
500	«	Madrid, Cáceres, Portugal.....	48,00
475	«	Madrid, Zaragoza, Alicante.....	162,50
		Obligaciones (Paris)	
500	3	Andaluces.....	305,00
500	3	« (Segunda serie).....	293,00
475	3	Asturias, Galicia, León. (1. ^a hip. ^a)	291,00
475	3	« « « (2. ^a «	254,50
500	3	« « « (3. ^a «	232,50
500	3	Este de España.....	226,00
500	3	Linares á Almería.....	143,00
500	3	Madrid, Cáceres, Portugal.....	134,00
75	3	Madrid, Zaragoza Alicante (1. ^a h.)	312,00
475	3	« « « (2. ^a «	288,00
475	3	« « « (3. ^a «	256,00
500	3	« « Córdoba á Sevilla	313,00
500	5	« « Badajoz.....	523,00
475	3	Norte de España (1. ^a serie).....	323,00
475	3	« « (2. ^a «	294,25
475	3	« « (3. ^a «	271,00
475	3	« « (4. ^a «	232,50
500	3	« « (5. ^a «	224,50
475	3	« prioridad Barcelona..	301,00
500	3	« especiales de Segovia	000,00
475	3	« « Pamplona.	294,00
500	4	Oeste de España.....	000,00
500	6	Zafra á Huelva.....	000,00

(Prohibida la reproducción)

REVISTA ILUSTRADA DE VÍAS FÉRREAS



Año I

Madrid 20 de Septiembre de 1893

Núm. 16

Se publica dos veces al mes.

No se devuelven los originales.

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

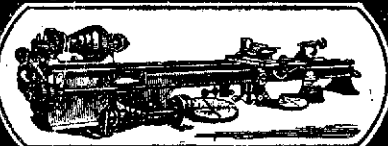
Calle de San Bernardino, 7, trip., pral. derecha.

SUSCRIPCIÓN

Madrid y provincias.....	Trimestre...	Pesetas.	8
Idem id.....	Año.....		11
Extranjero y Ultramar..	Año.....		18
Número atrasado.....			1

Pago adelantado

JULIUS G. NEVILLE & CO, INGENIEROS, LIVERPOOL, INGLATERRA.



CONSTRUCTORES,
MAQUINAS-ÚTILES PARA HIERRO Y MADERA
MAQUINAS Y CALDERAS DE VAPOR
BOMBAS, GRUAS, DRAGAS, REMOLCADORES, LANCHAS.

VIA FÉRREA PORTÁTIL Y WAGONETAS.

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

CORRESPONDENCIA EN LENGUA CASTELLANA.

Telegramas: "NEVILLE, LIVERPOOL." — USAMOS LA CLAVE TELEGRÁFICA, A.B.C.



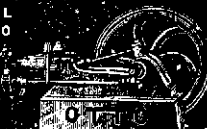
INSTALACIONES DE LUZ ELÉCTRICA,
TELÉGRAFOS Y TELÉFONOS.

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 encuadrada por años.

Se publica dos veces al 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.

A los señores suscriptores se les regala la *Colección de Tarifas*, en forma que pueda encuadrarse.

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.

Tarifas de Anuncios

ESPACIOS	MES	TRIMESTRE	SEMESTRE	AÑO
	Pesetas	Pesetas	Pesetas	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. 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

ACADEMIA PREPARATORIA PARA CARRERAS CIVILES Y MILITARES

CENTRO GENERAL DE APODERACIÓN DE ALUMNOS

DIRETOR:

DON FRANCISCO DE LARA

Ingeniero militar.

con el concurso de Profesores ingenieros civiles y militares.

Se admiten alumnos en cualquier época del año.

Se remiten notas quincenales de la aplicación y conducta de los alumnos.

Gran beneficio en los honorarios á los hijos de oficiales del ejército.

PLAZA DEL CARMEN, 1, 2.º DERECHA

(Pidanse reglamentos.)

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 vía 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 participe de todo estudio.

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

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

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

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

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

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

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

En el caso de no haber acuerdo para la suscripción del 50 por 100 por la Sociedad de estudios y concesiones, el dueño de los estudios entregará á la terminación completa de 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. RIERA

EMILIO DE SILVA

Encargado de la recepción de anuncios para este periódico. Norte, 25, principal.

SECCIÓN DE ESPECTÁCULOS

TEATRO REAL

El sábado 23 empezaron los ensayos de la masa coral bajo la dirección de su maestro Almiñana.

La renovación del abono continúa bajo los mejores auspicios. Los palcos, casi en su totalidad, han sido renovados por los que los disfrutaron en la temporada anterior. Lo mismo sucede con el abono de las butacas.

El día 30 terminará el plazo que la empresa ha señalado para la renovación.

Los pintores Busato y Fernández llevan muy

adelantados los trabajos de la ópera *Manon Lescaut*.

JARDÍN DE ACLIMATACIÓN

El domingo, á las tres de la tarde, dará su acostumbrado concierto la banda de música del regimiento de Ingenieros dirigida por el maestro señor Juarranz.

TEATRO DE LA ZARZUELA

Dentro de pocos días empezará á actuar en la Zarzuela la compañía de opereta italiana de Franceschini.

THE MUTUAL LIFE INSURANCE COMPANY OF NEW-YORK

DOMICILIO EN MADRID - ALCALÁ, 38

LA COMPAÑIA 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.

COLECCIÓN DE TARIFAS DE FERROCARRILES

OBRA DE GRAN UTILIDAD PARA EL COMERCIO

El día 15 de Septiembre públase á la venta el cuaderno primero de los que publica esta REVISTA.

Contiene las seis primeras entregas del tomo primero, donde se incluyen las Tarifas generales y el Reglamento de policía con todas las disposiciones, y las seis entregas de colección de Tarifas especiales vigentes, aprobadas últimamente.

Se halla de venta en la administración de la REVISTA ILUSTRADA DE VÍAS FÉRREAS, calle de San Bernardino, 7, principal, al precio de una peseta, y en el Centro de suscripciones de Alfredo Prades, Pasaje del Bazar de la Unión, Mayor, núm. 1, y en la calle del Norte, núm. 25, bajo.

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 facil 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.

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

DISPONIBLE