



L. F.

AÑO I

MADRID 1.º DE FEBRERO DE 1893

NÚM. 1.º

Se publica los días 1 y 15 de cada mes.

No se devuelven los originales.

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

Calle de San Bernardino, 7, trip.º, 2.º derecha.

SUSCRIPCION

	Trimestre.	Pesetas.	
Madrid y provincias.			3
Ídem id.	Año.		11
Extranjero y Ultramar.	Año.		18
Número suelto.			1

Pago adelantado.



NUESTROS PROPÓSITOS

Las vías férreas constituyen en la actualidad una de las más poderosas fuentes de civilización. Á ellas debemos en primer término, la preponderancia de nuestro siglo, y ellas han sido las que por sí solas han cambiado por completo la faz de nuestra marcha en el progreso de los tiempos.

Es por lo tanto innegable que, una gran parte de la atención de los pueblos, está fija constantemente en todo lo que se relaciona con la construcción y explotación, y es también por consiguiente necesario conservar dicha atención fija en punto tan interesante.

Á este objeto tiende nuestra publicación; que si no puede en realidad considerarse como una novedad, por existir en España otras escritas por bien cortadas plumas, tiende por lo menos á recopilar en ella todo cuanto puede abarcar la construcción y explotación de ferrocarriles, en lo que estriba nuestra principal novedad y que tratará de los puntos siguientes:

Sección doctrinal. En esta sección nos ocuparemos de dar á conocer con el concurso de distinguidos ingenieros, españoles y extranjeros, todos los adelantos y reformas llevadas á la práctica ó en estudio, que tienden á la mayor seguridad y economía en la construcción y explotación de vías férreas y redacción de proyectos; describiremos así mismo los adelantos en la tracción, bien sea á vapor ó eléctrica; daremos á conocer las principales obras de arte de todas las líneas del globo, acompañando con este objeto una serie de excelentes fotograbados y los necesarios mapas croquis y figuras para la buena interpretación del texto.

Trataremos en sección aparte todo lo que se refiera á la construcción de nuevas líneas, requieran ó no el auxilio del Estado, y con especialidad todo lo referente á la red de ferrocarriles secundarios en la cual estriba hoy el principal desarrollo de nuestro comercio, dando á conocer los dictámenes de las diferentes comisiones y personas que hasta el día se han ocupado de asunto tan interesante, y los medios de llevarlos á cabo con el menor sacrificio del país.

Sección comercial. Sabidos son los inconvenientes que al comercio en particular y á todo el público, ocasionan el desconocimiento de las tarifas de peaje y transporte de las Compañías de ferrocarriles. Dedicaremos, por lo tanto, una sección de nuestra *Revista*, á dar á conocer al público las tarifas y sus condiciones de aplicación, haciendo un minucioso estudio comparativo de todas ellas, proporcionando los medios de llevar á cabo la tan necesaria unificación de las mismas.

Publicaremos en esta sección el movimiento financiero de la quincena en todo lo que se refiera á intereses de las Compañías, dando la cotización de las Bolsas donde se maneja esta clase de valores.

Daremos cuenta de todas las reclamaciones que nuestros suscriptores y el público en general exijan de las Empresas, á fin de que éstas sean conocedoras de los perjuicios producidos y puedan aplicar con prontitud el oportuno remedio, igualmente que el Gobierno y las Divisiones facultativas de ferrocarriles en lo que de ellas dependa.

Dedicaremos también nuestra publicación á todos aquellos trabajos que tiendan á la mejora de condiciones de la honrada clase de empleados de ferrocarriles, los que pueden contar con la modesta cooperación de nuestra *Revista* para todo cuanto

tienda á proporcionarles el mayor bienestar compatible con sus tareas, para lo que ponemos desde luego á su disposición, las columnas de la *Revista*.

Será también objeto de preferente estudio la nueva organización que el señor Ministro de Fomento trata de dar al Cuerpo de comisarios de ferrocarriles, así como los distintos servicios que el Gobierno tiene establecidos para la Inspección facultativa y administrativa de nuestras comunicaciones ferroviarias.

Legislación. Trataremos de ir formando una recopilación de todas las leyes, reglamentos, decretos y disposiciones relacionadas con las vías férreas, desde la creación de éstas, y acompañaremos á cada número la publicación sucesiva de todas las disposiciones vigentes, así como la de todos los decretos y leyes publicadas, sentencias del Tribunal Supremo sobre las materias, á fin de tenerlas recopiladas en nuestra *Revista*, haciendo de ella un interesante libro de consulta para los letrados que se dediquen á esta clase de asuntos.

Nuevos proyectos de ferrocarriles. Abriremos una sección en nuestra *Revista*, dedicada á dar á conocer las condiciones de concesiones y proyectos que sus autores lo deseen, con objeto de que por la publicidad llegue á conocimiento de las Empresas á quienes convenga realizarlos, haciendo de esto modo un beneficio á los países interesados y á los autores de estudios y dueños de concesiones, mediante un convenio entre estos y la dirección de la *Revista*.

Asuntos varios. Por último, dedicaremos otra sección para los diversos asuntos concernientes al desarrollo de vías férreas, como anuncios de subastas de ferrocarriles, estado de las líneas en construcción por lo que pueda interesar á casas constructoras, contratistas, ingenieros, etc.; nuevas concesiones de ferrocarriles ó tranvías, bien sean eléctricos ó á vapor, estadísticas, precios de hierros y demás materiales de construcción de ferrocarriles en los distintos mercados del mundo, y en una palabra, todo cuanto pueda interesar á la mejor construcción y explotación de vías férreas.

Finalmente, tendremos al público al corriente del movimiento bibliográfico en general, y de lo que se escriba sobre ferrocarriles con especialidad, haciendo una reseña de las obras cuyos autores remitan ejemplares á la redacción de la *Revista*.

En resumen, nuestro objeto se reduce exclusivamente á ocuparnos de todo aquello relacionado con el movimiento ferroviario, ayudando al público y al comercio á la mejor inteligencia con las Empresas de ferrocarriles, alabando todo aquello que por una ú otra parte sea digno de aplauso, y reprobando y denunciando todo lo que merezca censura.

Así mismo, tendremos sumo gusto en poder ser útiles, tanto á las Empresas como al público, desde las columnas de nuestra *Revista* que ponemos á su

disposición para todo lo que tienda al objeto de nuestra publicación, y al mismo tiempo nos ofrecemos á resolver cuantas dudas se ofrezcan á nuestros suscriptores cerca de las Empresas y de la Inspección gubernativa y á gestionar con las mismas todos los asuntos que se sirvan encargarnos, para lo que contamos con el personal necesario y entendido en estos asuntos.

Con estos propósitos confiamos en que el público en general acogerá nuestro modesto trabajo con simpatía, en la seguridad de que pondremos cuantos medios estén á nuestro alcance para hacer de nuestra *Revista* una publicación digna de los elevados fines que se persiguen, y de la importancia de nuestro país y sus vías de comunicación.

LA REDACCIÓN

El ferrocarril del Meridiano.

Entre las concepciones atrevidas, *fin de siècle*, de grandes obras en nuestro país, no cabe duda que puede figurar, la del ideado ferrocarril, que una directamente á Madrid con el puerto de Santander.

Y en efecto, puede calificársela de atrevida, teniendo en cuenta los dos graves inconvenientes que habian de oponerse siempre á su realización; por una parte la Compañía del Norte, con sus poderosas influencias y sus intereses creados, forzosamente habia de acudir en defensa de estos, por medios más ó menos directos, estorbando la buena marcha del asunto, y por otra parte, el retraimiento del capital para entrar en esta contienda en un país como el nuestro, donde el caciquismo se enseñoorea, y donde además de ser difícil la protección del Estado, dada la crisis financiera que nos invade, y lo esquilmo de nuestro presupuesto para subvencionar nuevos ferrocarriles.

Era pues de suponer que en estas condiciones, el que diera el primer paso en pró de la realización, habria de medir sus fuerzas con toda escrupulosidad, y acometeria el asunto con energía, teniendo especial cuidado, tanto en no desmayar, como en cometer el menor desacierto pues una ú otra cosa habian de traer sin remedio el fracaso de la idea.

Desgraciadamente, así ha sucedido. Varias intenciones se han hecho, tal vez sugeridas por la mejor voluntad, pero indudablemente llevadas á cabo con la mayor inocencia, como puede juzgarse por el estado actual del asunto. La intentona que pudiera llamarse de más importancia de las verificadas, es la del llamado "Sindicato del ferrocarril del Meridiano en Santander.". La ocasión en que dicho Sindicato se formó, no podía ser más propicia para el buen desarrollo de la idea. El puerto de Santander, en su constante decaimiento, debido á la necesidad de la Com-

pañía del Norte, de llevar el tráfico á otros puertos, que aumentarían el de otras líneas de la Compañía que carecían de movimiento mercantil, sufrió un nuevo golpe con el cambio de escalas de los vapores trasatlánticos. La población de Santander, justamente indignada, se quejó de tal medida, y dejando á un lado por no ser del caso, el resultado de aquellas manifestaciones, sólo diremos que su pensamiento se dirigió á buscar el medio de evitar en lo sucesivo á su hermoso puerto, los motivos de la decadencia en que le han colocado los intereses de las Compañías, haciendo renacer en él el movimiento que por su capacidad y posición ha tenido siempre. ¿Cómo conseguirlo? Haciéndolo puerto obligado para todo tráfico de importación y exportación con América y con las naciones del Norte de Europa.

Esto se conseguía sencillamente con el establecimiento de una vía férrea, que uniera directamente á Santander con el centro de la Península, y he aquí cómo progresó la idea del entonces empezado á llamar ferrocarril del Meridiano; y decimos progresó, porque la idea de esta línea, es bastante anterior; pues, además de que en el año 1885, nos ocupábamos ya en su estudio y excitábamos á las Diputaciones de Santander y Burgos, principalmente interesadas en el feliz éxito de la idea, mucho antes de ello habíase ocupado de esta nueva vía el Sr. Marcoantú.

Penetrado el pueblo montañés, de que la salvación de su puerto, dependía principalmente de la construcción de la línea del Meridiano, y con el entusiasmo que nos es peculiar á todos los españoles para lanzarnos á las más atrevidas empresas, sin contar con elementos para darlas remate, todas las corporaciones de la capital montañesa se adhirieron á la idea y nombraron delegados que vinieron á formar el llamado Sindicato. Esta reunión de delegados, cuyos derechos, deberes y atribuciones, no hemos conseguido nunca ver determinados con alguna claridad, se constituyó teniendo representación en la misma, el Ayuntamiento, Diputación, Sociedad económica, Liga de contribuyentes, prensa local, etc., siendo uno de sus primeros acuerdos, llevar á cabo los estudios de la citada línea, para lo cual establecieron contratos con un ingeniero y obtuvieron subvenciones del Ayuntamiento y Diputación provincial.

Una vez empezados los estudios, el llamado Sindicato, creyó más conveniente para las gestiones con la superioridad, la formación de un anteproyecto de la línea el cual fue redactado á toda prisa y entregado al Sindicato. En este estado las cosas, parece natural suponer, que tanto la gestión oficial como la económica habian de recibir gran impulso; la primera, presentando al Gobierno el citado anteproyecto, con el apoyo de todas las provincias interesadas, y de todas las personalidades más caracterizadas de las mismas, á fin de obtener la concesión y subvención para una línea de interés tan general; y la segunda,

iniciando la suscripción, no tan sólo para la terminación del proyecto definitivo, confrontación y replanteo, sino para la constitución de la Compañía y construcción de la línea. Y sin embargo, nada de esto sucedió, al menos en las condiciones con que debe tratarse un negocio tan serio.

El mencionado Sindicato, una vez terminado y recibido el anteproyecto, lo archivó en las profundidades de sus desiertas oficinas. Ni siquiera se trató de pagar á los que lo redactaron, ni aun los gastos que había originado, y que constaban en un contrato formal, siendo de advertir que los que lo formaron, lo hicieron graciosamente sin exigir la menor remuneración por su trabajo, pues sólo fijaban en el contrato, los gastos necesarios y del momento, que habían de descontarse del valor del proyecto definitivo. Por toda respuesta aconsejó el Sindicato á los interesados, que se retiraran á sus casas á esperar que se dignaran pagarles algún día, originando con esto una demanda judicial por falta de pago é incumplimiento de contrato, que en la actualidad se halla en la Audiencia territorial de Burgos.

Este incidente no podía menos de dar sus frutos aunque bastante amargos, los cuales fueron, á más de la paralización del proyecto, la salida del Sindicato de algunas de las personas más influyentes por no estar conformes con el criterio de los que se dejaron demandar, y la suspensión de las subvenciones acordadas por el Ayuntamiento y Diputación que dicho sea de paso sirvieron en parte y entre otras cosas inútiles para el desarrollo del negocio, para pagar los gastos judiciales que se originaron á los individuos del Sindicato á quienes se había demandado como particulares. Toda la gestión oficial se redujo á tener archivado el anteproyecto desde el mes de Julio de 1890 en que se terminó, hasta Febrero del 91, que se le ocurrió al Sindicato ó mejor dicho á sus restos entregarlo en el Ministerio de Fomento como quien entrega un pesado fardo para deshacerse de él, y á los pocos meses conseguir del diputado santanderino Sr. Alvear que apoyara en las Cortes una proposición de ley solicitando la inclusión de la línea en el plan general de ferrocarriles del Estado.

Como era de suponer, con estas recomendaciones, ni el anteproyecto ha pasado del piso bajo del Ministerio de Fomento, ni la proposición del Sr. Alvear á pesar de los buenos propósitos que reconocemos en dicho señor, ha pasado ni pasará á la comisión, si es que llegó á nombrarse, que lo dudamos, y hoy menos aun por la nueva elección de Diputados que requiere en su día reproducir la proposición de ley. Con esto quedó terminada la gestión del Sindicato del que por mucho tiempo no se supo su existencia, más que por la continuación del pleito, como si esta fuera su verdadera misión.

Por lo que respecta á la gestión económica, sólo sabemos que llegaron á iniciar la suscripción, aunque



en tales condiciones, que de antemano podía asegurarse un fracaso, y con efecto, sólo ascendió á poco más de 100.000 pesetas, tratándose de un ferrocarril, cuyo presupuesto de construcción, según las condiciones que el Sindicato fijó para la línea, asciende á 112 millones de pesetas, y que aún construido á vía sencilla no había de bajar de 60 millones de pesetas.

Y no se crea que al decir nosotros que de antemano esperábamos el fracaso de la construcción, alardeamos de profetas. Público fué el entusiasmo de la provincia de Santander donde existen fuertes capitales, como público fue el entusiasmo en otros países como México, en el que ofrecieron su concurso metálico importantes capitalistas. ¿Cómo, pues, en estas condiciones, la suscripción iniciada no pasó de 100.000 pesetas, viniendo á resultar una especie de broma de inocentes? La explicación no puede ser más sencilla para todo el que haya seguido el curso de la gestión del Sindicato. Solamente lo que estaba y está sosteniendo en los tribunales contra los redactores del anteproyecto, debía bastar á los que pensaron aportar sus capitales para la construcción para abstenerse de la suscripción, unos por desengaños de los resultados y otros, aunque entusiastas, por precaución, puesto que un Sindicato que niega el pago de un trabajo hecho á sus instancias mediante un contrato, y lo niega, tratando de esquivar su responsabilidad como Sindicato, sociedad, compañía, etc., pues aún no hemos logrado saber cuáles son sus fundamentos de existencia; un Sindicato en estas condiciones que no asume responsabilidades, ¿puede inspirar garantía al particular que vaya á depositar en sus cajas el producto de sus economías? Veá, pues, el lector, lo fundado de nuestras profecías.

Excusado es decir que la poderosa Compañía del Norte ni aun se dignó preocuparse por estos trabajos, toda vez que los mismos encargados de realizarlos eran, aunque inconscientes, los principales enemigos de la idea.

Reducido el Sindicato del Meridiano á la impotencia, no faltaron personas que, comprendiendo la conveniencia de la línea, aunque planteado el asunto de manera más práctica, hicieron gestión para su construcción y trataron de unir sus fuerzas á las del Sindicato, pero este debió creerse en tales condiciones de autonomía y absolutismo, que consideró inaceptable tal unión, á pesar de carecer de medios para obrar por sí sólo, decidido á seguir defendiendo la bandera del Meridiano, como el jefe de un reducto que para defenderlo de un ataque próximo, despidiera á la tropa á sus órdenes y se pusiera á jugar al tresillo con los oficiales.

(Se continuará.)

RECLAMACIONES Y RUEGOS

La calle del Sur, hoy llamada de Méndez-Alvaro, se halla, como es sabido, casi lindante al emplazamiento de la estación del Mediodía. Entre esta y la calle citada, queda una faja de terreno de muy poca anchura. Según el proyecto de la nueva estación y la rasante indicada para la calle de Méndez-Alvaro, en la cual ya se han hecho expropiaciones y desmontes, esta zona de terreno particular, debe desaparecer.

Pero es el caso, que ni el Ayuntamiento continúa las obras de ensanche, ni la Empresa del Mediodía expropia como es su deber, las parcelas allí enclavadas, y que entran en su proyecto de nueva estación.

En una de estas parcelas, por ejemplo, hay establecida una industria, y el propietario de ella no puede ponerla en explotación, porque á ello se opondría la Empresa del Mediodía, y sobre todo la División de ferrocarriles con arreglo al Reglamento de policía; y sin embargo, el mismo Reglamento previene para tal caso la inmediata expropiación de dicha industria.

Como la Empresa parece que no tiene gran prisa por hacer estas expropiaciones, llamamos la atención de la misma y de quien corresponda, pues creemos muy justo que todo propietario pueda disponer libremente de lo que es suyo, y en casos como este previsto por las leyes, que no pueda utilizarlo, se le indemnice al menos de lo que se le priva.

No dudamos que la Empresa apresurará la resolución de este asunto, toda vez que dichos terrenos, le son necesarios para completar su plan de reformas en su nueva estación.

Ferrocarriles secundarios.

Con objeto de que nuestros lectores puedan formar opinión concreta sobre el informe de la Comisión creada por Real decreto de 16 de Marzo de 1888 para la formación de un plan preliminar ó anteproyecto de red ferroviaria de segundo orden, copiamos á continuación dicho plan, el que nos servirá de base para su discusión en los números siguientes. Por el momento solo indicaremos que nos parece muy reducido el plazo de un mes para que las Corporaciones, funcionarios públicos, Empresas ó particulares, expongan modificaciones, y agradeceríamos al señor Ministro de Fomento que ampliase dicho plazo en bien de la mejor inteligencia para la resolución que en su día se adopte, y no tener después que condolerse de las deficiencias de la red secundaria como hoy lo hacemos por las de que adolece la red principal.

En el número siguiente empezaremos á tratar el asunto con toda la atención que se merece.

*
* *

MINISTERIO DE FOMENTO

DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS

Anteproyecto de plan de ferrocarriles secundarios á que se refiere la Real orden inserta en la página 215, y que ha sido propuesto por la Comisión creada por Real decreto de 16 de Marzo de 1888.

Advertencia. Las longitudes que en la relación se asignan á las diversas líneas, son únicamente aproximadas.

DESIGNACIÓN DE LAS LÍNEAS Y POBLACIONES PRINCIPALES DE PASO	PROVINCIAS QUE ATRAVIESAN	SECCIONES CORRESPONDIENTES Á CADA PROVINCIA	Longitudes.	
			De cada sección.	De toda la línea.
Bahamonde á Vivero por Villalba.....	Lugo.....	»	»	60
Durango á Mondragón por Elorrio.....	Vizcaya.....	»	»	22
Ermúa á Ondarroa por Marquina.....	Vizcaya.....	»	»	25
Guernica á Bermeo por Mundaca.....	Vizcaya.....	»	»	15
Guernica á Lequeitio.....	Vizcaya.....	»	»	25
Haro á Pamplona por la Guardia y Estella y ramal á Logroño.....	Alava.....	Haro al límite de Navarra.....	51	
	Navarra.....	Logroño á Pamplona.....	112	163
Marín á Cangas.....	Pontevedra.....	»	»	22
Negreira á Lage.....	Coruña.....	»	»	56
Oca á Cambados por Caldas del Rey.....	Pontevedra.....	»	»	50
Orense á la frontera de Portugal por Verín.....	Orense.....	»	»	85
Padrón á Santa Eugenia.....	Coruña.....	»	»	50
Palanquinos á Arriendas por Ribota.....	León.....	Palanquinos á Ribota.....	141	
	Oviedo.....	Ribota á Arriendas.....	30	171
Porriño á Mondariz por Puenteareas.....	Pontevedra.....	»	»	22
Ponferrada á Pravia por Villablino.....	León.....	Ponferrada á Leitariegos.....	67	
Leitariegos y Cangas de Tineo.....	Oviedo.....	Leitariegos á Pravia.....	120	187
Posada á Canero por Tineo.....	Oviedo.....	»	»	60
Puente Caldelas al ferrocarril de Redondela á Pontevedra.....	Pontevedra.....	»	»	10
Renedo á Alceda por Puente Viego y Ontaneda.....	Santander.....	»	»	22
Rioseco á Palanquinos por Mayorga.....	Valladolid.....	Rioseco á Mayorga.....	46	86
	León.....	Mayorga á Palanquinos.....	40	
Rioseco á Villada por Villalón.....	Valladolid.....	Rioseco á Villalón.....	35	48
	Palencia.....	Villalón á Villada.....	13	
San Clodio á Ginzo de Limia.....	Orense.....	»	»	
Santiago á Cerneida por Negreira, Muros, Corcubión y Carballo y ramal á Noya.....	Coruña.....	Santiago á Muros y ramal á Noya.....	70	70
	Coruña.....	Muros á Cerceda.....	126	
	Coruña.....	Santiago al límite de la provincia de Coruña.....	25	196
Santiago á Ribadavia por Oca, Lalín y Carballino.....	Pontevedra.....	Parte comprendida en la provincia de Pontevedra.....	60	
	Orense.....	Límite de la provincia de Pontevedra á Ribadavia.....	40	
Santoña á Medina de Pomar por Ramales, Villasante y Villasana de Mena.....	Santander.....	Santoña á Villasante (límite de la provincia de Burgos).....	60	125
	Burgos.....	Villasana de Mena (límite de la provincia de Burgos á Medina de Pomar).....	47	
	Vizcaya.....	Somorrostro á Ontón.....	6	107
Somorrostro á Ferrol, Laredo, Santander, San Vicente, Llanes, Infesto, Oviedo, Pravia, Luarca, Castropol, Ribadeo, Vivero y Ortigueira.....	Santander.....	Ontón á Santander.....	72	
	Santander.....	Santander á Unquera.....	77	
	Oviedo.....	Unquera á Porto.....	340	
	Lugo.....	Porto á Barquero.....	85	
	Coruña.....	Barquero á Ferrol.....	75	
Túy á La Guardia.....	Pontevedra.....	»	»	655
Vigo á Bayona.....	Pontevedra.....	»	»	28
Villalón á Palencia.....	Palencia.....	»	»	25
Villaviciosa á Avilés por Gijón.....	Oviedo.....	»	»	37
Arganda á Colmenar de Oreja por Morata y Chinchón.....	Madrid.....	»	»	60
Arroyo á Oropesa por Alcántara, Plasencia y Jarandilla.....	Cáceres.....	Arroyo á Alcántara.....	50	32
	Cáceres.....	Alcántara á Plasencia.....	96	
	Cáceres.....	Plasencia á Oropesa.....	110	256
Avila por Piedrahita y Barco á Béjar.....	Avila.....	»	»	101
Benavente á Puebla de Sanabria por Mombucy.....	Zamora.....	»	»	96
Cáceres á Logrosán por Trujillo.....	Cáceres.....	Cáceres á Trujillo.....	54	
	Cáceres.....	Trujillo á Logrosán.....	50	104
Ciudad Rodrigo á Cañaveral por Puerto de Perales.....	Salamanca.....	Ciudad Rodrigo á Puerto de Perales.....	40	
	Cáceres.....	Puerto de Perales á Cañaveral.....	60	100

DESIGNACIÓN DE LAS LÍNEAS Y POBLACIONES PRINCIPALES DE PASO	PROVINCIAS QUE ATRAVIESAN	SECCIONES CORRESPONDIENTES Á CADA PROVINCIA	Longitudes.	
			De cada sección.	De toda la línea.
Cubo (estación del ferrocarril de Astorga á Malpartida), á Vadillo por Fuente Saúco.....	Zamora.....	»	»	52
Estación de Doñinos á Baños de Calzadilla por Ledesma....	Salamanca.....	»	»	33
Fuentes de San Esteban á Sequeros.....	Salamanca.....	»	»	46
Madrid á Colmenar Viejo por Fuencarral.....	Madrid.....	»	»	33
Matapozuelo á Rueda.....	Valladolid.....	»	»	15
Morata á Orusco por Perales de Tajuña.....	Madrid.....	»	»	40
Nava del Rey á Alaejos.....	Valladolid.....	»	»	13
Navalcarnero á Cadalso de los Vidrios.....	Madrid.....	»	»	43
Rioseco á Villafacina (estación del ferrocarril de Malpartida á Astorga) por Villalpando.....	Valladolid.....	Rioseco al límite de la provincia de Valladolid.....	15	49
	Zamora.....	Límite de la provincia de Valladolid á Villafacina.....	34	
Rioseco á Toro.....	Valladolid.....	Rioseco al límite de la provincia Valladolid.....	36	57
	Zamora.....	Límite de la provincia de Valladolid á Toro.....	21	
San Martín de Valdeiglesias á Candeleda por Arenas de San Pedro.....	Avila.....	»	»	75
Bogajo (estación de) á Villarino de los Aires por Vitigudino.	Salamanca.....	»	»	52
Talavera á Navahermosa.....	Toledo.....	»	»	57
Talavera á Arenas de San Pedro.....	Toledo.....	»	»	60
Toledo á Cabañas.....	Toledo.....	»	»	16
Toledo á Ventas de Peña Aguilera.....	Toledo.....	»	»	48
Torrijos á Navalcarnero.....	Toledo.....	»	»	43
Valladolid á Tordesillas por Simancas.....	Valladolid.....	»	»	32
Almadenejos á Almadén.....	Ciudad Real.....	»	»	12
Valladolid á Calatayud por Peñafiel, Aranda y Almazán.....	Valladolid.....	Valladolid á Peñafiel.....	57	305
	Burgos.....	Peñafiel á San Esteban de Gormaz	78	
	Soria.....	San Esteban de Gormaz á Calatayud.....	170	
Gibraleón á Ayamonte por Cartaya.....	Huelva.....	»	»	50
Jerez á Arcos.....	Cádiz.....	»	»	36
La Palma al Almonte.....	Huelva.....	»	»	18
Linares á Riotinto por La Carolina, Pozoblanco, Fuenteovejuna y Fuente de Cantos.....	Córdoba.....	»	»	391
Loja á Torre del Mar por Vélez Málaga.....	Málaga.....	»	»	40
Llerena á Valsequilla.....	Badajoz.....	»	»	74
Manzanares á Infantes.....	Ciudad Real.....	»	»	54
Málaga á Almería por Vélez Málaga, Torrox, Motriz y Adra.....	Málaga.....	Málaga al límite de la provincia de Granada.....	68	222
	Granada.....	Longitud en la provincia de Granada.....	81	
	Almería.....	Límite de la provincia de Granada á Almería.....	70	
Estación de la Nava (ferrocarril de Zafra á Huelva) á Aracena.....	Huelva.....	»	»	24
Palmas á Agaete.....	Canarias.....	»	»	55
Piedrabuena á Ciudad Real.....	Ciudad Real.....	»	»	25
Puertollano á Almodóvar.....	Ciudad Real.....	»	»	11
San Fernando á Alcalá de los Gazules por Chiclana.....	Cádiz.....	»	»	24
Santa Cruz de Tenerife á Orotava.....	Canarias.....	»	»	54
Sevilla á Castillo de los Guardas.....	Sevilla.....	»	»	55
Albacete á Alcázar y ramal á las fábricas de San Juan.....	Albacete.....	»	»	77
Alicante á Játiva por Alcoy, Cocentaina, Albaida y Onteniente.....	Alicante.....	Alicante á Alcoy.....	»	83
	Alicante.....	Alcoy á Játiva.....	46	
Alicante á Denia.....	Alicante.....	»	»	87
Almería á Huércal Overa por Vera, Sorbas y Tabernas.....	Almería.....	»	»	90
Baeza (estación de) á Villacarrillo por Ubeda.....	Jaén.....	»	»	63
Baza á Huescar.....	Granada.....	»	»	42
Cieza á Yecla.....	Murcia.....	»	»	53
Cuenca á Utiel por Landete.....	Cuenca.....	»	»	107
Cuenca á Villarrobledo por San Clemente y Ramales, desde este punto á Belmonte y Motilla del Palancar.....	Cuenca.....	Cuenca á Villarrobledo.....	»	208
	Cuenca.....	Ramal á Belmonte.....	118	
	Cuenca.....	Ramal á Motilla.....	35	
Cullera á Jaraco.....	Valencia.....	»	»	19
Granada á Calahonda por Lanjarón, Orgiva y Motril.....	Granada.....	»	»	90
Hellín á Gerte.....	Albacete.....	»	»	66
Linares á Puertollano.....	Jaén.....	»	»	40
Monóvar á Pinoso.....	Alicante.....	»	»	19
Murcia á Caravaca por Mula.....	Murcia.....	»	»	78
Murcia á Yecla por las Ventas de las Quemadas y Pinoso....	Murcia.....	»	»	78

DESIGNACIÓN DE LAS LÍNEAS Y POBLACIONES PRINCIPALES DE PASO	PROVINCIAS QUE ATRAVIESAN	SECCIONES CORRESPONDIENTES Á CADA PROVINCIA	Longitudes.	
			De cada sección.	De toda la línea.
Pinos Puente á Martos por Alcalá la Real.....	Jaén..... Granada.....	Martos á Alcalá..... Alcalá á Pinos.....	50 36	86
Ternel á Landete y ramal á las minas de Henarejos.....	Teruel-Cuenca.....	».....	»	30
Taberna á María por Vélez Rubio.....	Almería.....	».....	»	16
Totana á Mazarrón.....	Murcia.....	».....	»	32
Valencia á Liria.....	Valencia.....	».....	»	19
Villena á Alcoy.....	Alicante.....	».....	»	42
Briviesca á Traspaderne por Pino de Bureba.....	Burgos.....	».....	»	31
Burgo de Osma á Uccero.....	Soria.....	».....	»	27
Castellón á Mora de Rubielos.....	Castellón.....	».....	»	81
Forcall á empalmar con la línea de Castellón á Mora de Rubielos.....	Castellón.....	».....	»	75
Guadalajara á Trillo por Brihuega y Cifuentes.....	Guadalajara.....	».....	»	58
Guadalajara á Priego por la Isabela.....	Guadalajara.....	».....	»	92
Haro á Escavay por Santo Domingo de la Calzada.....	Logroño.....	».....	»	33
Jadraque á Atienza por Hiendelaencina.....	Guadalajara.....	».....	»	52
Luco á Caspe por Montalbán y Alcañiz.....	Teruel..... Zaragoza.....	Luco á Utrillas..... Utrillas á Caspe.....	62 90	152
Miranda á Reinosa por Villarcayo y Traspaderne.....	Burgos.....	».....	»	51
Moureal á Setiles.....	Teruel.....	».....	»	36
Pinarejos ó Sancho Nuño á Coca.....	Segovia.....	».....	»	24
Puebla de Híjar á Ariño.....	Teruel.....	».....	»	27
San Esteban de Gormaz á Retortillo.....	Soria.....	».....	»	48
Salas de los Infantes á Castroggeriz por Lerma.....	Burgos.....	».....	»	94
Segovia á Burgos por Sepúlveda, Aranda de Duero y Lerma.....	Segovia..... Burgos.....	Segovia á Aranda..... Aranda á Burgos.....	108 88	196
Sepúlveda á Ayllón por Riaza.....	Segovia.....	».....	»	39
Sepúlveda á San Miguel de Bernuy.....	Segovia.....	».....	»	49
Sigüenza á Molina de Aragón.....	Guadalajara.....	».....	»	120
Soria á Calahorra y ramal á Valdeavellano.....	Logroño..... Soria.....	Soria á Calahorra..... Ramal á Valdeavellano.....	87 27	114
Soria á Salduero.....	Soria.....	».....	»	48
Soria á Gomar.....	Soria.....	».....	»	54
Tarazona al ferrocarril de Soria á Gómara por Agreda.....	Soria.....	».....	»	60
Tardeleuende ó Matamala á Gormaz.....	Soria.....	».....	»	30
Teruel á Landete.....	Teruel-Cuenca.....	».....	»	90
Valdelinares á Rubielos.....	Teruel.....	».....	»	36
Cuéllar á Collado Hermoso por Pinarejo y Turégano.....	Segovia.....	».....	»	81
Vinaroz á Forcall por Morella.....	Castellón.....	».....	»	64
Agramunt á Seo de Urgel por Pons.....	Lérida..... Lérida.....	Agramunt á Pons..... Pons á Seo de Urgel.....	17 70	87
Besalú á Rosas por Figueras.....	Gerona.....	».....	»	44
Calahorra á Estella.....	Navarra-Logr. ^o	».....	»	36
Cariñena á Daroca.....	Zaragoza.....	».....	»	39
Ciudadela á Villacarlos por Mahón.....	Menorca.....	».....	»	94
Gerona á San Juan de las Abadesas por Besalú y Olot.....	Gerona..... Gerona.....	Gerona á Olot..... Olot á San Juan de las Abadesas.....	50 30	80
Gerona á Palamós por La Bisbal y Palafurgell.....	Gerona.....	».....	»	35
Gerona á San Feliu de Guixols por Llagostera.....	Gerona.....	».....	»	38
Huesca á empalmar entre Graus y el Grado con la de Tarazona á Graus.....	Huesca.....	».....	»	85
Lérida á Cervera por Balaguer y Agramunt.....	Lérida..... Lérida.....	Lérida á Balaguer..... Balaguer á Cervera.....	24 48	72
Manacor á Puerto de Colom por Felanitx.....	Mallorca.....	».....	»	27
Manresa á Guardiola por Berga y ramal á Serchs.....	Barcelona.....	».....	»	69
Manresa á Cardona.....	Barcelona.....	».....	»	38
Martorell á Cervera por Igualada.....	Barcelona.....	Martorell á Igualada.....	38	
Pasajes á Jaca por Pamplona, Monreal y Sangüesa.....	Lérida.....	Igualada á Cervera.....	28	65
	Guipúzcoa Na- varra y Hues- ca.....	».....	»	201
Puebla á Alcudia por Pollensa.....	Mallorca.....	».....	»	19
Ricla á Híjar por Cariñena y Belchite.....	Zaragoza.....	».....	»	120
San Sebastián á Elgoibar por Deva.....	Guipúzcoa.....	San Sebastián á Deva.....	50	
	Guipúzcoa.....	Deva á Elgoibar.....	18	68

DESIGNACIÓN DE LAS LÍNEAS Y POBLACIONES PRINCIPALES DE PASO	PROVINCIAS QUE ATRAVIESAN	SECCIONES CORRESPONDIENTES Á CADA PROVINCIA	Longitudes.	
			De cada sección.	De toda la línea.
Sils á Olot por Santa Coloma.....	Gerona.....	»	»	53
Tarragona á Graus por Reus, Falset y Fraga.....	Tarragona.....	Tarragona á Fraga.....	110	220
Tarragona á Cervera por Vals.....	Lérida-Huesca.....	Fraga á Graus.....	110	
Zaragoza á Lérida por Pina y Fraga.....	Tarragona.....	»	»	76
	Zaragoza.....	Zaragoza á Fraga.....	100	134
Zuera á Egea.....	Lérida.....	Fraga á Lérida.....	84	
Zumárraga á Zumaya por Azpeitia.....	Zaragoza.....	»	»	76
	Guipúzcoa.....	»	»	85

Madrid 13 de Enero de 1893.—El Director general de Obras públicas, *Benigno Quiroga Ballesteros*.

NOTICIAS GENERALES

Ferrocarril de Zafra á Huelva.—El consejo de Administración de dicho ferrocarril, teniendo en cuenta lo dispuesto en los artículos 55 y 56 de sus estatutos, y según acuerdo tomado en sesión de 30 de Diciembre último, convoca á los señores accionistas á Junta general ordinaria, que se celebrará el 22 de Marzo próximo, á las dos de la tarde, en el domicilio social, calle de Alcalá, 49, cuadruplicado, principal derecha.

Los señores accionistas, poseedores de 50 acciones por lo menos, que quieran tomar parte en la Junta, deberán depositar en la caja de la Compañía en Madrid, ó en Londres, antes del día 22 de Febrero, las acciones que les den derecho de asistencia, recogiendo el oportuno resguardo nominativo.

Tranvía de Jerez de la Frontera.—Se ha presentado en el Gobierno civil de Jerez de la Frontera un proyecto para la construcción de un tranvía en la citada población.

Ferrocarril de Madrid á Arganda.—El consejo de Administración de esta Compañía, convoca á junta general extraordinaria, que se celebrará el día 12 de Febrero del presente año, en el domicilio social, Claudio Coello, 7, para dar cuenta del estado actual de la Compañía.

Tranvía á vapor de Alberique á Valencia.—Se ha otorgado á D. Carmelo Lacal y Sorí la concesión del tranvía con motor de vapor de Alberique á Valencia, que ha de pasar por los pueblos ó términos municipales de Masalavar, Montortal, Alcudia de Carlet, Alginet, Torre de Espinosa, Alcazar, Beniparrell, Catarroja y Masanasa, utilizando en parte la carretera de segundo orden de Casas del Campillo á Valencia y algunas calles y terrenos particulares de los pueblos citados.

Ferrocarriles andaluces.—El cupón núm. 5, vencimiento de 1.º de Febrero de 1893, de obligaciones 3 por 100, segunda serie de la Compañía, será pagado, á partir del 1.º de dicho mes, á razón de francos 7,20 líquido de impuesto:

En Paris, en la caja del Banco de Paris y de los Países Bajos, rue d'Antin, 3.

En Bruselas y Ginebra, en la caja de la sucursal del Banco de Paris y de los Países Bajos.

En Madrid, en pesetas, en la caja del Credit Lyonnais.

En Barcelona, en pesetas, en la caja del Crédito Mercantil.

El día 10 de Febrero, á las doce de la mañana, tendrá lu-

gar en las oficinas de la Dirección en Málaga, el sorteo para la amortización de las obligaciones «Andaluces», segunda serie, correspondientes al ejercicio de 1893.

Compañía del Norte.—Desde 1.º de Febrero se pagará á las acciones de la línea de Lérida á Reus y Tarragona, el cupón núm. 15, á razón de pesetas 7,50 por cédula.

En Madrid, oficinas de la estación del Norte y en el Crédito Moviliario español.

En Barcelona, crédito Mercantil.

En Paris, en el Crédito Moviliario español.

Tranvía de Villanueva de Castellón.—Don Manuel Granell y Pascual ha solicitado la construcción de un tranvía movido por fuerza animal, desde Villanueva de Castellón á Pueblalarga, estación del ferrocarril de Almansa á Valencia.

Tranvía eléctrico.—Se ha solicitado la concesión para esta corte de un tranvía con motor eléctrico, que partiendo de la plaza de la Cibeles, termine en el paseo de carruajes y casa de fieras del Retiro.

Ferrocarril de Santiago á Cambre.—La *Gaceta oficial* del 18 de Enero último publica la convocatoria para la subasta del ferrocarril de Santiago á Cambre, que se verificará en el local correspondiente del Ministerio de Fomento el día 19 de Abril próximo. La ley de 25 de Julio de 1892 declara de servicio general este ferrocarril y le otorga la subvención de la cuarta parte del importe de su presupuesto, siempre que no exceda de 60.000 pesetas por kilómetro.

ADVERTENCIA

Rogamos á todas las corporaciones y personas á quienes remitimos nuestro primer número, que en caso de no ser de su agrado la suscripción, se sirvan devolvérselo. Consideraremos, por lo tanto, como suscriptores á los que no lo devuelvan, presentando al cobro los correspondientes recibos.

La abundancia de original y la importancia y premura del asunto de ferrocarriles secundarios que nos obliga á la inserción del informe de la Comisión, nos impide publicar grabados en este número, como era nuestro propósito.

(Prohibida la reproducción.)

MADRID—TIPOGRAFÍA FRANCO-ESPAÑOLA, BAILÉN, 26