



L. F.

AÑO I

MADRID 15 DE ABRIL DE 1893

NÚM. 6.º

Se publica los días 1 y 15 de cada mes.

No se devuelven los originales.

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

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

SUSCRIPCION

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

Pago adelantado.

Por una grave enfermedad de nuestro querido amigo el Sr. Riera, nos vemos obligados á suprimir en el presente número el artículo referente al asunto del ferrocarril del Meridiano.

Confiamos en el pronto restablecimiento de nuestro distinguido colaborador, esperando que en el siguiente podremos dar la continuación de los referidos artículos.

NUESTRAS RECLAMACIONES

Como era de suponer, y así nos lo esperábamos, la sección titulada "Reclamaciones y Ruegos", ha dado hasta ahora escasísimo resultado, lo que prueba en primer término lo poco que supone la prensa, sea ó no profesional para las Compañías de ferrocarriles y para las Inspecciones gubernativas. Se hace una denuncia de un hecho abusivo, y ni siquiera se toman la molestia de desmentir el hecho, si lo merece, ni de comunicar por el mismo conducto de la denuncia que se han tomado medidas para corregir el abuso.

Esto, que á cualquiera publicación llevaría la más grande desanimación al ver lo ingobernable de nuestro país, no puede retraernos de nuestros propósitos claramente especificados en nuestro primer número, y ya que por las Compañías se nos juzgue de cortísima talla al tratar de elevarnos hasta su altura cuando se trata de reclamaciones hechas en nombre del país, apelaremos por nuestra parte á todos los medios que nuestra imaginación nos sugiera, para que lleguen á oído de las personas encargadas por el país de hacer respetar los intereses de este, y al menos

de este modo habremos defendido una causa santa y digna, por más que todas las de esta clase son las que más se pierden.

Un ejemplo, sobre el que habremos de insistir hasta que nos oiga todo el país. Las Compañías de ferrocarriles, son meramente individualidades comerciales que en tanto hacen un servicio en cuanto se les abona su importe al tipo señalado; y así como no se desconoce por el público el derecho de las Compañías á enterarse si el pago es completo y en buena moneda, del mismo modo el público tiene derecho á cerciorarse de si la cantidad que satisface corresponde á las unidades por las que se efectúa la operación. En una palabra: ¿qué garantías tiene el particular para saber si una mercancía que remita de Madrid á Chinchilla, por ejemplo, ha de abonar con relación á 298 kilómetros?; que no será mayor la distancia, ya habrá tenido buen cuidado la Compañía de cerciorarse; ¿y si es menor?; el resultado sería un aumento de coste tal vez insignificante para cada expedición; pero considérese el número de expediciones verificadas en cada línea desde su inauguración y el número de kilómetros de estas, y se comprenderá que á estas horas la cantidad cobrada indebidamente al país será fabulosa.

El remedio de esto, es una inmediata rectificación de la medida de las líneas, llevada á cabo por comisiones técnicas nombradas por las Compañías, por el Gobierno y por las Cámaras de Comercio.

Nos basta por hoy con apuntar la idea tratada muchas veces ya en la prensa, pero siempre con poco resultado; y como ya caminamos bajo este punto de vista, ofrecemos aportar cuantiosos datos que demuestren que el abuso que las Compañías puedan cometer al cobrar sus tarifas por el kilometraje actual

es inaudito y veremos si el Sr. Ministro de Fomento está dispuesto á consentirlo y el país á resistirlo.

E. R.

Consejos de Administración
de las principales Compañías de ferrocarriles.

Compañía de los ferrocarriles del Norte.

Presidente.

Excmo. Sr. Marqués de la Habana.

Consejeros.

Excmo. Sr. D. Francisco Sepúlveda.
" " " Faustino Rodríguez San Pedro.
" " " Eduardo León y Llerena.
" " " Alejandro Shee Saavedra.
" " Marqués de La Viesca.
" " D. Angel Clavijo.
" " " Federico Luque.
" " " José Antonio de Ibarra.
" " Marqués del Pazo de la Merced.
" " D. Vicente Gomis.
" " " José Maycas.
" " " Ricardo de Arellano.

Secretario.

Sr. D. Pedro Méndez Vigo.

**Compañía de los ferrocarriles
de Madrid á Zaragoza y á Alicante.**

Presidente.

Excmo. Sr. D. Alejandro Llorente.

Consejeros.

Excmo. Sr. D. Ignacio Bañer.
" " " Rafael Clemente.
" " Marqués de Urquijo.
" " D. José Luis Albareda.
" " " Alejandro Pidal y Mon.
" " " Manuel María Alvarez.
" " " Miguel Martínez Campos.
" " " Gustavo Bañer.

Secretario.

Sr. D. Manuel de Ojeda.

Compañía de los ferrocarriles Andaluces.

Presidente.

Excmo. Sr. D. Antonio Cánovas del Castillo.

Consejeros.

Excmo. Sr. D. Luis Silvela.
" " " Emilio Cánovas del Castillo.
" " " Eusebio Page.
" " Marqués de Guadalmina.
" " D. Francisco Silvela.

Secretario.

Sr. D. Pablo de Gorostiza.

FERROCARRIL DE MEMEREA Á COLINDRES

Acerca de este proyecto, escribe lo siguiente *El Porvenir Vascongado*, apreciable diario de Bilbao:

La provincia de Vizcaya se halla cruzada en todos sentidos de vías férreas que ponen en rápida comunicación á su capital con los pueblos de la misma, así como también con Guipúzcoa, Francia, Castilla y el interior de la península ibérica, satisfaciendo de este modo las necesidades cada vez más crecientes del comercio y de la industria, que son en la época actual germen de vida y prosperidad para los pueblos; pero no le sucede lo propio respecto de su limitrofe Santander, en cuya dirección, así como para Asturias, carece de vía perfeccionada, á pesar de las relaciones mercantiles que unen á ambas provincias.

En la actualidad, el que quiere hacer el recorrido en tren desde Bilbao á la importante ciudad santanderina, tiene que remontarse por el ferrocarril de Tudela á Bilbao hasta Miranda, tomar el tren en este punto para rebasar hasta Palencia por la línea de Madrid á Irún, y descender después por el ferrocarril de Alar á Santander con un recorrido de más de 500 kilómetros, recorrido enorme si se tiene en cuenta que la verdadera distancia que separa á ambos puntos, apenas llega á 100 kilómetros; y otro tanto les sucede á los viajeros que desde Asturias y Santander se dirigen á Bilbao, á Francia ó al interior de Europa, causando pérdidas de tiempo con las carestias inherentes á un recorrido tan grande.

Así se comprende que aun hoy se haga el viaje en coche ó en vapor, prefiriendo estos medios á pesar de las molestias sin cuento del primero y los peligros consiguientes á una navegación que, aunque corta, no deja de ser expuesta, atendiendo á que se hace en el proceloso y siempre movido Oceano Cantábrico, que en días de temporal, suele dejar tristes recuerdos entre los pescadores de la costa.

Si, pues, á pesar de todos estos inconvenientes y peligros, el movimiento entre Bilbao y Santander se verifica por la costa, no cabe la menor duda que, una vez construida la línea proyectada, arrastrará todo el tráfico de la zona que atraviesa y valles que á ella afluyen, dadas las comodidades, baratura y rapidez de los transportes.

Con las ventajas é inconvenientes que encierran, señálanse en la Memoria que hemos recibido, los trazados que pueden seguirse entre Memerea y Colindres y que son los siguientes: trazado por la Costa, trazado por Villaverde de Trucíos y Carranza y el trazado por Sopuerta, Castro, Guriezo y Ampuero.

Dados los elementos de la zona que habrá de atravesar la nueva línea, es de esperar que el proyecto de ferrocarril de Memerea á Colindres llegue á ser un hecho en breve plazo, constituyendo un caudal

no escaso de seguros rendimientos á los que en su realización tomen parte.

El recorrido total de la vía calcúlase en 49 kilómetros, 792 metros, y el coste se hace ascender en la Memoria á 200.000 pésetas por vía concluida, con inclusión de la expropiación, esplanaciones, obras de fábrica accesorias, material fijo y móvil.

FERROCARRILES DE PUERTO RICO

Se ha incoado el expediente para declarar la caducidad de la concesión de esta Compañía, y hay quien se propone activar enérgicamente la tramitación.

No podemos imaginar, que tales deseos, lo mismo hacia esta Compañía, que hacia otra cualquiera en su caso, tengan por objeto, el hacer un bien al país, ni siquiera el impedir con ello un mal; más bien nos inclinamos á ver en esos acometimientos, pasiones mal contenidas, ó esperanzas que no han sido satisfechas, en orden puramente particular.

Cada vez que oímos pedir la caducidad de concesiones de trabajos que no pueden principiarse ó no se pueden terminar por falta de garantías del negocio, ó por carecer de los recursos para llevarlos adelante, nos hace el efecto del que quiere saltarse un ojo por ver ciego á su vecino, y nada más que por el mal que hiciera.

El trazado de los ferrocarriles de Puerto Rico es sencillamente un disparate. Ceñir la isla de San Juan con una cinta de hierro, en concurrencia con el cabotaje, es idea que valiéndonos de frase vulgar, sólo se le pudo ocurrir á uno que asara la manteca.

Hay en Puerto Rico, pocos puertos y la mayor parte malos, y sin embargo, el ferrocarril une los unos con los otros, para que se hagan la concurrencia. Un barco los recorre todos en cortísimos días, y aún en tránsito para su destino, y sin embargo, se añade un ferrocarril que necesariamente no tendrá que transportar. Surgen de las montañas diferentes vías fluviales que desembocan rápidamente en el Océano produciendo frecuentísimos quebrados en la costa, y por lo mismo, se traza un ferrocarril en sentido vertical á todas ellas para que su construcción sea costosísima y á fin de que se encuentre espuesto á las violencias de todas las tormentas y avenidas. Se dispone á pesar de todo, dar á Puerto Rico el cinturón, y sin proyecto ni cálculo de coste se fija una cantidad arbitraria por kilómetro y sobre ella y no sobre otra asegura el Gobierno un interés.

Naturalmente, la experiencia ha demostrado que el coste es enormemente más excesivo y como el tráfico no cubre la diferencia, la empresa no puede prometer más que pérdida segura.

¿Cómo ha de construir? Y si ella lo deja ¿quién ha de querer sustituirla? Una de dos; ó existe el propósito de conseguir del Gobierno, modificaciones esen-

ciales en la concesión ó en el trazado, y en este caso la empresa actual tendría derecho á suponerse burlada y vendida, si ésto era otorgado á cualquiera otra, ó sino la caducidad que se pretende, tiene por fin meramente el hacer daño, sólo por el gusto de hacerlo á la Compañía y al país. Después de todo, el más interesado en sacar hoy adelante el negocio, es el que ha invertido en el mismo, capitales considerables.

Este es el modo verdadero con que debe mirarse este asunto.

Y repetimos que lo dicho sobre Puerto Rico es aplicable en absoluto á cualquiera otra línea de las que tiene en estudio la malevolencia.

(De *Los Negocios.*)

LOS FERROCARRILES DEL MUNDO

Según una Memoria presentada en la última sesión del Congreso internacional de ferrocarriles, á principios de 1891, la fecha más reciente, en la cual se han podido reunir todas las estadísticas, la longitud total de los ferrocarriles en explotación en el mundo entero, asciende á 617.285 kilómetros.

América es la parte del mundo donde los ferrocarriles han alcanzado el mayor desarrollo; representa nada menos 54 centésimas del total.

Europa representa un 36 por 100 de la longitud de los ferrocarriles del globo. En este continente, Alemania está á la cabeza con 42.869 kilómetros; Francia viene después con 38.895; luego la Gran Bretaña con 36.297; Rusia con 30.958; y Austria-Hungría con 27.113. Si se relaciona la longitud kilométrica con la población, Suecia está en primer lugar con 16/3 kilómetros por 10.000 habitantes. Francia, Dinamarca, Alemania, Bélgica y la Gran Bretaña, siguen después con las relaciones de 9'6, 9'4, 8'7, 8'6 y 8'5 kilómetros por 10.000 habitantes; mientras que Rusia presenta sólo 3'2 y Turquía 2 kilómetros para la misma población.

El inmenso territorio del Asia sólo tiene 5 1/2 por 100 del total de ferrocarriles, y esta cifra mínima está concentrada en un pequeño número de países. La India inglesa tiene 27.000 kilómetros. El Japón unos 2.700; Rusia asiática, 1.500, las colonias inglesas, 1.310; China, 200.

Se hallan además algunas líneas de poca importancia en las colonias francesas, española y portuguesa.

Idénticamente África tiene ferrocarriles repartidos en pocos países. Argelia y Tunez tiene 3.100 kilómetros. La colonia del Cabo, 3.000; Egipto, 1.544; Natal y Transvaal unos 600. El continente Negro representa tan sólo 1 1/2 por 100 del total.

Los ferrocarriles de Oceanía, excepción de una corta línea en las islas de Hawai, se halla únicamen-

te en la Australia y en las islas vecinas. La longitud representa 3 por 100 del total de los ferrocarriles del globo.

El capital total representado por los ferrocarriles del mundo, es de ciento ochenta y tres mil millones de francos, ó sea un promedio de 225.000 francos por kilómetro.

ANUARIO DE FERROCARRILES

Hemos recibido una excelente obra titulada *Anuario de Ferrocarriles*, debida á la pluma de don Enrique de la Torre, empleado en el servicio de la Intervención y Estadística de los caminos de hierro del Norte.

El mejor elogio que podemos hacer de obra tan útil, lo mismo para las Compañías de ferrocarriles que para sus empleados, así como para el comercio en general, es el transcribir íntegro el sumario de las materias que dicho *Anuario* abraza:

Primera parte.

Prólogo, por D. Pedro Ribera, ingeniero y Jefe del movimiento en la Compañía de los caminos de hierro del Norte.

Historia de los ferrocarriles y de su establecimiento en España.

Los ferrocarriles del mundo; kilómetros abiertos á la explotación por naciones, con la extensión y población de éstas.

Kilómetros que se han concedido y abierto á la explotación en España desde el año 1845.

Kilómetros concedidos hasta el año 1890 por provincias, relacionándolos con la extensión y población, indicando la distancia desde Madrid á cada capital siguiendo la vía más corta.

Enumeración de los concesionarios y líneas otorgadas durante los años 1891 y 92.

Centros oficiales de ferrocarriles, ingenieros de la Junta superior consultiva, divisiones, personal facultativo y administrativo afecto á las mismas, y Jefes de negociado en el Ministerio de Fomento.

Capital, obligaciones y subvenciones de los ferrocarriles en España.

Compañías explotadoras de ferrocarriles que existen en España, con el número de kilómetros y de estaciones en cada línea ó ramal.

Tranvías en explotación en 1.º de Enero de 1893.

Razón y domicilio social de cada Compañía, fechas de su concesión, capital representado por acciones, obligaciones y subvenciones, productos de los años 1891 y 92, clasificados por conceptos y velocidades, gastos de la explotación y toneladas transportadas en el año. Relación y señas del domicilio de sus Consejeros de Administración y alto personal, y número de empleados que tienen por servicios.

Datos estadísticos de la explotación en varias Compañías.

Cotizaciones oficiales durante el año 1892 de sus acciones y obligaciones.

Número y clase del material móvil que poseen las Compañías de ferrocarriles, y recorrido de los trenes en cada una.

Datos estadísticos generales del movimiento de trenes, material móvil, su capacidad, accidentes ocurridos, etc.

Velocidades de los trenes y material dotado de frenos automáticos en la Compañía del Norte.

Ferrocarriles de Cuba y Puerto Rico.

Sociedad de empleados de ferrocarriles.

Segunda parte.

Extracto de los derechos y deberes de los viajeros, remitentes y consignatarios.

Distancias kilométricas de Madrid á Lisboa, Oporto, Londres, París, Burdeos y Marsella, costas y fronteras.

Distancias kilométricas desde todas las estaciones de los ferrocarriles abiertos á la explotación hasta el 31 de Enero de 1893, á los empalmes y bifurcaciones situados sobre cada línea.

Despachos centrales para los ferrocarriles que hay establecidos en España.

Idea general de las tarifas y reglas para hacer las tasas.

Bases de percepción en todas las líneas españolas.

Tarifas del Tesoro, sello, carga y descarga, con expresión de las líneas donde se cobra, y plazos reglamentarios de transporte.

Las tres tarifas especiales combinadas que tienen aplicación más general—X 1, X 2 y X 3—para envases y embalajes vacíos, para encargos y pequeños paquetes y para los paquetes postales internacionales, respectivamente.

Índice de tarifas especiales combinadas, vigentes en 1.º de Febrero de 1893.

Estaciones de igual ó parecido nombre para evitar las falsas direcciones.

Tarifas para el servicio telegráfico.

Índice legislativo de ferrocarriles.

Índice alfabético general de estaciones, con indicación de si admite paquetes postales y telegramas, páginas en que se hallan las distancias y situación en el mapa.

Un mapa á cinco colores para distinguir las diversas Compañías explotadoras.

EL SILBIDO DE LAS LOCOMOTORAS

Todo tiene su historia; hasta el silbido de las locomotoras. ¿Cuál es el origen del silbido de éstas?

Á principios del año 1833, la máquina *Samson*, del ferrocarril de Leicester á Swannington, arrolló en el paso nivel de Thornton una carreta tirada por un caballo que iba llena de hortalizas y de huevos para vender en el mercado de Leicester. El maquinista avisó tocando el cuerno que en aquella época se usaba, sin conseguir asustar al caballo ni llamar la atención del conductor; así es que la carreta fue lanzada á muchos metros de distancia y convertidos en tortilla las ochenta docenas de huevos que conducía.

El accidente produjo mucho ruido. El mismo día, Mr. Ashien Bagster, director de la línea, encaminóse á Alton Grange, donde residía Jorge Stephenson, que era á la vez administrador y el primer accionista de la Compañía, para hablarle del asunto. Bagster le preguntó si no sería posible colocar en la máquina un silbato que funcionara por medio del vapor. "La idea es buena—dijo Stephenson,—y haremos un ensayo para ver lo que resulta.,,

El primer silbato fue establecido por un fabricante de instrumentos de música del país, con tan excelente éxito, que el Consejo de Administración del ferrocarril acordó que pusiera silbatos como aquéllos en todas las máquinas de la Compañía.

Primero hubo que pagar el caballo, el vehículo, las 50 libras de hortalizas y las 80 docenas de huevos.

De modo que el silbido de nuestras locomotoras tiene su origen en una tortilla de 960 huevos. *Felix qui potuit rerum cognoscere causas.*

Después redactóse un reglamento prohibiendo, bajo severas penas, la circulación de máquinas que no se hallaran provistas de una trompeta de vapor, pues tratábase más bien de una trompeta que de un silbato, el cual reemplazó á aquélla al poco tiempo y ha venido subsistiendo hasta ahora.

Ya en 1836 las locomotoras llevaban el silbato tal como hoy le conocemos, y en 1837 las máquinas del primer ferrocarril que circuló en Francia, en la línea de Saint-Germain, iban provistas de silbatos.

Terah Colburn dice en su *Locomotive Engineering* publicado en Glasgow, que ese instrumento apareció en la forma que tiene en la actualidad merced á Monsieur Fyfe, jefe del servicio de máquinas en el ferrocarril de Liverpool á Manchester, en 1835.

Un obrero de la casa Scharp Roberts, de Manchester, llamado Tomás Turner, que estaba trabajando en las forjas de Dowlais en el país de Gales, oyó un silbido producido por el pistón de una caldera de vapor. Esto le sirvió á Mr. Fyfe para ejecutar los silbatos que aplicó á las locomotoras. De forma que se aprovechó aquel descubrimiento surgido de las máquinas fijas, lo mismo que las máquinas de vapor tomaron el regulador de fuerza centrífuga descubierto merced á los molinos harineros.

RECLAMACIONES Y RUEGOS

El *Agente Ferroviario Español* llama la atención del señor Ministro de Fomento sobre el hecho de continuar paralizadas las obras del ferrocarril de Sagunto, Teruel y Calatayud, faltando ocho meses para espirar la concesión, plazo imposible para construir 275 kilómetros.

En la línea de Bobadilla á Algeciras, ocurren frecuentemente desprendimientos de tierras, que denotan una defectuosa construcción. Especialmente del kilómetro 123 al 200 no pasa día sin que sufran interrupciones los trenes, haciéndose necesario el trasbordo.

¿Es tan difícil la recomposición de ese trayecto, que no pueda llevarse á cabo de una vez y evitar al público los peligros y retrasos consiguientes?

CARTERA QUINCENAL

Compañía de las Minas y Ferrocarril de Bacarés, Almería y extensión.—El Consejo de Administración convoca á Junta general de accionistas para el 18 del actual, á las dos de la tarde, en el domicilio social, Rue de la Pepinière, núm. 17, en Bruselas. Discutirá el informe del Consejo de Administración y del Comisario, la aprobación del balance y de la cuenta de pérdidas y ganancias durante el ejercicio de 1892 y el nombramiento de un Administrador y de un Comisario.

Compañía de los ferrocarriles económicos de Asturias.—Se convoca á Junta general de accionistas para el día 21 del corriente mes de Abril, en el domicilio social, calle del Río de San Pedro, núm. 1, Oviedo, á las doce de la mañana, con objeto de examinar y aprobar en su caso las cuentas del último ejercicio.

Crédito general de Ferrocarriles (en liquidación).—Terminada la liquidación de la Sociedad, se avisa á los interesados que no se hayan presentado á percibir el importe acordado por la Junta general extraordinaria, celebrada el 19 de Julio de 1891, que en el último ó improrrogable término de dos meses, contados desde el 6 de Abril, podrán presentarse á cobrar las pesetas 187,50, asignadas á cada una de las acciones al portador y cédulas de fundador, y las pesetas 12,50 que por equidad se señalaron á las acciones nominativas.

Las acciones y cédulas podrán presentarse en Madrid, Infantas, 31; en Barcelona, en el Banco Hispano-Colonial, y en Bilbao, en casa de D. C. Jaquet.

Compañía del ferrocarril de Madrid á Villa del Prado.—El lunes 8 de Mayo próximo se celebrará Junta general extraordinaria, en el domicilio social, calle de Atocha, núm. 6, para tratar de la modificación del art. 29 de los estatutos.

Los accionistas deberán depositar sus títulos quince días antes de la reunión en uno de los domicilios de la Compañía, ó remitir en el mismo plazo un recibo del depósito de dichas acciones en una casa de Banca.

Compañía de los caminos de hierro del Norte.—Teniendo necesidad esta Compañía de adquirir para las minas de su propiedad 97.600 apeas de pino y 231.000 tablas de la

misma madera, celebrará al efecto concurso público para dicho suministro, el día 21 de Abril, en su domicilio de esta Corte, Paseo de Recoletos, núm. 17.

El suministro se entregará en Barruelo, provincia de Palencia.

Los pliegos de condiciones generales y de las condiciones especiales de este concurso, así como el modelo de proposición, estarán de manifiesto en los puntos siguientes:

En Madrid, oficinas del Consejo de Administración, Paseo de Recoletos, 17.

En Valladolid, en las del señor Jefe de almacenes generales.

En Barcelona, estación, oficinas del Agente comercial principal.

En Bilbao, Santander é Irún, en las de los Jefes de las estaciones respectivas.

Compañía del ferrocarril de Medina del Campo á Salamanca.—El Consejo de Administración ha señalado el día 3 de Mayo próximo, para la reunión de la Junta general ordinaria, en el domicilio social, Infantas, 40, segundo.

Los propietarios de cincuenta acciones deberán depositarlas con diez días de anticipación en la caja social, ó en la de los Sres. Andre Neuflyze y Compañía, 31, Rue Lafayette, París.

Compañía de los ferrocarriles de Medina del Campo á Zamora y de Orense á Vigo.—El Consejo de Administración convoca á Junta general de accionistas y obligacionistas, que se celebrará en Barcelona el día 27 del corriente mes de Abril, á las cuatro de la tarde, en el domicilio social, calle de San Simplicio, 4, principal.

Podrán concurrir los poseedores de 25 acciones ó 27 obligaciones primitivas, y las depositen seis días antes, en el domicilio social, ó en los Bancos ú otros establecimientos autorizados legalmente.

Ferrocarril de Valladolid á Ariza.—Una persona competente que acaba de recorrer todo el trazado de esta importante línea, que ha de poner en comunicación las riberas del Duero con los puntos del Mediterráneo, facilitando de ese modo la salida de producto y el desarrollo de la agricultura y el establecimiento de nuevas industrias, nos manifiesta que los trabajos emprendidos no há mucho tiempo, se llavan con actividad, hasta el punto de que hay empleados unos 8.000 hombres en las cinco secciones de que consta el ferrocarril, secciones divididas á su vez en 28 trozos de 14 kilómetros próximamente cada uno.

Se han empezado y están muy adelantadas las obras siguientes:

Un puente sobre el Duero, en la dhesa de Fuentes, cercano á Tudela; otro sobre el Duratón, en Peñafiel; dos sobre el Duero, en Bocos; uno sobre el Rianza, en Roa; uno sobre el Duero, en Vadocondes; otro sobre el Ucero, en Burgo de Osma; otro sobre el Duero, en Hortezueta, que se edificará sobre fundaciones de aire comprimido, advirtiendo que todos serán de hierro y que los dos primeros han de entregarse por Octubre.

Además se han atacado los dos túneles de la línea; uno en San Esteban de Gormaz, de 240 metros, y otro en la divisoria del Duero y del Ebro, de 200, y se han hecho grandes trabajos de targeas, alcantarillas y trincheras, especialmente de estas últimas en Peñas Rodadas, de Langa, provincia de Soria.

Ferrocarril de Manila á Dagupán.—Ha sido terminado y abierto á la explotación desde Noviembre. Se había proyectado y construido con tanta economía, que hubo necesidad de rehacerle casi enteramente dos veces. Por este motivo resulta en un coste de 227.000 pesetas per kilómetro.

Á pesar de ello, como es muy rico el país que atraviesa, cubrirá la línea perfectamente sus cargas, dejando beneficio para el capital.

Consta este de 300.000 libras esterlinas en acciones privilegiadas y 132.000 libras ordinarias, y ha emitido 285.000 libras en obligaciones 6 por 100 de primera hipoteca, 200.000 obligaciones serie B y 730.000 en obligaciones ordinarias.

Ferrocarril de Tarragona á Valls y Balaguer.—En la última sesión de la Diputación provincial de Tarragona acordóse dar por revocada la subvención al ferrocarril transversal, confiriéndola en cambio por seis años á la empresa del de Tarragona á Valls y Balaguer.

Ferrocarril de Zalla á Orejo.—Se ha firmado en Bilbao la escritura de constitución definitiva de la Sociedad concesionaria y constructora del ferrocarril de Zalla á Orejo.

Ahora se procurará fusionar las tres líneas: ferrocarril Cadagua, el de Santander á Solanes y el de Zalla á Orejo.

Ferrocarril de Zaragoza al Mediterráneo.—Escriben de Alcañiz, que adelantan con rapidez las obras en los ferrocarriles directos.

En el estribo de la izquierda del puente de Caspe, las obras de cimentación adelantan considerablemente, empleándose en ellas á buen número de braceros.

En Fayon han dado principio á la colocación de las traviesas y carriles, y es de esperar que pronto podrá inaugurarse la vía hasta Nonaspe, y aun quizá hasta la estación de Favara; pues se están concluyendo las obras del primer puente.

Nueva estación de Valladolid.—Se está colocando en este hermoso edificio la cornisa de piedra, y se hallan casi terminadas y próximas á colocarse las armaduras de hierro, construídas por los Sres. Petrement, fabricantes de Palencia. La mayor parte de la madera empleada, será de roble.

Resoluciones del Ministerio de Fomento.—El orden de examen para el segundo grupo de los aspirantes á sobrestantes de Obras públicas, ó sea los ejercicios referentes á la parte técnica, administrativa y legislativa de ferrocarriles, será según se dice, por orden de presentación de instancias y tendrá lugar en los primeros días del próximo Mayo.

*
* *

En el negociado correspondiente del Ministerio de Fomento, se ha presentado una instancia solicitando la concesión de un nuevo tranvía en Gijón, que desde el Paseo de Pidal, frente al establecimiento balneario "La Sultana", termine en el barrio de Natahoyos.

*
* *

Por la Dirección general de Obras públicas, se ha aprobado la tasación del proyecto de tranvía de la población de Alcoy á las estaciones de los ferrocarriles de Gandía á Villena.

*
* *

Por la misma Dirección se ha otorgado un año de prórroga al concesionario de las obras del tranvía de Villarreal al Grao de Burriana, en la provincia de Castellón, para que pueda terminárselas.

NOTICIAS GENERALES

La inauguración del ferrocarril del Canfranc hasta Jaca se verificará en el próximo mes de Mayo; pero según nuestras noticias se hará esta sin gran aparato, ni invitando para ello á la corte, á fin de dejar toda manifestación de solemnidad para cuando se inaugure el resto de la línea y se complete de tal modo su grandísima importancia.

Alcanza á 1.500,000 pesetas la cantidad suscrita en Santander para la construcción del ferrocarril vasco-cantábrico.

Leemos en un colega lorquino:

•El Sr. Marqués de Loring ha pedido á sus oficinas, establecidas en Lorca, el proyecto de línea de Calasparra á aquella ciudad, cuyos trabajos se siguen con gran actividad, á fin de sacar á subasta las obras lo antes posible.»

No entendemos la noticia.

La Sociedad Valenciana de Tranvías, con muy buen acuerdo, ha construido un ramal en su línea de Bétera, que partiendo de la estación de Moncada termina en las fábricas de ladrillos establecidas en el inmediato pueblo de Alfara del Patriarca.

Escriben de Salamanca que parece que los ingenieros del gobierno, Sres. Martín y Catalinas, que giraron hace unos días una visita á las obras del ferrocarril de Ávila á Salamanca, no han quedado del todo satisfechos de la construcción; buena prueba de ello es que en la conferencia que celebraron con el ingeniero jefe, Sr. Forrest, surgieron ciertas diferencias, siendo muy posible que algunas obras de fábrica no sean recibidas cuando se gire la inspección definitiva.

El día 25 de Marzo último tuvo lugar la inauguración del ramal de ferrocarril de Játiva á Albaida.

No nos parece absurdo ni mucho menos el proyecto que se atribuye á una Compañía inglesa de ferrocarriles, consistente en poner los trenes gratis á disposición del público mediante la contribución de 2 shillings al año sobre cada habitante. Así se utilizan las carreteras. Si en España fuera posible establecer una contribución de 12 pesetas anuales por habitante, podrían ser utilizados gratuitamente 10.000 kilómetros de ferrocarril y amortizar en 100 años su coste.

El número de viajeros del ferrocarril de Solares en el mes de Marzo, ha sido 31.886, que excede en 1.408 al de igual mes del año anterior.

Este aumento, que resulta á pesar de haber habido una disminución de más de seis mil en los días de San José y la Virgen, en comparación con iguales días de 1892, revela un crecimiento considerable en el movimiento normal de la línea.

La *Gaceta de los Caminos de hierro*, estima que las acciones de la Compañía de los ferrocarriles del Norte, pueden percibir un dividendo de 6 francos, aun con la actual pérdida en el cambio. La reserva de previsión se eleva á 5.980,881 pesetas.

Escriben de Almería, que están completamente terminadas dos de las elegantes pilas del viaducto que se construye sobre el río Andarax para el paso del ferrocarril de Linares á Almería, y muy adelantadas las otras.

Asimismo están muy próximas á terminarse las obras del puente de la rambla del Zaguá.

D. Francisco Tortosa, inteligente y activo contratista de este ferrocarril, terminará por todo el presente mes el trozo de línea que construye inmediato al pueblo de Santa Fe, y finalmente, según las últimas noticias, en breve empezarán en gran escala los trabajos en los términos municipales de Guadix, Benalúa y margen del río Fordes.

Choque de trenes.

Días pasados á las nueve y media de la mañana, chocaron en Córdoba, en la estación del ferrocarril de Madrid, Zaragoza y Alicante, un tren de maniobras y la máquina 103.

Se hallaban cinco máquinas en una vía inmediata á los cocheros.

Las máquinas estaban disponiéndose para el servicio, y la 103 era una de las primeras que habían de salir.

Mientras el maquinista de la 103 estaba debajo del tender limpiando éste, el tren que maniobraba pidió segunda vía; pero, desgraciadamente, efecto de la mala disposición de las agujas, se le dió entrada en la vía ocupada por las máquinas que se estaban limpiando; el maquinista que se hallaba bajo la máquina 103, resultó gravemente herido á consecuencia del choque por la máquina del tren que maniobraba.

Á la serenidad del conductor del tren que maniobraba, que resultó con los topes completamente destrozados, se debe el que no sucedieran más desgracias.

Por pronto que abrió el regula'or, no pudo, sin embargo, impedir el choque.

El maquinista de la máquina 103 quedó con un dedo separado de las manos, además de graves heridas; el desgraciado había sido trasladado á Madrid hace muy poco tiempo.

El tener las máquinas con que chocó el tren que maniobraba muy apretados los topes, y la rapidez con que abrió el regulador el conductor, se debe el que los fogoneros que se hallaban limpiando las máquinas no resultaran heridos.

Según parece, el actual Ministro de Fomento trata de establecer nuevamente las inspecciones administrativas suprimidas por el Sr. Isasa.

La nueva organización que piensa efectuar el Sr. Moret en el citado cuerpo administrativo, es que éste sea separado de la Dirección general de Obras públicas, pasando á depender de la de Agricultura, Industria y Comercio.

Asimismo el Ministro, e so de llevarse á efecto, como es su ánimo, el planteamiento de dichas inspecciones, procurará que los nombramientos que se hagan para servir en ellas, recaigan sobre personas que prueben su suficiencia en asuntos de explotación de ferrocarriles, ó bien que habiendo servido en estos ocupando cargos ó destinos de importancia, sepan por experiencia las relaciones que existen entre las empresas y el público, para atender y fallar en el acto cualquier reclamación que por este sea presentada.

La compañía ferroviaria del Pensilvania-Raylway ha publicado en Filadelfia un notable libro, escrito en castellano con notas descriptivas é interesantísimas de las ciudades de New-York, Washington, Filadelfia y Chicago, y una descripción completa de los terrenos y edificios de la Exposición.

Hemos recibido el número 6 de la Revista *La Naturaleza, Ciencias é Industrias (Tercera época.—Tomo IV)*, cuyo sumario es el siguiente:

Un puente sobre el Estrecho de Gibraltar, II, por Francisco Granadino.—*Estación Central de Quintín (Francia)* (ilustrado) por M. Comas.—*Los lavaderos modernos* (ilustrado).—*Máquinas empleadas en el puerto de Bilbao para cargar y descargar los Bloques* (ilustrado).—*La fotografía del color*, por Hironelle.—*La fotomicrografía IV*, por Ernesto Caballero.

Notas varias: Las casas de cristal.—Una ilusión óptica, (ilustrado.) *Bronceado del cobre. Pan de Madera. Las tarifas telefónicas. Lo que produce el anuncio.—Recreación científica: Transformación de un tubo de quinqué en máquina eléctrica.*

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

Ferrocarriles secundarios.

SOCIEDAD DE ESTUDIOS Y CONCESIONES

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

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

Como prueba de lo ventajoso de nuestra Sociedad, á continuación incluímos 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 50 por 100 al terminar los trabajos de campo, y

El 50 por 100 restante será suscripto por la “Sociedad de estudios y concesiones”, en el caso de existir este acuerdo entre las partes contratantes, reconociéndosele á dicha Sociedad, por medio de escritura pública la participación correspondiente al capital por que queda interesada en el negocio.

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

El valor de los estudios será apreciado según las dificultades del trazado y su longitud, pudiendo, sin embargo, contarse con que no pasará nunca de 250 pesetas por kilómetro, siempre que la longitud del trazado no sea inferior á 100 kilómetros.

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

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

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

ALCANCE FINANCIERO

Barcelona.—Día 8 de Abril.

Capital desembolsado.	Interés anual.	VALORES	COTIZACIÓN
	Por 100.		
ACCIONES			
500	«	Medina, Zamora, Orense, Vigo.....	12'15
475	«	Norte de España.....	43'20
475	«	Tarragona, Barcelona y Francia.....	27'25
OBLIGACIONES			
475	«	Almansa, Valencia y Tarragona (adh.)..	63'50
500	3	Medina Zamora, Orense, Vigo (priorid.)	00'00
500	3	« « « Emisión 80-82	33'90
475	3	Norte de España (prioridad).....	00'00
500	3	San Juan de las Abadesas.....	58'75
500	3	Reus á Roda.....	51'75
500	3	Tarragona, Barcelona y Francia.....	56'25
475	6	« « «	102'50
500	3	« « « (no hipotec.)..	92'00
Paris.—Día 8 de Abril.			
ACCIONES			
500	«	Andaluces.....	366'00
500	«	Madrid, Cáceres, Portugal.....	55'00
475	«	Madrid, Zaragoza, Alicante.....	214'00
475	«	Norte de España.....	171'50
OBLIGACIONES			
500	3	A daluces.....	323'50
500	3	« (Segunda serie).....	311'50
475	3	Asturias, Galicia, León. (1. ^a hipotec.)..	307'50
475	3	« « « (2. ^a «	283'00
500	3	« « « (3. ^a «	263'50
500	3	Este de España.....	210'00
500	3	Linares á Almería.....	163'75
500	3	Madrid, Cáceres, Portugal.....	149'00
475	3	Madrid, Zaragoza Alicante (1. ^a (lípe.)..	330'00
475	3	« « « (2. ^a «	318'00
475	3	« « « (3. ^a «	253'00
500	3	« « « Córdoba á Sevilla....	314'00
500	5	« « « Badajoz.....	000'00
475	3	Norte de España (1. ^a serie).....	314'00
475	3	« « (2. ^a «	316'00
475	3	« « (3. ^a «	291'00
475	3	« « (4. ^a «	262'50
500	3	« « (5. ^a «	253'50
475	3	« « « prioridad Barcelona.....	327'00
500	3	« « « especiales de Segovia...	000'00
475	3	« « « Pamplona.....	318'00
500	4	Oeste de España.....	144'00
500	6	Zafra á Huelva.....	000'00

ADVERTENCIAS

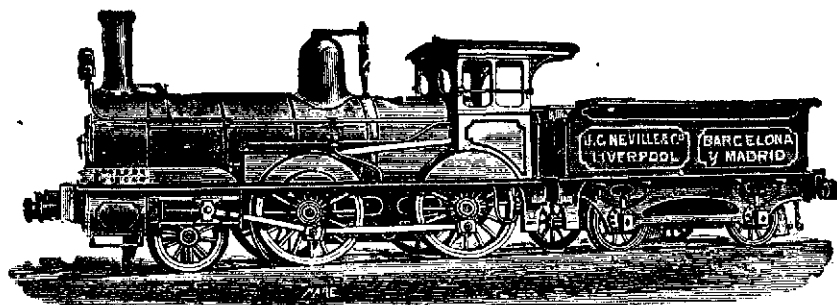
Rogamos á nuestros señores abonados de provincias, cuyas suscripciones terminan en fin de este mes, tengan la bondad de hacer la renovación antes del 1.^o de Mayo.

La REVISTA ILUSTRADA DE VÍAS FÉRREAS dará á conocer al público todas las obras cuyos autores remitan un ejemplar, haciendo una reseña del contenido de las mismas.

(Prohibida la reproducción.)

Tipografía Franco-Española. 26, - Bailén. - 26.

REVISTA ILUSTRADA DE VIAS FÉRREAS



Año I.

Madrid 15 de Abril de 1893.

Núm. 6.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 dirigirá a las oficinas

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

SUSCRIPCION

Madrid y provincias.	Trimestre.	Pesetas.	3
Ídem íd.	Año.	»	11
Extranjero y Ultramar.	Año.	»	18
Número atrasado.		»	1

Pago adelantado.

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



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

VIA FÉRREA PORTÁTIL Y WAGONETAS.

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

CORRESPONDENCIA EN LENGUA CASTELLANA.

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

MOTORES A GAS DE CROSSLEY

31 MIL EN USO



J. G. NEVILLE & CO LIVERPOOL

Instalaciones de Luz Eléctrica
TELÉGRAFOS Y TELÉFONOS

SUCURSALES EN ESPAÑA

JULIUS G. NEVILLE

18, calle de Alcalá, Madrid.

11, plaza Palacio, Barcelona

Forjas de El Piles, Gijón.



Julius G. Neville, 18, Alcalá

MADRID

REVISTA ILUSTRADA DE VÍAS FÉRREAS

BASES DE LA PUBLICACIÓN

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

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

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

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

Al final de cada año se regalará á los suscriptores un Almanaque, conteniendo numerosos é interesantes datos estadísticos de las vías férreas en construcción y explotación, un excelente mapa de la Península con la red completa de ferrocarriles, una novísima y completa Guía del viajero y las tarifas de peaje y transporte de todas las líneas españolas con las modificaciones sufridas en el año.

La Guía del viajero se regalará también por separado á los suscriptores al finalizar el primer semestre de cada año con el servicio de verano de todos los trenes.

SUSCRIPCIÓN

Madrid y provincias, trimestre.	Ptas.	3
Idem id. año.	"	11
Extranjero y Ultramar, año.	"	18
Número atrasado.	"	1

El pago debe hacerse anticipado.

La Dirección de esta *Revista*, encomendada á un ingeniero con muchos años de práctica en construcción de vías férreas, toma además á su cargo cuantos asuntos se le confíen para su más pronta y mejor resolución, constituyendo al efecto un centro, cuya necesidad viene sintiéndose cada vez más, á medida del mayor incremento de las comunicaciones ferroviarias.

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

Redacción de proyectos de ferrocarriles y tranvías.

Petición de concesiones.

Representación de Empresas españolas, extranjeras y contratistas.

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

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

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

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

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

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

LA CARBONERA DE ALASKA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PAPELERÍA

COMPLETO Y VARIADO SURTIDO EN OBJETOS DE ESCRITORIO

Trabajos de imprenta, litografía y timbrados en relieve.

FABRICACION DE SOBRES ESPECIALES, etc.

PEGADO EN TELA, DE TODA CLASE DE MAPAS Y PLANOS

Luís de C. Pelegrini y Compañía

11 y 12—PUERTA DEL SOL—11 y 12.

MADRID

COMPañIA DEL FRENO A VACIO

VACUUM BRAKE COMPANY LIMITED

DIRECCIÓN GENERAL: 32 Queen Victoria Street en Londres.

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

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

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

GRANDES ALMACENES DE FERRETERÍA Y MAQUINARIA

y talleres de reparación y construcción de máquinas DE

GASPAR QUINTANA, HIJO

ALMACENES Y DESPACHO **Barcelona** TALLERES Y DEPOSITO
S. Pablo 46 y Mendizabal 25. 6 y 6 bis.—Tapias—6 y 6 bis.

Esta casa, la más antigua en su clase, se dedica á la venta de máquinas y útiles para la construcción de máquinas.

MATERIALES Y HERRAMIENTAS para contratistas de carreteras, ferrocarriles y obras públicas.

MÁQUINAS Y ÚTILES para la carpintería, calderería, lampistería, hojalatería y otras industrias.

TALLER Y REPARACIÓN DE MÁQUINAS

ACADEMIA PREPARATORIA

PARA CARRERAS CIVILES Y MILITARES

DIRIGIDA POR

DON FRANCISCO DE LARA

Teniente de Ingenieros

con el concurso de Profesores ingenieros, civiles y militares

Se admiten alumnos en cualquier época del año.

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

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

CARBÓN, 1, 3.º IZQUIERDA

(Pídanse reglamentos.)

ALFREDO PRADES

Encargado en Madrid de la venta de la Revista ilustrada

DE VIAS FERREAS

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

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

TARIFA DE ANUNCIOS

ESPACIOS	TIEMPO			
	MES Pesetas.	TRIMESTRE Pesetas.	SEMESTRE Pesetas.	AÑO Pesetas.
Un 16.º de plana.	4	11	20	36
Octavo de id.	8	21	38	70
Cuarto de id.	15	40	70	130
Media plana.	25	70	125	225
Plana entera.	45	130	240	420

Los clichés de anuncios son de cuenta del anunciante.

Á los suscriptores que anuncien en esta publicación, se les hará una rebaja, en relación con la importancia que tenga el anuncio.

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

PAGO ANTICIPADO