

GUIA

DEL

FERRO-CARRIL DEL NORTE

POR

D. V. GARCES GONZALEZ.

GUÍA

DEL

LIBRO DE CUENTA DE LOS

FOR

D. F. GARCÉS GONZÁLEZ.

Contiene un itinerario de todas las Estaciones de la línea, y descripcion de los pueblos de que toman nombre: Tarifas generales y especiales: algunas prevenciones á los viajeros: indicaciones ó esplicacion de las señales y avisos, que se usan para el servicio, tanto en las Estaciones como fuera de ellas: Distancias kilométricas entre todas las Estaciones de la línea: partes en esplotacion, y partes en construccion. Precios diferentes, tanto de asientos, como de equipages, encargos y otras mercancías: Trenes especiales: Relacion por orden alfabético de todas las mercancías, que tienen analogia entre si, para el pago de trasporte, y otras muchas cosas de gran utilidad é importancia.

Debe tenerse presente que, en todo lo expresado, está incluida la parte, comprendida entre Avila y Sanchidrian, como lo demas que se halla en esplotacion: asi como tambien que hacemos una indicacion de lo que costará el trasporte de viajeros entre el Escorial y Avila, el dia que se dé al tránsito público.

Contiene un itinerario de todas las Estaciones de la línea, y descripción de los pueblos de que toman nombre: Tarifas generales y especiales: algunas prevenciones á los viajeros: indicaciones ó esplicacion de las señales y avisos, que se usan para el servicio, tanto en las Estaciones como fuera de ellas: Distancias kilométricas entre todas las Estaciones de la línea: partes en explotación, y partes en construcción: Precios diferentes, tanto de asientos, como de equipajes, encargos y otras mercancías: Tener especiales: Relación por orden alfabético de todas las mercancías, que tienen analogía entre sí, para el pago de transporte, y otras muchas cosas de gran utilidad é importancia.

Debe tenerse presente que, en todo lo expresado, está incluida la parte, comprendida entre Avila y Zanchidria, como lo demuestran que hacemos en explotación: así como tambien que hacemos una indicacion de lo que costará el transporte de viajeros entre el Escorial y Avila, el día que se dé al tránsito público.

GUIA

DEL

FERRO-CARRIL DEL NORTE.

Itinerario de esta importante linea y descripcion sucinta de los pueblos que dan nombre á las diferentes Estaciones de la misma.

DE MADRID AL ESCORIAL.—51 KILOMETROS.

En explotacion.

-Al dar principio á la presente obrita hemos creído lo mas natural y conveniente hacerlo por esta parte, pues el viagero, comerciante y otros, necesitan saber primeramente las partes, que se hallan en explotacion, y las

que no; los puntos en que pueden separarse de la línea férrea, viajando por otros medios, segun al parage que deséen dirigirse, para desde luego formar su plan de marcha, ó establecer el método de trasporte de sus envios, etc., etc.

La línea general, pues, del Ferro-carril del Norte, dá principio en la Coronada Villa de MADRID, Capital de la Monarquía Española.

La Estacion se halla situada en la parte Occidental de la poblacion, fuera de la puerta de San Vicente, y al pie de la que llaman *Montaña del Principe Pio*.

Esta Estacion, como hasta hoy casi todas las de la línea, es provisional y por consecuencia, no presenta el aspecto, que tendrá despues de terminada. Quedará unida á la del Ferro-carril de Alicante por medio de un ramalito, que se está construyendo por las intermediaciones del Palacio Real.

Partiendo de este punto la línea, y pasando por el *Real Sitio del Pardo* llega á la Estacion de

Pozuelo, á 9 kil, de la Estacion anterior.

Es de poca importancia. El pueblo de que recibe nombre, es tambien insignificante. Desde aqui se dirige á la Estacion de

Las Rozas, á 9 kil. de id. El pueblo que dá nombre á esta Estacion vale tambien poco, sin embargo de ser el mejor entre Madrid y el Escorial, y su vecindario de unos mil habitantes. Por él pasa la carretera general de Galicia: tiene en sus alrededores algunos Paradores. Saliendo de este punto se llega á

Torrelodones, á 13 kil. de id. Pueblo de unos doscientos setenta habitantes. Cerca de él tiene que atravesar la via la altura en que aquel se halla, pasando por un túnel de 250 metros próximamente. Desde aqui se pasa á

Villalba, á 7 kil. id. Pueblo tambien de poca importancia. En esta Estacion puede tomarse la carretera general, y pasar á Avila ó Sanchidrian, puntos en donde vuelve á tomarse el ferro-carril.

Salen diariamente de ella diez ó doce diligencias, y otras tantas galeras y carruages de diferentes especies.

Escorial a 13 de id. Real Sitio de San Lorenzo.

En esta Estacion termina por esta parte lo abierto en explotacion.

Esta villa de por si es triste, y poco animada mercantilmente, y tendrá cerca de dos mil almas.

En ella está el famoso *Monasterio de San Lorenzo* ó del Escorial, de Monges Gerónimos, *Panteon* de nuestros Reyes.

Fue fundado en 1563, por Felipe II, como recuerdo de la gran victoria que alcanzo de los franceses en la memorable batalla de San Quintin.

Para referir simplemente lo magnifico de esta obra, la multitud de reliquias, adornos del mejor gusto, estatuas, piedras preciosas de todos géneros, pinturas de los mejores artistas y otras muchas cosas, sería necesario un gran volumen; asi es que nosotros nos limitaremos á indicarle al viagero, como cosa digna de verse minuciosamente, pues es tenido por una de las maravillas del mundo, y segun opinion de muchos, hasta puede disputar

el primer lugar á las demas. Tiene una magnífica habitacion dentro, y con separacion del Convento, para los Reyes. Su Iglesia está hecha segun el modelo de la de San Pedro en Roma, y para describir la inmensa riqueza artística, que encierra, se necesita espacio y atrevimiento.

Hay una bien surtida biblioteca con infinidad de manuscritos, códices, planos y otros papeles de suma importancia. Años antes de la exclausturacion, se contaban en ella mas de trece mil volúmenes, de los que unos mil ochocientos eran manuscritos Árabes, seiscientos ó mas Griegos, unos ciento Hebreos, y mas de seis mil Latinos y Españoles.

Desde este punto puede tomarse tambien la carretera general, como en Villalba, pues sale de aquí un ramal, que empalma con aquella en Guadarrama.

Desde aquí la via se halla en construccion.

DEL ESCORIAL Á ÁVILA.—70 KILOMETROS.

En construccion.

Desde el Escorial hasta Avila hay una longitud de 70 kilómetros, hallándose toda esta parte en construccion, cuyos trabajos están adelantadísimos, de tal modo, que no será difícil pueda abrirse á la explotacion á mediados del año actual, á pesar de las numerosas dificultades que naturalmente ha ofrecido, y ofrece el paso de Guadarrama y montañas sucesivas, en las cuales son gigantescas las obras de diferentes clases, que se ejecutan: entre ellas, admiran ciertamente los grandísimos terraplenes, nivelando la mas profunda garganta con la alta montaña, que á su vez es perforada, y convertida en polvo la durísima roca, de que se compone. El número de terraplenes y desmontes es considerabilísimo, siendo unos y otros de gran altura: no bastando sin embargo á salvar las asperezas del terreno, teniendo

que pasar la via en algunos puntos á través de las montañas por medio de túneles, de los cuales, el de mas importancia, es el de Navalgrande, cuya extension excede de 900 metros.

Esta parte de la via pasa próxima á los pueblos de Robledo, las Navas y Navalperal.

DE ÁVILA Á OLAZAGOITIA POR VALLADOLID,
BURGOS Y VITORIA.—414 KILOMETROS.

En explotacion.

Avila, á 70 kil. de la Estacion anterior, (Escorial.)

En cuanto á la descripcion de esta ciudad nos referimos en un todo á la GUIA que de ella tenemos publicada: sin embargo diremos que.....

La Estacion se halla situada en la parte Oriental de la poblacion, en el sitio que llaman Hervencias bajas y espacio comprendido entre la carretera general de Vigo, y los llamados Molinos de viento.

En su construccion se trabaja en el dia con una actividad sin límites, sin embargo de lo cual se ha prestado tampoco la índole del terreno, que su explanacion á invertido muchísimo tiempo, asi es que solamente hay en construccion una cochera para doce Locomotoras, y otra para coches, proxima á terminarse, habiéndose habilitado esta por medio de distribuciones interiores, para que interinamente sirva para descanso de viajeros, recepcion de equipages y otras dependencias, estableciendo al frente de una de sus fachadas un anden provisional.

Cási al extremo del S. de la Estacion y cerca de los *Molinos de viento*, se hallan el almacen y depósito, talleres de herraje, montaje y carpintería, etc., y la lampisteria provisionalmente, continuando por ahora en el mismo punto que han ocupado, desde que las *Locomotoras* llegaron á esta ciudad.

Desde esta poblacion pueden tomarse las carreteras de Galicia y Estremadura, asi como tambien la de Madrid, por la cual puede pasarse á Villalba ó el Escorial para continuar

alli por el Ferro-carril, segun digimos anteriormente, al hablar de dichas Estaciones.

En cuanto á las diligencias y otras clases de carruages, que de ella salen diariamente, asi como el número y clase de las fondas, paradores etc., puede verse en la GUIA DE AVILA.

Desde este punto la via, despues de pasar sucesivamente por grandes terraplenes y desmontes, formando una porcion de curvas, llega por fin á la Estacion de

Mingorria, á 13 *kil. de id.* (1) Pueblo de unos mil ciento veinte habitantes, en el que la mayor parte de sus vecinos, aparte de las faenas agrícolas, se dedican á la industria de panadería. Su Estacion es de poca importancia, y desde ella se pasa á la de

Sanchidrian, á 18 *kil. de id.* Este pueblo, que de por si no tiene la mas pequeña importancia, pues el número de sus habitantes no escede de quinientos, dá nombre sin

(1) Téngase entendido que las fracciones kilométricas que nos resultan al fijar la distancia entre las Estaciones, las consideramos como kilómetros enteros.

embargo á una Estacion, que se halla como á 2 kilómetros de distancia del mismo, la que tiene alguna, por haber sido hasta hoy cabeza provisional de la línea por aquella parte como hoy lo es Avila.

En este punto pueden tomarse las carreteras de Valladolid y Galicia, por las que puede pasarse hasta Villalva, como hasta á hora se hace, saliendo de este punto bastante número de carruages.

Adanero, á 10 *kil. de id.* Pueblo y Estacion de muy poca importacia mercantil.

Arévalo, á 11 *kil. de id.* Cabeza de partido judicial perteneciente á la provincia y diócesis de Avila y uno de sus pueblos de mas importancia, por sus grandes ó concurridos mercados. Tiene cerca de tres mil doscientos habitantes. La Estacion se halla á bastante distancia del pueblo. En él puede tomarse la carretera de la Coruña. Tiene algunas fondas y paradores, cafés, etc.

Ataquines, á 15 *kil. de id.* El nombre de este pueblo tal vez puede ser originario de siete pequeños cerros que le rodean á corta

distancia llamados los *Ataquines*. Tendrá unos ciento setenta vecinos próximamente.

San Vicente, á 10 *kil. de id.* Estacion insignificante.

Medina del Campo, á 9 *kil. de id.* Villa, cabeza de partido judicial, de la provincia, diócesis y audiencia territorial de Valladolid. Pueblo de una grandísima importancia histórica, y mercantil por sus concurridísimos mercados, especialmente de granos. Tiene sobre cuatro mil trescientos habitantes.

Hay de notable en esta poblacion una hermosa Iglesia colegiata; el magnífico hospital general, un gran cuartel, que se halla casi abandonado, los restos del antiguo castillo de la *Mota*, en el cual estuvo prisionero *Cesar Borgia* por espacio de dos años, y su extensa y bonita plaza mayor.

Es villa de muchísimos recuerdos históricos, en la que han permanecido nuestros Reyes algunas veces largo tiempo, y en la que se han celebrado muchas Cortes.

Pozaldez, á 9 *kil. de id.* Tiene unos dos mil doscientos habitantes: su Estacion no es

de importancia, y el pueblo tampoco, pues únicamente consiste su principal industria en la fabricacion del aguardiente.

Matapozuelos, á 8 *kil. de id.* Pueblo que tiene mil trescientos habitantes.

Son notables la Casa Consistorial y la Iglesia de orden Romano, y en ella especialmente su Altar mayor de orden jónico.

Valdestillas, á 7 *kil. de id.* De poca importancia mercantil: su poblacion es de unos novecientos habitantes.

Viana, á 6 *kil. de id.* Estacion insignificante, y lejana del pueblo, que la dá nombre.

Valladolid, á 13 *kil. de id.* Ciudad, capital de provincia, Capitanía general, Audiencia territorial y Diócesis de su nombre. Cuenta con una poblacion de mas de cuarenta y tres mil habitantes, incluyendo en estos un buen número de extranjeros, que ya se han establecido en ella.

Esta ciudad es bastante grande, y aunque antigua, hoy es muy bonita, pues de algunos años á esta parte, se han construido y formado estensas plazas, espaciosas y bien alinea-

das calles, y magníficos y elegantes edificios, que contribuyen á darla un aspecto agradable.

Su Iglesia Episcopal establecida en 1595, y que era antes sufragánea de la de Toledo, fué constituida en Metropolitana el dia 8 de Diciembre de 1851.

Tiene una Universidad literaria de bastante renombre, fundada en el siglo XIII por Don Sancho I de Castilla. Se cree que es la mas antigua de España, y que sirvió de modelo á la que despues se estableció en Salamanca. El edificio presenta en su fachada el péximo gusto churrigueresco, siendo sin embargo de sólida y elegante construccion. En cuanto á las partes local y material de salones, cátedras, biblioteca y otras dependencias, no tiene nada que desear, pues cada dia sufre nuevas reformas.

Su Chancillería, establecida en 1371, se suprimió en 1834, y en su lugar se creó la Audiencia territorial.

Es ciudad de muchos recuerdos históricos: patria de los Reyes Felipe II y Felipe IV, y ha sido mucho tiempo Corte y residencia de lo Monarcas de España. En 1453 fué públicamen

te degollado en esta ciudad *D. Alvaro de Luna*, gran privado de *D. Juan II*.

En el centro de la ciudad tiene una estensa y bonita plaza, cuyos elegantes edificios, contruidos al estilo moderno, la dan un aspecto vistoso, debiendo advertirse que el coste de construccion debió ser enormísimo, pudiendo conocerse con solo tener entendido, que las pilastras ó columnas que forman los soportales (que son de una pieza), se extrajeron de las canteras de Cardenosa, cerca de Avila.

Sus cosas notables son muchas y en este pequeño tratado, no nos es posible casi ni siquiera enumerarlas, pudiendo enterarse el que tenga curiosidad por guias especiales, que hay escritas de la misma poblacion. Merecen sin embargo visitarse su magnifica Catedral, el Palacio Real, la Audiencia, el Colegio militar, el Teatro, la Plaza de Toros y otros varios edificios públicos y particulares.

En esta ciudad pueden tomarse varios puntos de direccion, bien sea por las diferentes carreteras, que de esta poblacion salen para todas partes de España, como por el *Canal*

de Castilla, que conduce por un lado á Rioseco, y por otro hasta Alar del Rey donde nace, cuya Estacion se halla en las afueras y al Occidente de la poblacion, al otro lado del Puente Mayor.

La Estacion del Ferro-carril en esta ciudad, es la central de la línea, y que como hemos dicho de las anteriores no está concluida, teniendo entendido que cuando se halle en este caso, será una de las mejores de España. Está situada en el hermoso paseo que llaman *Campo grande*, entrando en ella desde la poblacion por las Puertas de hierro.

En ella hay buenos pabellones para Oficinas de *Reclamaciones*, *Direccion*, *Economato*, *Movimiento* y otras: excelentes *Almacenes* para mercancías y objetos varios: en la parte de *Estacion*, magníficos *Salones de descanso* para los viajeros, y mas allá, grandes *Talleres* para montaje, carpintería y otros usos.

Es la única Estacion que se halla alumbrada de gas en toda la línea.

En sus alrededores hay buenas fondas y cafés, en los que el viajero puede recuperar

sus fuerzas, si ha de continuar su expedicion, dirigiéndose inmediatamente desde aquí á la Estacion de

Aguilarejo, á 16 *kil. de id.* La Estacion y el pueblo, que la da nombre, son de poquisima importancia.

Dueñas, á 14 *kil. de id.* La villa que dá nombre á esta Estacion, tiene unos cuatrocientos habitantes, de entre ellos, la clase pobre vive en unas cuevas, construidas en un cerro inmediato. Es cuna de la Reina Doña Isabel de Portugal.

Venta de Baños, á 7 *kil. de id.* Este pueblecito, que por sí nada tiene de importancia, está llamado á adquirirla por la circunstancia de que la Estacion, á que dá nombre, es de crucero, en la que el Ferro-carril se divide en dos líneas, tomando la principal la direccion de Irun por Burgos, y la segunda, á Santander por Palencia y Alar del Rey, en cuyo último punto empalma con el Ferro-carril de Isabel II.

Nada de notable puede decirse, sino que, como á unos 700 metros, se halla el pueble-

cito de Caños de Cerrato, en el cual hay una fuente de agua mineral, que sirve para curar diferentes enfermedades. Tomando nuestro itinerario, como es natural, por la línea principal llegaremos á

Magaz, á 9 kil. de id. Villa poco importante, que tiene unos setecientos vecinos.

Torquemada, á 11 kil. de id. Tiene cerca de tres mil habitantes.

Quintana del Puente, á 11 kil. de id. Pueblo de poca importancia con unos doscientos habitantes.

Villodrigo, á 11 kil. de id. Tiene unos trescientos habitantes. El río Arlanza pasa inmediato, el que tiene abundante y esquisita pesca.

Pampliega, á 11 kil. de id. Tiene mil cien habitantes, y corre tambien muy inmediato á este pueblo dicho río Arlanza.

Tomó el hábito de Monge el Rey *Wamba* en el Monasterio de esta villa, del que no se conservan sino muy pocos restos, y en cuyo sitio existe hoy una columna con estas dos inscripciones:

•HIC FUIT MONASTERIUM S. VICENTII:
ANNO 1743. •

•HIC JACUIT WAMBA GOTHORUM REX. •

Estepar, á 11 kil. de id. Tiene mas de trescientas almas.

Quintanilleja, á 10 kil. de id. Desde esta Estacion ya se descubren las murallas y torres de

Burgos, á 10 kil. de id. Ciudad, Capital de la provincia, Diócesis Metropolitana, Capitania general y Audiencia territorial de su nombre; con una poblacion de veintiseis mil almas,

Es una de las ciudades mas dignas de visitarse por sus magníficos monumentos históricos y artísticos, de los que apuntaremos los mas notables, pues no nos permiten describirlos los cortos límites de ésta obra, aun cuando todos ellos son dignos de especial mencion.

Se hacen pues de notar sus hermosas Plazas de la *Constitucion*, de la *Libertad* y del *Mercado*, en la que hay una vistosa fuente.

Sus paseos son muy buenos y concurridos, especialmente los llamados la *Isla*, el *Espolón*, y los *Cubos*, aquellos de verano y este de invierno.

Tiene así mismo magníficos hospitales, casas de beneficencia, buen teatro, una hermosa plaza de toros, fábricas y otros edificios muy buenos.

Pero lo que llama especialmente la atención, pues entre todo descuella como maravilla sin igual, es su suntuosa y magnífica Catedral. Para hacer siquiera una pequeñísima indicación de lo que es este monumento, nos falta espacio: baste decir que tanto por su admirable y bella construcción interior y exterior, como por las preciosísimas joyas que encierra en cuadros y en objetos de diferentes artes, no debe pasar adelante el hombre instruido y curioso, sin examinar con detención tanta riqueza artístico-monumental: así mismo debe visitar los importantísimos monumentos que también existen en sus inmediaciones como son: la *Cartuja de Miraflores* (á 3 kilómetros), el *Real Monasterio de las*

Huelgas (á 2 kilómetros) y mas adelante (á 8 kilómetros) á *San Pedro de Cardena*, que todos ellos ocupan de los primeros lugares en la gran relacion de acontecimientos de nuestra rica Historia, con otras muchas cosas notables que hay dentro y fuera de esta antigua é histórica ciudad que no nos es posible detallar.

En las inmediaciones de la Estacion tiene fondas y paradores muy buenos, donde el fatigado viajero no echará de menos nada.

Quintanapalla, á 16 kil. de id. Estacion de poca importancia: el pueblo, que la dá nombre, tendrá como unas tresecientas ochenta almas.

Monasterio, á 16 kil. de id. Cerca de este pueblecillo atraviesa la via la cumbre, que separa el Valle de Oca del de Arlanzon, por medio de un túnel de 800 metros, llamado de la *Brújula*.

Briviesca, á 15 kil. de id. Villa, Cabeza de partido judicial de la provincia de Burgos; se halla cercada de murallas antiguas, y contiene en su recinto unas tres mil setecientas almas.

Hay una Colegiata, cuya cabeza es el Ar-

cediano de este título, Dignidad de Burgos.

El conjunto de la población tiene la forma de un cuadrilátero con cuatro puertas en sus murallas. Por su modelo mandaron los Reyes Católicos se construyese la ciudad de Santa Fé en la vega de Granada. En esta villa así mismo ordenó D. Juan I que los primogénitos de los Reyes de Castilla se titulasen Príncipes de Austrias.

Pancorbo, á 23 *kil. de id.* Tiene mil quinientas almas próximamente.

Miranda de Ebro, á 19 *kil. de id.* Cabeza de partido judicial con dos mil ochocientas cincuenta almas.

Esta villa que es el último pueblo de Castilla la Vieja por aquella parte, está dividida en dos porciones por el río Ebro, que se comunican por un hermoso puente de piedra. Se halla rodeada de muralla, y defendida por un castillo con su guarnición. Tiene además un contra-registro de Aduanas.

En esta Estacion se cruzan el camino de hierro del Norte con el de Bilbao á Tudela y Zaragoza.

Nanclares, á 20 *kil. de id.* Estacion y pueblo de muy poca importancia.

Vitoria, á 13 *kil. de id.* Ciudad, Capital de la provincia de Alava, con una poblacion de diez y ocho mil setecientas almas. Se halla situada en una altura, poco elevada, pero que domina una dilatada campiña. Es el pueblo quizá mas rico y comerciante de Alava, y la Aduana la principal de cuanto pasa por aquella provincia.

Entre sus edificios notables llaman la atencion especialmente, su magnífica *Colegiata*, dos hermosas Iglesias y varios Conventos, el sun tuoso Palacio de la Diputacion, el de la Sociedad Vascongada, la Academia, la casa en donde vivió Alfonso el Sabio, la que habitó Francisco I, y finalmente la en que vivia el Cardenal Utrech, cuando le noticiaron su exaltacion al Pontificado. Tiene paseos muy lindos, rodeados de jardines. No pudiendo estendernos á mas, solo diremos que es una ciudad digna de ser visitada con detencion por el viajero. La Estacion del ferro-carril se halla situada al pie de un bonito paseo que llaman de la Florida.

Desde este punto la via se dirige por las extensas llanuras de Alava en direccion de

Salvatierra, á 24 *kil. de id.* Villa de las mas principales de la provincia de Alava, al pié del monte de San Adrian.

Olazagoitia, á 18 *kil. de id.* La villa que dá nombre á esta Estacion cuenta con una poblacion de mil trescientas cincuenta almas.

Este pueblo, de poca importancia hasta hoy, está destinado á ser con el tiempo de muchísima, por la circunstancia de que la Estacion de su nombre será el punto de union ó empalme de esta línea con la de Zaragoza por Pamplona.

Hasta aqui en explotacion, en adelante todo se halla en construccion.

DESDE OLAZAGOITIA Á IRUN.—103 KILOMETROS.

En construccion.

Desde Olazagoitia en adelante, cuya época de apertura á la explotacion se fijó en Marzo

de 1865 hasta Beasain, y en igual mes de 1863 hasta Irun, ofrece bastantes dificultades por lo quebradísimo del terreno lleno de sinuosidades.

Desde aquella villa hasta los pueblos de *Zumarraga* y *Villarreal*, tiene que atravesar la via dos montañas, por medio de subterráneos de consideracion.

De aqui en adelante á cada momento se introduce el camino por bajo de la montaña de *San Adrian*, hasta que llega á *Villafranca*; desde cuyo punto seguirá la direccion de la carretera, y tocando en *Beasain*, entrará en

Tolosa, á 40 kil. de id. Villa, Cabeza de partido judicial, con mas de siete mil quinientas almas. En ella se encuentra el archivo de la provincia de Guipúzcoa, y tiene Aduana habilitada. En este punto se cruzan los caminos que conducen á Madrid, San Sebastian, Pamploña, Bilbao y á la frontera, por cuya causa hay continuamente gran afluencia de viajeros.

El camino se dirige hácia *Andoain* y salvando la altura, que separa los valles de *Uru-meai* y *Oria* llega á

San Sebastian, á 31 *kil. de id.* Ciudad fuerte y marítima, muy pintoresca y de buen gusto, con unas diez y ocho mil almas.

Tiene un grande y frecuentado puerto de los de mas tráfico y comercio de España.

El terreno en esta parte es quebradísimo, así es que la via despues de formar varias curvas, tocará en *Pasajes*, puerto y canal de gran interés, llegando despues á

Rentería, á 15 *kil. de id.* Villa de la provincia de Alava, cercada de murallas; la via entrará en su última Estacion por esta parte que será la de

Irun, á 17 *kil. de id.* Villa de la provincia de Guipúzcoa con mil quinientas almas: á un cuarto de legua del rio *Bidasoa*.

Es Aduana terrestre de primera clase.

En esta villa termina la línea de telégrafos de España, que se comunica con la de Francia.

El ferro-carril del Norte termina asimismo en el Bidasoa, punto donde debe unirse á la prolongacion de la del Mediodia de Francia.

**DE VENTA DE BAÑOS Á ALAR DEL REY.—91 KI-
LOMETROS.**

En explotacion.

**Venta de Baños, á 287 kilómetros de la
línea general.**

Al tratar anteriormente de la presente Estacion, se dijo que en este punto arranca la línea de Alar, en donde empalma con el ferrocarril de Isabel II, que se dirige á Santander.

El ramal, pues, de que nos vamos á ocupar, toma su rumbo hácia la Estacion de

Palencia, á 11 kil. de la anterior. Ciudad, Capital de provincia y Diócesis de su nombre, Audiencia territorial y Capitanía general de Valladolid, con una poblacion de doce mil ochocientas almas.

Entre lo mas notable de ésta célebre poblacion en la Historia se encuentra su *Catedral* de órden gótico, bella y elegante, que contiene, entre otras cosas de mérito y curio-

sidad, la cueva donde vivió San Antolin, en la cual hay un pozo, cuyas aguas se dice que tienen muchas virtudes. Asi mismo lo son, el Hospital, el antiguo Palacio del Rey D. Sancho su fundador, y otras cosas.

Su industria consiste en el comercio de harinas y en la fabricacion de sus acreditadas mantas, conocidas en España y en el extranjero.

Desde esta Estacion arranca el camino de hierro, que se dirige á Leon. El del Norte continúa en direccion de

Monzon, á 12 kil. *de id.* Tiene unos ochocientos cincuenta habitantes, y es pueblo de poca importancia.

Amusco, á 9 kil. *de id.* Tiene esta poblacion unos mil ochocientos habitantes. El pais es fertilisimo, y su campiña pintoresca.

Piña de Campos, á 5 kil. *de id.* El pueblo, que dá nombre á esta Estacion, tiene unos mil cien habitantes.

La via pasa por terrenos accidentados desde este punto, y atravesando el Canal de Castilla, entra de allí á poco en la Estacion de

Fromista, á 7 *kil. de id.* Poblacion d mil trescientos habitantes.

Desde esta Estacion la via tiene que subir una gran pendiente, casi hasta llegar á la de **Marcilla**, á 6 *kil. de id.* Aldea insignificante,

La via desciende, y llegando despues á correr horizontalmente, entra en la de

Osorno la mayor, á 12 *kil. de id.* Pueblo que tiene unas mil cien almas.

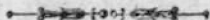
Espinosa, á 9 *kil. de id.* Pequeña poblacion y de ninguna importancia.

Despues de ascender y descender sucesivamente la via, entra en

Herrera de rio Pisuerga, á 13 *kil. de idem.* Villa con mil quinientos habitantes: desde la cual la via vá á terminar á

Alar del Rey, á 7 *kil. de id.* Villa del partido judicial de Villadiego, provincia de Burgos: punto de bastante importancia, pues precisamente en él, aunque termina el ferrocarril del Norte, empieza la no menos importante *Línea del de Isabel II*, que pasando por Reinosa, se dirige á Santander: asi como tam-

bien, por que de él arranca el Canal de Castilla, que se dirige, y pone á esta parte en comunicacion con Valladolid y Rioseco.



BASES Y CONDICIONES ESPECIALES PARA LA APLICACION DE LAS TARIFAS.

Disposiciones generales.

- 1.ª La percepción se hace por kilómetros, sin tener en cuenta las fracciones, de modo, que un kilómetro empezado, se considerará para el pago, como recorrido por completo.
- 2.ª El precio de transporte de una expedición no podrá bajar nunca de la cantidad de 2 reales vellón.
- 3.ª La responsabilidad de la Empresa con respecto á las entregas no comienza, hasta que

éstas se han verificado en el local destinado al efecto, y en manos de los empleados de la misma, encargados de recibir los trasportes, no respondiendo en ningun caso de entregas hechas en otro local diferente, y á empleados, no encargados de este servicio.

4.ª Cuando la Empresa reciba bultos bajo cubierta cerrada y sellada, queda exenta de toda responsabilidad, entregándolos en la misma forma, y con los sellos intactos.

5.ª La Empresa no está obligada á recibir bultos, que se presenten mal acondicionados exteriormente, ó cuyo embalaje no sea suficiente á preservar las mercancías, que contengan.

6.ª No precediendo el pago al contado del trasporte, segun tarifa, podrá negarse la Empresa á conducir los embalajes vacíos, las mercancías susceptibles de averiarse, las que necesitan una segunda cubierta para conservarse, y las que, por su escaso valor, no cubran los gastos de trasporte.

7.ª Puede tambien negarse á conducir los objetos, cuyo trasporte presente inconvenien-

tes ó peligros, las masas indivisibles, que pesen mas de 5000 kilogramos, los objetos, cuyas dimensiones excedan á las del material, las mercancías, que producen exalaciones insalubres, las que puedan producir explosiones ó incendios, si no están acondicionadas del modo, que prescriben los reglamentos.

8.ª Si la Empresa, tomando precauciones y disposiciones especiales, consiente en el transporte de las mercancías expresadas en el artículo anterior, se fijarán los precios por convenio entre ambas partes.

9.ª Las cartas de porte, para ser aceptadas por la Empresa, deberán estar en un todo conformes con las declaraciones de los remitentes, y ni lo serán nunca las pagaderas al regreso.

10. La Empresa puede exigir que un bulto sea abierto, cuando haya sospecha de falsedad.

11. El que haga una declaracion falsa con el fin de satisfacer un derecho menor, que el consignado en la tarifa, abonará á la Empresa el doble del exceso que resulte, resarcién-

dola tambien de los daños y perjuicios, que haya ocasionado.

12. Los gastos hechos para reparar embalajes, son de cuenta de los dueños de los bultos reparados, siempre que la Empresa acredite haberlos hecho para la buena conservacion de las mercancías.

13. Toda fraccion de real que resulte en el importe total del transporte, se abonará mientras subsista en circulacion la moneda antigua, á razon de 2 cuartos por cada 25 céntimos; debiendo satisfacerse todo residuo que no llegue á 25 céntimos, como si esta cantidad se hubiere devengado por completo.

14. No se recibe mas de 3 rs. en calderilla, sea cualquiera el pago que haya de hacerse.

15. Cuando un consignatario avisado de la llegada de objetos que le son dirigidos, no cuide de recogerlos en las cuarenta y ocho horas del aviso, empezarán á correr los derechos de almacenaje, y serán percibidos conforme á las bases de la tarifa.

16. El minimum de percepcion por gastos de almacenaje ó de peso, será el de 1 real.

CONDICIONES PARTICULARES.

Viajeros.

El despacho de billetes se cierra en todas las Estaciones cinco minutos antes de la salida de los Trenes.

El transporte de viajeros se efectúa mediante el previo pago del asiento, según tarifa.

Al hacer el pago indicado, se entrega al viajero un billete en que constan: El punto de salida.—El de llegada.—La clase de carruaje que le corresponde.—El número de orden del billete, la fecha y el Tren que se le destina.

Los billetes sirven solo para el Tren, día y punto en él marcados.

Los viajeros están obligados á presentar los billetes, cuantas veces se les exija por los empleados de la Empresa.

El que no lo presente, ó que teniéndolo de clase inferior, ocupe un asiento de la superior, habiendo vacíos de los de la clase de su

billete, pagará en el primer caso el doble de su precio, y en el segundo dos veces la diferencia de su importe, á contar desde la Estacion en que verificó su entrada en el Tren, hasta la en que terminó su viaje.

No justificando el viajero el punto de su entrada en el Tren, el doble precio se evaluará por la distancia recorrida desde el punto en que se hizo la última comprobacion de billetes.

Dado caso que un viajero pasase mas allá del punto marcado en su billete, solo abonará el exceso que corresponda al aumento del trayecto recorrido, siempre que dé aviso al Jefe del Tren antes de salir del carruaje que ocupa. Si no hiciese esta advertencia, satisfará el doble de lo que corresponda á lo que hubiere corrido de mas.

Los NIÑOS de menos de tres años se transportan gratis; debiendo ir en los brazos del que les acompaña.

De tres á seis años pagan medio asiento, y desde esta edad en adelante, pagan asiento entero.

Los **MILITARES y MARINOS** que viajen aisladamente por causa del servicio ó despues de licenciados, no pagan por sí y sus equipages mas que la mitad del precio, para lo cual deberán presentar sus pasaportes justificando con ellos que van en comision del servicio, pues en otro caso pagarán plaza entera. Solo disfrutan de esta ventaja los Oficiales é individuos de todas clases de tropa del ejército y armada, y ningun otro puede reclamarla aunque tenga fuero militar ó sea individuo de las demas Administraciones militares.

Si viajasen en cuerpo, desde diez individuos hasta doscientos cincuenta no pagarán por asiento y equipaje mas que la cuarta parte del precio.

Todo viajero, cuyo equipaje no pese mas de 30 kilogramos, solo paga el precio de su asiento.

Habrà siempre un compartimiento reservado, de primera clase, en los Trenes de viajeros para las Señoras que, viajando solas, soliciten ir en él.

Todo viajero que desée un compartimiento separado, fuera de lo prescripto en el articu-

lo anterior, deberá pedirlo al Jefe de Estacion una hora antes de la salida del Tren, debiendo pagar el precio de todos los asientos que contenga dicho compartimiento.

El viajero que, habiendo tomado billete, desée pasar á otra clase superior, pagará la diferencia entre la clase que haya tomado, y la que quiera ocupar. El cambio de carruaje se pedirá al Jefe de Estacion, ó al del Tren.

Si por falta de carruajes tuviese que entrar un viajero en uno de clase superior al designado en su billete, nada pagará por el exceso de precio.

Si por el contrario, por la misma causa tuviese que entrar en uno de clase inferior, la Empresa le devolverá el importe de su billete, tan pronto como termine el viaje.

No se permite entrar en los carruajes á personas en estado de embriaguez, á los que lleven armas de fuego cargadas, ó paquetes que por su forma, volúmen ó mal olor puedan molestar á los demas viajeros: asi mismo está prohibido á los viajeros llevar consigo perros en los carruages.

Ningun viajero podrá subir ni bajar de los coches estando el Tren en marcha, ni efectuarlo sino por las portezuelas que dan al andén de la Estacion.

Equipages.

Los despachos de *Equipages* se abren una hora antes de la salida de los Trenes, y se cierran en las Estaciones principales quince minutos, y en las intermedias cinco antes de la indicada salida.

Tódo equipage, que se presente despues del tiempo fijado para recibirlo, se expedirá por el Tren inmediato de viajeros, pagando el precio de los encargos: se comprenden bajo la denominacion de equipages los *cofres, baules, maletas, sombrereras, sacos de noche*, y en general todos los bultos que pertenezcan al viajero.

El que lleve en su equipage *joyas, pedrería, billetes de Banco, dinero, acciones de Sociedades industriales, títulos de la Deuda pública* ú otros objetos de valor, deberá hacerlo

constar, exhibiéndolos antes de verificarse el registro, manifestando la suma que representen, segun su valor en venta, ó por el precio en que los estime. Sin este requisito, la Empresa no tendrá responsabilidad en caso de sustraccion ó extravío.

El registro de equipages se efectúa presentando el billete de asiento, en vista del cual se dá al viajero un resguardo, para reclamar su equipage en el punto de su destino.

Trasporte de carruajes.

Cuando el transporte de carruajes se verifique con la velocidad de los viajeros, dos personas podrán viajar sin suplemento de tarifa en los carruajes de una testera y tres personas en los de dos. Los que pasen de este número, pagarán la tarifa de los asientos de segunda clase.

Esta condicion no se aplica mas que á los carruajes de los particulares.

Las carretas, galeras, carros de mudanza y

vehículos destinados al transporte de géneros y mercancías, se consideran, para el pago, como carruajes de dos testeras, debiendo pagar aparte el cargamento, que contengan, según tarifa.

El transporte de carruajes no se admite mas que para las Estaciones, en donde haya andenes para descargarlos, las cuales se indican en los cuadros de servicio de los Trenes.

Transporte de ganados.

Para la percepcion de los precios de tarifa, se clasificarán los animales del modo siguiente:

1.^a Clase... Bueyes, vacas, caballos, toros, mulas y animales de tiro.

2.^a Clase... Terneros y cerdos.

3.^a Clase... Corderos ovejas y cabras.

Los animales no señalados en la tarifa, se considerarán para el cobro, como de la clase con que tenga mas analogia.

Los animales peligrosos no se admiten si-

no en cajas, bien acondicionadas, que puedan manejarse sin peligro.

Pagarán el doble de tarifa de la clase, con que tengan analogía.

Los caballos de regalo y los animales que, á petición de sus dueños, se pongan en wago- nes especiales, pagarán una mitad mas del precio de tarifa; pero si excediesen de cuatro cabezas, las expedidas por una sola persona, pagarán como si ocupasen un wagon entero.

En uno y otro caso sus conductores po- drán ir en el mismo wagon sin aumento de precio. Cuando el transporte de los conducto- res, computado como la última clase de via- jeros, sea superior á la mitad del que se sa- tisfaga por los animales puestos á su cuidado, la Empresa tendrá derecho á percibir la di- ferencia.

Se consideran como géneros frescos los animales pequeños de tercera clase, como corderos, cabritos, cerdos de leche, etc.; di- chos animales, expedidos en jaulas, cajas ó canastas, se facturarán segun el peso de la caja, que los contiene,

Los perros, cuando no estén encerrados en cajon ó canasta, llevarán bozal y collar con cadena ó cuerda. Se facturarán en la mitad de precio de los animales de tercera clase transportados á gran velocidad, cuando vayan en el mismo Tren que sus dueños.

La Empresa está exenta de responsabilidad, respecto á accidentes ocurridos por faltas de los mismos animales, así como tan poco se encarga de alimentar los que transporte.

Si sucediese algun accidente, que se puede imputar á la Empresa, ésta pagará los animales segun su valor: pero en ningun caso mas de 10000 rs. por cabeza, á no ser que el remitente, en el momento de la entrega haya declarado un precio mas elevado, y pagado la mitad mas del precio de tarifa.

Los que paguen un wagon completo, podrán cargar en él hasta seis caballos de regalo, ú otra clase de animales que ocupan wago- nes especiales á peticion de los remitentes; ó en otro caso ocho animales de primera clase, veinticinco de segunda, ú ochenta de tercera.

En el caso anterior la carga y descarga de

los animales, son de cuenta, y bajo la responsabilidad de los remitentes.

Encargos.

Se entiende por encargos todos los bultos sueltos, que sin estar sujetos á la declaracion de su contenido, requieren un cuidado especial, y se trasportan con la velocidad de los viajeros.

El precio de la tarifa se percibe por fracciones indivisibles de diez kilógramos.

Los precios para los encargos son aplicables á todos los paquetes ó bultos que, aunque embalados separadamente, sean dirigidos por un mismo individuo, y á una sola persona. No disfrutarán de este beneficio las empresas de mensajerías, y otras intermediarias de transporte, á no ser que los efectos, que remitan, estén embalados en un solo bulto.

No pueden aceptarse como encargos, bultos conteniendo *metálico, valores y objetos preciosos*, que tienen una tarifa especial.

Trenes especiales.

El pedido de un Tren especial se hará por lo menos tres horas antes de la de salida.

Para efectuarse un Tren especial, es necesario que: 1.° El Jefe de Estacion reciba por el telégrafo autorizacion: 2.° Que la circulacion de la línea permita su salida: 3.° Que el servicio telegráfico no se halle interrumpido: 4.° Que el servicio regular permita distraer de él la máquina ó máquinas necesarias para el Tren pedido.

Si el pedido de un Tren especial se hace en una Estacion, donde no exista depósito de máquinas, debe añadirse á las tres horas de anticipacion el tiempo necesario para que pueda llegar una máquina del depósito mas próximo.

Trasportes fúnebres.

Estos trasportes se hacen en wagon espe-

eial y no se llevan á cabo sino en virtud de documentos de la Autoridad competente, concediendo permiso para ello.

Trasporte de metálico y valores.

Se consideran como metálico y valores el oro ó la plata en barras, acuñados ó labrados el plaqué de oro ó plata, la platina, las joyas y piedras preciosas, coral en bruto ó elaborado, perlas, diamantes en bruto ó cortados, pepitas y polvos de oro, los billetes de Banco, letras de cambio, acciones y cualesquiera otros títulos. La moneda de cobre se considera en tarifa como mercancía de primera clase.

El precio fijado en la tarifa se percibe por tracciones indivisibles de 4000 rs. y sobre el valor que declare el re nitente; sin que en ningun caso el derecho de porte, segun valor, pueda ser inferior al derecho que pagaria el mismo encargo facturado segun su peso.

La Empresa no se encarga del trasporte de valores sino con la condicion de que el emba-

laje exterior de los bultos sea de naturaleza bastante á precaver ó evitar cualquiera sustitucion ó sustraccion, para lo cual se colocarán plomos ó sellos con la marca del remitente en todas las partes del embalaje que puedan dar salida á su contenido. Las costuras de los sacos deberán estar hechas interiormente.

Con estas condiciones solo responde la Empresa del peso é identidad del embalaje exterior de los bultos. En caso de pérdida, solo responde del valor declarado.

MERCANCIAS.

Las mercancías son de tres clases diferentes, y pagan asimismo diferentes precios de transporte, para lo cual se clasifican del modo siguiente:

Primera clase.

A. Aceites, aceitunas, acero labrado, aguas minerales, alambres, abarcas, alcohol, alfombras, algodón en bruto ó labrado, almidon,

anea, árboles, armas, azucar en bruto ó refinado.

B. Bacaláo seco, barniz, bebidas en barriles pipas y botellas, bonetería, borras de seda, bronce en bruto ó labrado, bugías.

C. Cables, cacao, café, cajones vacíos, calderería, calzado, camas, cáñamo en bruto ó labrado, caoutchouc id. id., cobre id. id., concha id. id., cuero id. id., crin id. id., cuerno id. id., cardas, carnes saladas ó ahumadas, carton, cartas ó naipes, castañas, cedacería, cerdas de puerco ó javalí, cepillos, cerrajería, cerrojos, cerbeza, cestería, cidra, cigarros, cinabrio, cintas, colores para pintores, conservas alimenticias, id. saladas, corcho labrado, cristales, cubos de ruedas, cuchillos.

D. Desperdicios de algodón ó de lana, droguería farmacéutica, id. para tintoreros, dulces.

E. Ebanistería, encerados, equipos militares, esencias, esparto, especias, espejos, esponjas, estaño en bruto ó labrado, esteras de todas clases.

F. Féculas, flores artificiales, frutas secas, y verdes (*sin garantía*), fundicion labrada.

G. Galleta, goma, géneros colôniales, grama, granos ó simientes, grasas, guantes, guarnés, guarniciones.

H. Harneses, herboristería, herrería, hier-

ro labrado, hilos de todas clases, hojalatería, hortalizas (*sin garantía*), huesos labrados.

I. Impresos, indigo, instrumentos de todas clases.

J. Jabones, juguetes.

L. Lana en bruto, labrada ó elaborada, legumbres frescas (*sin garantía*), id. secas, li-cores, librería, lienzo, lino en bruto ó labrado, loza, lúpulo.

M. Madera labrada, manteca salada, máquinas armadas ó sin armar, mármol labrado, materias textiles no expresadas, materias tintóreas, mercería, mercurio en frascos, metales no expresados en bruto ó labrados, miel, *moneda de cobre*, muebles, municiones de guerra no inflamables.

N. Nácar en bruto ó labrado, naranjas, novedades.

O. Objetos manufacturados no expresados.

P. Paja fina preparada ó trenzada, paños, papel de todas clases, pasamanería, pastas alimenticias, peletería, pellejería, perfumería, pescado salado ó ahumado, pieles, plomo labrado, porcelana, prendas de vestir, productos manufacturados no expresados, productos químicos ó farmacéuticos, pucheros.

Q. Queso seco, quincalla.

R. Regaliz (*raíz y jugo*), relojes, rúbia, resina, ropas viejas.

S. Sacos vacíos, salitre refinado, sebo, seda en bruto ó labrada, sombreros de paja.

T. Tabaco en hoja ó labrado, té, toneles vacíos, trapos.

U. Utensilios no expresados, útiles diversos.

V. Vinagres, vinos, vitriolo.

Z. Zinc labrado.

Segunda clase.

A. Acero en bruto, azufre en id., albayalde, almáciga, alquitrán, antrácito, arena, arroz, asfalto.

B. Barriles desarmados, betun, botellas vacías, en cajones ó cuadros, brea.

C. Cal, carbon de leña ó de piedra, casca, cebada, centeno, cimento, coke, corcho en bruto, cortezas para tenerías.

E. Eslabones, esmeril, estacas.

F. Forrajes prensados, fundicion en bruto.

G. Granos.

H. Harina de cereales, hierro en barras, hierro viejo.

K. Kaolin.

L. Leña.

M. Maderas de construccion, id. para ebanistas ó en pedazos para tintes, para carpin-

teros ó carreteros, para toneles, maiz, manganeso, manzanas de sidra, mármol en bruto, mijo, mimbres en bruto, minerales no expresados, muelas.

N. Negro de hueso, nitrato de potasa y sosa, en bruto.

O. Ocre.

P. Paja, palastro de hierro, patatas, pez, piedras de afilar, id. de sillería, id. litográficas, plomo en bruto ó en galápagos, postes, porcelana.

R. Resina, railes.

S. Sal, sulfato de sosa en bruto.

T. Tablas, trigo, turba.

U. Ulla.

V. Varek, vidrios rotos.

Y. Yeso.

Z. Zinc en bruto ó en lingotes.

Tercera clase.

A. Abonos de todas clases no expresados, adoquines, arcilla.

B. Baldosas.

C. Cascajo, cenizas de hogar.

E. Estiercol.

G. Granito, grava, guano.

L. Ladrillos, losas.

M. Mantillo, materiales para la construcción y conservación de los caminos, marga morrillos.

P. Piedras de cal y de yeso, piedras para molinos, pizarra.

T. Tierra para batanar, tierra vegetal.

Las mercancías que no se expresan en esta clasificación, deberán para el pago asimilarse á la clase con que tengan mas analogía.

Los precios de tarifa han sido fijados por tonelada de 1000 kilogramos, y se cobran por fracciones indivisibles de 10 kilogramos.

Siempre que un bulto contenga mercancías que en la tarifa tengan diferentes precios, servirá de tipo para el pago de transporte, la que lo tenga mas elevado.

Todos los bultos de mercancías que no pesen mas de 50 kilogramos pagarán como encargos, cuando no formen parte de remesas que pesen juntas 50 kilogramos en objetos de una misma naturaleza, remitidos á la vez por una misma persona.

Todo el que remita mercancías á las Estaciones, hará una declaración previa fechada y firmada por él, en la que indicará:

1.° El nombre, apellido, seña y domicilio del remitente y consignatario.

2.° Las marcas, número, cantidades y naturaleza de los bultos.

3.° Su peso, si es conocido del remitente.

4.° Si la mercancía ha de ser entregada en la Estacion ó á domicilio.

5.° Si los derechos de puertas han de ser anticipados por la Empresa.

La Empresa sin embargo de que pone todo el esmero posible en la conservacion de las mercancías, declina toda su responsabilidad:

1.° En el transporte de líquidos contenidos en corambres ú otros basos frágiles.

2.° Respecto á las mercancías susceptibles de averiarse ó adulterarse en marcha.

3.° Por la oxidacion producida por la humedad del aire.

4.° Por las averías que resulten del mal estado del embalaje.

5.° Por las mermas naturales de las mercancías cuando no escedan de las proporciones naturales, ni puedan atribuirse á dolo ó incuria.

PLAZOS DE TRASPORTE.

Los animales, mercancías y demas objetos que hayan de trasportarse á gran velocidad, estarán á la disposicion de la persona, á quien vayan dirigidos, dos horas despues de la llegada del Tren.

Cuando el transporte sea á pequeña velocidad, saldrán los efectos lo mas tarde en las cuarenta y ocho horas de su entrada, y se pondrán á la disposicion de los consignatarios veinticuatro horas despues de la llegada del Tren.

Los ganados y géneros frescos saldrán á las veinticuatro horas de su entrada, y se entregarán doce horas despues de la llegada del Tren.

GASTOS DIVERSOS.

De peso y repeso. Si un consignatario

exigiase á la llegada de las mercancías su repeso, deberá abonar los gastos de esta operacion, si el peso se halla conforme con el que exprese la carta de porte. Si del repeso resultase diferencia, los gastos serán de cuenta de la Empresa.

De almacenaje. Las mercancías y otros objetos deben ser recogidas por el consignatario en las cuarenta y ocho horas despues que haya sido avisado, ó de no ser así, empezarán á correr los derechos de almacenaje segun tarifa.

Los animales deberán ser recogidos en las doce horas despues del aviso, y de no hacerlo, se colocarán en una cuadra por cuenta del consignatario.

Camionage y factage. La compañía se encarga de hacer recoger y entregar á domicilio las mercancías en los puntos donde tiene establecido este servicio que son:

Madrid, Arévalo, Palencia, Valladolid y Burgos.

Los precios de este servicio varían segun la localidad y clase de la mercancía.

TARIFA DE PRECIOS DE TRASPORTE.

Trasporte de viajeros.	Por cada kilómetro.
	<u>Rs. cs.</u>
En 1. ^a clase.	0,40
En 2. ^a id.	0,30
En 3. ^a id.	0,18

Exceso de equipage.

Hasta 20 kilogramos de exceso ... ca-	
da 10 kilogramos.	0,08
De 20 á 50 id. id.	0,06
De 50 en adelante... id. id.	0,05

Por cada kilómetro.

GRAN	PEQUEÑA
VELOCIDAD.	VELOCIDAD.

Trasporte de carruajes.	<i>Rs. cs.</i>	<i>Rs. cs.</i>

Por un carruaje, con dos		
testeras.	2,40	1,20
Por uno id. con una testera.	1,90	0,95

De ganados.

Los comprendidos en 1.ª cla-		
se..... <i>(por cabeza.)</i> . . .	0,80	0,40
Los en 2.ª id... <i>id. id.</i> . . .	0,30	0,15
Los en 3.ª id... <i>id. id.</i> . . .	0,20	0,10
Por un wagon completo. . .	5,00	2,50

De encargos.

Hasta 20 kilogramos.... <i>Por</i>		
<i>cada 10 id.</i>	0,10	,, ,
De 20 á 50, <i>Por id. id.</i> . . .	0,05	,, ,
Pasando de 50... <i>Por id. id.</i> . . .	0,02	,, ,

	GRAN VELOCIDAD.	PEQUEÑA VELOCIDAD.
De metálico y valores.	<i>Rs. cs.</i>	<i>Rs. cs.</i>

Por cada 4000 rs.	0,04	„, „
---------------------------	------	------

De mercancías.

Las de 1.ª clase..... <i>Por cada 1000 kilogramos.</i> . . .	„, „	0,65
Las de 2.ª id..... <i>Por id. id.</i> „, „	„, „	0,55
Las de 3.ª id..... <i>Por id. id.</i> „, „	„, „	0,50

De géneros frescos, pescados y otros comestibles.

Por cada 1000 kilogramos..	1,90	„, „
----------------------------	------	------

Advertencia. Las fracciones centesimales que resulten al formar el total importe de un transporte, se perciben de 25 en 25 céntimos, ó sea, de 1 á 25 céntimos, se perciben 25; de 26 á 50, 50 céntimos; de 51 á 75, 75 céntimos; y de 76 á 100, 1 real.

Tarifa de precios de Almacenaje.

Por cada
24 horas.

Equipages....	Por cada 1000 kilógramos.	0,40
Carruajes....	Por cada uno.	4,00
Metálico y valores.	Por cada 4000 rs.	0,40
Mercancías...	Por cada 1000 kilógramos.	0,20
Géneros frescos, pescados, etc.	Por id. idem.	0,20

Advertencias: 1.ª Las veinticuatro horas marcadas, son indivisibles para el cobro.

2.ª El minimum de percepcion por almacenaje será de un real.



TABLAS

que manifiestan los precios de transporte de MADRID, AVILA y VENTA DE BAÑOS á todas las Estaciones de la línea.

Viageros, mercan

DISTANCIAS KILO- MÉTRICAS.....	ESTACIONES.	VIAGEROS.		
		PRECIO DE ASIENTOS.		
		1. ^a	2. ^a	3. ^a
		clase.	clase.	clase
	De Madrid al Escorial.	Rs. cs.	Rs. cs.	R. c.
»	<i>Madrid.</i>	», »	», »	», »
9	Pozuelo.	3,75	2,75	1,75
18	Las Rozas.	7,25	5,50	3,25
31	Torrelodones. . . .	12,50	9,50	5,75
38	Villalba.	15,25	11,50	7, »
51	<i>El Escorial.</i>	20,50	15,50	9,25
	Del Escorial á Madrid.			
»	<i>El Escorial.</i>	», »	», »	», »
13	Villalba.	5,25	4, »	2,50
20	Torrelodones. . . .	8, »	6, »	3,75
34	Las Rozas.	13,75	10,25	6,25
43	Pozuelo.	17,25	13, »	7,75
51	<i>Madrid.</i>	20,50	15,50	9,25

cías y encargos.

MERCANCÍAS.			ENCARGOS.		
POR CADA 1000 KILOGRAMOS.			De 0 á 20 kiló-gramos por ca-da 10, idem.	De 20 á 50 kiló-gramos por ca-da 10, idem.	Pasan-do de 50 por cada 10, id.
1. ^a clase.	2. ^a clase.	3. ^a clase.			
Rs. cs.	Rs. cs.	Rs. cs.	Rs. cs.	Rs. cs.	Rs. cs.
„ „	„ „	„ „	„ „	„ „	„ „
5,85	4,95	4,50	0,90	0,45	0,18
11,70	9,90	9, „	1,80	0,90	0,36
20,15	17,05	15,50	3,10	1,55	0,62
24,70	20,90	19, „	3,80	1,90	0,76
33,15	28,05	25,50	5,10	2,55	1,02
„ „	„ „	„ „	„ „	„ „	„ „
8,45	7,15	5,50	1,30	0,65	0,26
13, „	11, „	10, „	2, „	1, „	0,40
22,10	18,70	17, „	3,40	1,70	0,68
27,95	23,65	21,50	4,30	1,35	0,86
33,15	28,05	25,50	5,10	2,55	1,02

Viajeros, mercan

DISTANCIAS KILO- MÉTRICAS.....	ESTACIONES.	VIAJEROS.		
		PRECIO DE LOS ASIENTOS.		
		1. ^a clase.	2. ^a clase.	3. ^a clase.
	DE AVILA Á VENTA DE BAÑOS.	Rs. cs.	Rs. cs.	Rs. cs.
»	Avila.	», »	», »	», »
13	Mingorría. . . .	5,25	4, »	2,50
31	Sanchidrian. . .	12,50	9,50	5,75
41	Adanero.	16,50	12,50	7,50
52	Arévalo.	21, »	15,75	9,50
67	Ataquines. . . .	27, »	20,25	12,25
78	San Vicente. . .	31,25	23,50	14,25
87	Medina.	35, »	26,25	15,75
96	Pozaldez.	38,50	29, »	17,50
103	Matapozuelos. .	41,25	31, »	18,75
111	Valdestillas. . .	44,50	33,50	20, »
116	Viana.	46,50	35, »	21, »
129	Valladolid. . . .	51,75	38,75	23,25
145	Cabazon.	58, »	43,50	26,25
159	Dueñas.	63,75	47,75	28,75
166	Venta de Baños.	66,50	50, »	30, »

cías y encargos.

MERCANCIAS.			ENCARGOS.		
POR CADA 1000 KILOGRAMOS.			De 0 á 20 kiló-gramos por ca-da 10, idem.	De 20 á 50 kiló-gramos por ca-da 10, idem.	Pasan-do de 50 por cada 10, id.
1. ^a clase.	2. ^a clase.	3. ^a clase.			
Rs. cs.	Rs. cs.	Rs. cs.	Rs. cs.	Rs. cs.	Rs. cs.
„ „	„ „	„ „	„ „	„ „	„ „
8,45	7,15	6,50	1,30	0,65	0,26
20,15	17,05	15,50	3,10	1,55	0,62
26,65	22,55	20,50	4,10	2,05	0,82
33,80	28,60	26, „	5,20	2,60	1,04
43,55	36,85	33,50	6,70	3,35	1,34
50,70	42,90	39, „	7,80	3,90	1,56
56,55	47,85	43,50	8,70	4,35	1,74
62,40	52,80	48, „	9,60	4,80	1,92
66,95	56,65	51,50	10,30	5,15	2,06
72,15	61,05	55,50	11,10	5,55	2,22
75,40	63,80	58, „	11,60	5,80	2,32
83,85	70,95	64,50	12,90	6,45	2,58
94,42	79,75	72,50	14,50	7,25	2,90
103,35	87,45	79,50	15,90	7,95	3,18
107,90	91,30	83, „	16,60	8,30	3,32

Viajeros, mercan

DISTANCIAS KILO- MÉTRICAS.....	ESTACIONES.	VIAJEROS.		
		PRECIO DE LOS ASIENTOS.		
		1. ^a clase.	2. ^a clase.	3. ^a clase.
	DE VENTA DE BAÑOS Á OLAZAGOITIA.	Rs. cs.	Rs. cs.	Rs. cs.
	» <i>Venta de Baños.</i>	», »	», »	», »
9	Magaz.	3,75	2,75	1,75
20	Torquemada. . .	8, »	6, »	3,75
31	Quintana. . . .	12,50	9,50	5,75
42	Villodrigo. . . .	17, »	12,75	7,75
53	Pampliega. . . .	21,25	16, »	9,75
64	Estepar.	25,75	19,25	11,75
74	Quintanilleja . .	29,75	22,25	13,50
84	Burgos.	33,75	25,25	15,25
100	Quintanapalla. .	40, »	30, »	18, »
116	Monasterio. . . .	46,50	35, »	21, »
131	Bribiesca.	52,50	39,50	23,75
154	Pancorbo.	61,75	46,25	27,75
173	Miranda.	69,25	52, »	31,25
193	Nanclares.	77,25	58, »	34,75
206	Vitoria.	82,50	62, »	37,25
230	Salvatierra. . . .	92, »	69, »	41,50
248	Olazagoitia. . . .	99,25	74,50	44,75

cías y encargos.

MERCANCIAS.			ENCARGOS.		
POR CADA 1000 KILÓGRAMOS.			De 0 á 20 kilógramos por cada 10, idem.	De 20 á 50 kil. por cada 10, id.	Pasan do de 50 por cada 10, id.
1. ^a clase.	2. ^a clase.	3. ^a clase.			
Rs. cs.	Rs. cs.	Rs. cs.	Rs. cs.	Rs. cs.	Rs. cs.
„ „	„ „	„ „	„ „	„ „	„ „
5,85	4,95	4,50	0,90	0,45	0,18
13, „	11, „	10, „	2, „	1, „	0,40
20,15	17,05	15,50	3,10	1,55	0,62
27,30	23,10	21, „	4,20	2,10	0,82
34,45	29,15	26,50	5,30	2,65	1,06
41,60	35,20	32, „	6,40	3,20	1,28
48,10	40,70	35, „	7,40	3,70	1,48
54,60	46,20	40, „	8,40	4,20	1,68
65, „	55, „	50, „	10, „	5, „	2, „
75,40	63,80	58, „	11,60	5,80	2,32
85,15	72,05	65,50	13,10	6,55	2,62
100,10	84,70	77, „	15,40	7,70	3,08
112,45	95,15	86,50	17,30	8,65	3,46
125,45	106,15	96,50	19,30	9,65	3,86
133,90	113,30	103, „	20,60	10,30	4,12
149,50	126,50	115, „	23, „	11,50	4,60
161,20	136,40	124, „	24,80	12,40	4,96

Viageros, mercan

DISTANCIAS KILO- MÉTRICAS.....	ESTACIONES.	VIAGEROS.		
		PRECIOS DE LOS ASIENTOS.		
		1. ^a clase.	2. ^a clase.	3. ^a clase.
	DE VENTA DE BAÑOS Á ALAR DEL REY.	Rs. cs.	Rs. cs.	Rs. cs.
»	<i>Venta de Baños.</i> . .	» „	» „	» „
11	<i>Palencia.</i>	4,40	3,30	1,98
23	<i>Monzon.</i>	9,20	6,90	4,14
32	<i>Amusco.</i>	12,80	9,60	5,76
37	<i>Piña.</i>	14,80	11,10	6,66
44	<i>Fromista.</i>	17,60	13,20	7,92
50	<i>Marcilla.</i>	20, »	15, »	9, »
62	<i>Osorno.</i>	24,80	18,60	11,16
71	<i>Espinosa.</i>	28,40	21,30	12,76
84	<i>Herrera.</i>	33,60	25,20	15,12
91	<i>Alar del Rey.</i> . . .	36,40	27,30	16,38
70	{ De Avila al Escorial cuando la línea se halle en explota- cion costará. . . }	28, »	21, »	12,60

cias y encargos.

MERCANCIAS.			ENCARGOS.		
POR CADA 1000 KILÓGRAMOS.			De 0 á 20 kiló-gramos por ca-da 10, idem.	De 20 á 50 kiló-gramos por ca-da 10, idem.	Pasan do de-50 por cada 10 id.
1. ^a clase.	2. ^a clase.	3. ^a clase.			
Rs. cs.	Rs. cs.	Rs. cs.	Rs. cs.	Rs. cs.	Rs. cs.
" , "	" , "	" , "	" , "	" , "	" , "
7,15	6,05	5,50	1,10	0,55	0,22
14,95	12,65	11,50	2,30	1,15	0,46
20,80	17,60	16, "	3,20	1,60	0,64
24,05	20,35	18,50	3,70	1,85	0,74
28,60	24,20	22, "	4,40	2,20	0,88
32,50	27,50	25, "	5, "	2,50	1,00
40,30	34,10	31, "	6,20	3,10	1,24
46,15	39,05	35,50	7,10	3,55	1,42
54,60	46,20	42, "	8,40	4,20	1,68
59,15	50,05	45,50	9,10	4,55	1,82
45,50	41,25	35, "	7, "	3,50	1,40

DISTANCIAS KILOMÉTRICAS.

DE TODAS LAS ESTACIONES DE LA LINEA ENTRESI.



De Madrid al Escorial.

Madrid.

9	Pozuelo.				
18	9	Las Rozas			
31	22	13	Torrelodones.		
38	29	20	7	Villalba.	
51	42	33	20	18	<i>El Escorial.</i>

De Avila á Venta de Baños.

Avila.

13	Mingorría.													
31	18	Sanchidrian.												
41	28	10	Adanero.											
52	39	21	11	Arévalo.										
67	54	36	26	15	Ataquines.									
77	64	46	36	25	10	San Vicente.								
86	73	55	45	34	19	9	Medina.							
95	82	64	54	43	28	18	9	Pozaldez.						
103	90	72	62	51	36	26	17	8	Matapozuelos.					
110	97	79	69	58	43	33	24	15	7	Valdestillas.				
116	103	85	75	64	49	39	30	21	13	6	Viana.			
129	116	98	88	77	62	52	43	34	26	19	13	Valladolid.		
145	132	114	104	93	78	68	59	50	42	35	29	16	Aguilarejo.	
159	146	128	118	107	92	82	73	64	56	49	43	30	14	Dueñas.
166	153	135	125	114	99	89	80	71	63	56	50	37	21	7 Venta de

123	132	135	114	99	89	80	71	63	56	50	37	31	7	Yanayla
143	148	158	118	107	95	82	73	64	56	49	43	39	14	Dumay
132	141	101	93	78	68	59	51	42	35	29	16	10	Agobardo	
116	98	88	77	62	52	43	37	26	19	13	7	Challabilla		
103	85	75	64	49	39	30	2	13	6	7	Yana			
97	79	69	58	43	33	24	15	7	Valdesillas					
90	72	62	51	36	26	17	8	Matapoxucos						
82	64	54	43	28	18	9	9	Pesabex						
13	53	43	34	19	9	Medina								
14	46	36	26	16	San Vicente									
4	36	26	16	Atlapines										
9	21	11	Arzobis											
8	10	Abasco												
8	Sancti Spiritus													

De Avila a Venta de Baños

9	Magaz.															
20	11	Torquemada.														
31	22	11	Quintana del Puente.													
42	33	22	11	Villodrigo.												
53	44	33	22	11	Pampliega.											
64	55	44	33	22	11	Estepar.										
74	65	54	43	32	21	10	Quintanilleja.									
84	75	64	53	42	31	20	10	Burgos.								
100	91	80	69	58	47	36	26	16	Quintanapalla.							
116	107	96	85	74	63	52	42	32	16	Monasterio.						
131	122	111	100	89	78	67	57	47	31	15	Briviesca.					
154	145	134	123	112	101	90	80	70	54	38	23	Pancorbo.				
173	164	153	142	131	120	109	99	89	73	57	42	19	Miranda.			
193	184	173	162	151	140	129	119	109	93	77	62	39	20	Nanclares.		
206	197	186	175	164	153	142	132	122	106	90	75	52	33	13	Vitoria.	
230	221	210	199	188	177	166	156	146	130	114	99	76	57	37	24	Salvatierra.
248	239	228	217	206	195	184	174	164	148	132	117	94	75	55	42	18 Olazagoitia

De Venta de Baños á Olazagoitia.

De Venta de Baños á Alar del Rey.

Venta de Baños.

11	Palencia.								
23	12	Monzon.							
32	21	9	Amusco.						
37	26	14	5	Piña.					
44	33	21	12	7	Fromista.				
50	39	27	18	13	6	Marcilla.			
62	51	39	30	25	18	12	Osorno.		
71	60	48	39	34	27	21	9	Espinosa.	
84	73	61	52	47	40	34	22	13	Herrera.
91	80	68	59	54	47	41	29	20	7 Alar.

Señales y avisos que generalmente se usan para el servicio de los Trenes.

Aun cuando un artículo de esta especie no es muy necesario en la Guía, sin embargo, á instancia de algunos suscritores, que nos lo han indicado, haremos aquí una ligera reseña de las *señales* ó avisos, que en general se usan, siquiera por satisfacer la curiosidad de los mismos y otros de nuestros apreciables lectores.

Estas podremos clasificarlas en esta forma:

Señales fijas.

Los discos. Estos consisten en una gran plancha circular de hierro, colocada en sentido vertical sobre una alta columna del mismo metal. Esta plancha ó disco, gira por medio de un eje vertical, de modo que puede presentar ú ocultar alternativamente sus caras, segun convenga al frente de la vía, pintadas, una de encarnado, y la otra de blanco ú otro color. Por la noche presenta un farol con luz de los mismos colores. El color blanco indica, que la vía está libre, y el encarnado, que se pare inmediatamente.

Señales de mano.

De día. Estas señales se ejecutan por medio de banderines de color encarnado ó verde.

Todo banderín enrollado indica que la vía

está espedita. El verde desplegado indica precaucion y disminucion de velocidad. El encarnado, manda parar en el momento.

De noche. Consisten en lo mismo que las de dia, únicamente que se hacen con faroles de colores, reemplazando en este caso la luz blanca, á la bandera enrollada.

En ciertos y determinados puntos se emplea una trompeta ó bocina para avisar, debiendo tener presente que un sonido de bocina prolongado, anuncia que se acerca un Tren, y que se encuentra ya á la vista. Varios sonidos repetidos reclaman ó piden auxilio.

El silvido de la locomotora es un aviso, que sirve tanto para llamar la atencion, como para prevenir á los viajeros, á los agentes del Tren etc. que va á ejecutar algun movimiento, y asimismo durante la marcha, para advertir á todos las personas que puedan hallarse sobre la via, bien en un desmonte, en una curva ú otro punto, que sería difícil ver el Tren, hasta el momento en que se hallare allí mismo.

Para que todos puedan conocer la presencia de un Tren, debe tenerse entendido que, desde que se pone el sol, todos deben llevar adelante una luz encarnada y otra blanca.



ADVERTENCIA.

Habiéndose escrito la presente obrita antes de anunciarse la distancia para la explotación entre las Estaciones de *Avila* y *Mingorría*, habíamos calculado 13 kilómetros en vez de 14, que ahora resultan; lo que se tendrá presente para el precio de trasportes solo entre estas dos Estaciones.

El presente escrito es de la propiedad de la Compañía de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires y no puede ser reproducido sin el consentimiento expreso de la misma.

ADVERTENCIA

El presente escrito es de la propiedad de la Compañía de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires y no puede ser reproducido sin el consentimiento expreso de la misma.

Habiéndose escrito la presente obra en
tes de anunciarse la distancia para la explotación
iron entre las Estaciones de Avila y Misiones
hacimos calculado 13 kilómetros en vez de
11, que ahora resultan; lo que se tendrá pre-
sente para el precio de transportes solo entre
estas dos Estaciones.

El presente escrito es de la propiedad de la Compañía de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires y no puede ser reproducido sin el consentimiento expreso de la misma.

Para que tanto el presente escrito como el que se publica en la obra de la Compañía de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires, no sea reproducido sin el consentimiento expreso de la misma.