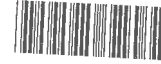


III F
1765

Biblioteca Ferroviaria



22375

GUIA DEL VIAGERO

EN EL

FERRO-CARRIL DE ARANJUEZ.

[III F]
[1765]



AL EXCMO. SR.

D. JUAN MANUEL CALDERON

EN PRUEBA

DE RESPETO Y CONSIDERACION,

Los autores.

INTRODUCCION.



LA inauguracion del camino de hierro es uno de esos acontecimientos que por su importancia para nuestro pais no podia menos de consignarse por medio de la prensa. Relatar la historia de la sociedad que lo ha llevado á cabo, de los trabajos que con este objeto ha verificado, hacer su descripcion y dirigir al viajero en las poblaciones que atraviesa, dar, por fin, las noticias que en semejantes casos son curiosas ó necesarias, eran materias que debia tratar un libro: hé aqui las razones que nos han inducido á publicar el presente folleto.

No hemos sido nosotros los únicos que hemos comprendido esta necesidad: varios se han apresurado á satisfacerla; pero sin que tratemos de hacer el análisis crítico de sus trabajos, nos cumple decir que por su demasiada brevedad alguno, otro por su excesiva extension, este por sobrado científico, aquel por mas que medianamente trivial, ninguno de ellos

se opone á que el presente sea apreciado y leído aun despues de consultados todos.

Como ya hemos dicho, nuestro principal objeto al redactar la GUIA DEL VIAJERO EN EL FERRO-CARRIL DE ARANJUEZ, ha sido el de unir lo científico á lo mecánico, lo necesario á lo curioso. En este pequeño volumen encontrará el viajero las noticias mas exactas respecto al origen y progresos de la sociedad que proyectó el camino; las obras notables de este con su descripción y aplicaciones en la práctica; los datos facultativos acerca de la organizacion y marcha de las operaciones; las reglas que deben adoptarse para el servicio de los viajes, y cuantos pormenores, en fin, desean conocerse en esta clase de empresas, tan nuevas entre nosotros como dignas de estudio y observacion.

Que despues de leer la GUIA DEL VIAJERO no quede al interesado duda alguna sobre los menores accidentes de su viaje, tal ha sido nuestro objeto: si lo hemos llevado á cabo con mas ó menos acierto que algun otro, el público lo dirá. A nosotros solo nos toca dejar consignado, antes de terminar estas lineas, que para la adquisicion de los datos y noticias mas importantes que figuran en estas páginas, hemos acudido á la Direccion del Ferro-carril, la cual con una deferencia que nunca podremos encarecer lo bastante, ha puesto á nuestra disposicion cuantos documentos hemos creído necesario consultar para el logro de nuestro proyecto.

RESEÑA HISTÓRICA

DE LA EMPRESA DEL FERRO-CARRIL DE ARANJUEZ.

El establecimiento de un camino de hierro que pusiera en comunicacion directa é instantánea á la corte de Madrid con el real sitio de Aranjuez, no es un pensamiento de estos últimos años, ni menos uno de esos proyectos especulativos que solo se conciben y emprenden con la mira de acrecentar fortunas particulares. Antes de que existiese el movimiento y animacion mercantil que en el dia se ha desarrollado entre nosotros, y antes que el ejemplo de otras naciones adelantadas en esta clase de especulaciones, viniese á despertar en nuestros capitalistas el deseo de dar ocupacion á sus caudales promoviendo obras de utilidad y conveniencia pública, ya habia pasado por las mientes de un célebre corregidor de Madrid, á quien la corte debe importantísimas mejoras, la idea de establecer una línea de carruajes de vapor

entre la hermosa población de Aranjuez y la capital de la monarquía española.

En efecto, por los años de 1829, el señor marques viudo de Pontejos, cuyo nombre va asociado á una gran parte de las obras y monumentos notables que la corte encierra en su seno, concibió y puso en práctica el proyecto de establecer el camino de hierro indicado, no sin calcular las inmensas ventajas que á ambos puntos había de reportar su realización, así como á los capitalistas y especuladores que quisieran tomar parte en la empresa. Atrevido era seguramente un pensamiento de esta clase en época como la que hemos apuntado, cuyo carácter no era por cierto el de grandes adelantos en progresos muy perceptibles; así es que aunque el celoso corregidor encargó los trabajos preparatorios á un ingeniero respetable, y probó por otros muchos medios á hacer popular su idea con el fin de verla llegada á feliz término, la falta de aliciente y estímulo por una parte, y por la otra la escasa concurrencia de capitales que desde luego hubo de notarse, hicieron que el marques desistiera completamente de su propósito, ó al menos que lo aplazase para un tiempo indeterminado, quedando por consiguiente en el olvido no solo el pensamiento, sino también los muchos trabajos que para su ejecución se habían adelantado.

Posteriormente y cuando ya en España comenzaba á notarse un deseo general de tocar las ventajas que la civilización había proporcionado á otros pueblos, cuando trascurridos algunos años de un régimen de gobierno mas en armonía con los adelantos del siglo

principiaba á hacerse conocer la necesidad de mejoras importantes; y cuando una paz conquistada á fuerza de sangre y de sacrificios brindaba á la realización de empresas provechosas, suscitóse de nuevo la idea del establecimiento de ferro-carriles, cabiéndole asimismo la primacía al proyectado entre Madrid y Aranjuez, lo cual depone siempre en apoyo de su utilidad y conveniencia.

Pero esta vez el Sr. D. Pedro de Lara, que es á quien se debe la iniciativa en el proyecto, no se limitaba á poner en rápido contacto con Madrid á uno de sus sitios reales adyacentes, sino que estendiendo el vuelo de su empresa hasta la proximidad del mar, quería que la línea de vapor tocase en el puerto de Alicante, como punto el mas cercano y á propósito para establecer comunicaciones marítimas con la corte. Semejante pensamiento halló buena acogida en las personas que por su posición estaban en el caso de aceptarlo, y muy principalmente en el gobierno de S. M., quien proveyó de un privilegio de concesión al referido Sr. Lara, para que solo él ó los sujetos á quienes desde luego asociara á su empresa, pudiesen explotar el ferro-carril. Entonces tercióse en el proyecto un banquero notable, que á su cualidad de hombre acaudalado reunía un carácter emprendedor y activo, cual se hace necesario para obras de tal magnitud y arrojo. Este capitalista, que no era otro que el Sr. D. José de Salamanca, adquirió la real concesión y privilegio que al D. Pedro de Lara se había otorgado; y formando en breve plazo una compañía anónima con el capital social de cuarenta y cinco

millones de reales, consiguió que despues de constituida esta y de discutidos y aprobados sus estatutos, se diese principio á los trabajos del camino el dia 4 de mayo de 1846.

Por la sucinta relacion que dejamos hecha, sé ve que el pensamiento del ferro-carril de Aranjuez, coincide con los de tantos otros que en paises mas ricos y acaudalados se concebian y realizaban por entonces; lo que quiere decir en pocas palabras, que nuestro atraso en punto á obras de tamaña importancia y utilidad, mas que de incuria ó abandono de los naturales del pais, provenia de lo trabajoso y difícil de las circunstancias; toda vez que las tentativas plausibles y patrióticas de los sugetos que hemos mencionado, principiaron á ser efectivas desde el momento en que la paz y la tranquilidad del pueblo español permitió á ese mismo pueblo el ocuparse de su comodidad y porvenir.

Cúmplenos, sin embargo, dejar consignado en este punto y antes de pasar adelante en nuestra reseña histórica, que el establecimiento del primer camino de hierro español, por mas que las felices disposiciones de algunos sugetos apreciables deban participar de una gloria nada escasa, que el establecimiento del primer camino de hierro español, decimos, tócale justamente al Sr. D. José de Salamanca, quien ayudado poderosamente por algunos de sus amigos y consócios, á quienes debemos particular mencion en estos apuntes, arrostraron un sinnúmero de inconvenientes, y se desprendieron de grandes sumas, con escasísima ó por mejor decir sin garantia alguna de

seguridad, en cambio de ver realizado en nuestra patria el mayor y mas grande adelanto del siglo en que vivimos.

Hecha esta importante manifestacion que la justicia y la imparcialidad exigen, pasemos á ocuparnos de las vicisitudes y trastornos porque pasó la empresa del camino de hierro de Aranjuez desde el momento en que dió sus primeros pasos, hasta el dia en que ha visto coronados satisfactoriamente sus afanes.

Una de las mas inveteradas preocupaciones que han existido en España desde hace mucho tiempo, es la de que en vano trataria de establecerse nunca adelanto y mejora material de cierta magnitud, sin la cooperacion de capitales y artistas extranjeros: preocupacion tanto mas antipatriótica y reprehensible, cuanto que ha contribuido poderosamente á formar en nosotros mismos una desconfianza injustificable de nuestro poder, y á rebajarnos vergonzosamente en el concepto de las demas naciones, nuestras rivales.

La empresa del camino de hierro de Aranjuez, ya porque participase de la general preocupacion, ó bien porque quisiese satisfacer la que en el público se habia arraigado, ello es el caso que apeló á los medios de auxiliarse de gentes extranjeras, asi para la acumulacion de capitales, como para el proyecto y ejecucion de las obras; contando con que los primeros, esto es los capitales, no se necesitaba sino llamarlos para que al instante llegaran á difundirse en nuestro pais, y que los segundos, ó sea los hombres de ciencia y de arte, eran absolutamente indispensables para un obje-

to del cual no se tenían en España ni aun los mas remotos conocimientos.

La experiencia ha venido á demostrar despues cuán absurdas é infundadas eran las conjeturas que sobre este punto se formaban: y si la empresa del camino de hierro de Aranjuez no tuviera para nosotros otro título que el que le proporciona su atrevimiento en haberse separado completamente de toda cooperacion extranjera, desde el momento que vió la injustificable y poco caballerosa conducta de los capitalistas ingleses, que despues de contraer solemnnes compromisos se desentendieron completamente de ellos, faltando á lo que como socios y como caballeros debían á la empresa y á su decoro mismo, bastaria este, sin embargo, para que fuese acreedora para con nosotros y con nosotros para con todos los que abrigen algun sentimiento de orgullo nacional, á la mas alta estima y consideracion.

Cumple aquí manifestar, que si los sentimientos de la junta de gobierno entera fueron estos mismos, el que llevó á cabo, con esa grandeza que le es peculiar, tan alto empeño fue el Sr. Salamanca que recogió para sí las 6.000 acciones, valor de 12 millones que quedaron desiertas por el indigno comportamiento de los socios extranjeros.

Allanada por fin esta primer dificultad, que de tal modo influyó en el retraso y nueva constitucion del camino y de la empresa, se dió nuevo impulso á las obras nombrando director general de ellas al Señor D. Pedro Miranda, uno de los socios fundadores. Bajo su acertada direccion se llevaron á cabo con sin-

gular presteza y acierto muchos de los trabajos del camino, y á su celo y aptitud se debe en gran parte el que hoy poseamos por fin tan importante adelanto. Secundado por los jóvenes que tomó bajo sus órdenes, y á quienes puede decirse que ha ido formando hasta hacerlos, como son hoy día, unos de nuestros mas entendidos ingenieros, llegó á conseguir ver en poco tiempo las construcciones en un estado notable de adelanto. Cuando todos creían en vista de esta actividad poder gozar muy pronto de las ventajas de tan apetecida novedad, otro nuevo contratiempo vino á paralizar por segunda vez el desgraciado ferro-carril. La famosa crisis monetaria que sobrevino por este tiempo, haciéndole experimentar sus perniciosos efectos, por la imposibilidad de satisfacer los jornales al considerable número de obreros que en él se ocupaban, causó una nueva detencion y le sumergió en uno de los períodos mas angustiosos de su agitada existencia. Segunda vez le arrancó de tan crítica situacion el Sr. Salamanca, poniendo sus caudales á disposicion de la junta de gobierno, y eso cuando los accionistas del camino se negaban á satisfacer el dividendo que para salir de tan espinoso estado se les pedía.

Volvió á marchar el camino, gracias á tan generosos esfuerzos, cuando los sucesos políticos ocurridos en aquella época (1848) precipitaron en el destierro y la ruina al hombre que era su providencia. Confundiendo al particular con el hombre público, sus adversarios observaron con él una conducta que no calificaremos por ser propósito ajeno á nues-

tro objeto, pero que nos parece injustificable.

Consecuencia natural de tales acontecimientos, una nueva paralización atacó al camino de hierro, y entró con ella en el período mas peligroso que ha recorrido.

Esta fue la época en que el Sr. Miranda, que quedó de hecho sino de derecho á la cabeza del camino, desplegó todo su celo y constancia, y en que con una asiduidad digna del mayor encarecimiento, tendió á conservar ya que no á adelantar, por ser esto imposible, los trabajos del ferro-carril: sin sus cuidados, sin su incansable desvelo, lo mucho que habia construido todo se hubiera perdido, y la realizacion de asunto de tal cuantía hubiera llegado á ser punto menos que imposible. Alternativamente ingeniero en la parte de direccion de obras, defensor del camino en las cuestiones que sobre él se suscitaron en aquel tiempo por la prensa periódica, y cargado por fin con todo el peso de la direccion, le sostuvo ó hizo atravesar, de una manera que nadie podia esperar aquel período de prueba.

Restituido al cabo á su patria el Sr. Salamanca, pobre de recursos, pero rico de ingenio y corazon, dió con su vuelta, merced á generosos auxilios, nueva vida á la empresa, organizando una nueva junta de gobierno en esta forma:

Exemo. Sr. D. José Salamanca, presidente.

Exemo. Sr. D. Juan Manuel Calderon.

Exemo. Sr. Conde del Retamoso.

Sr. D. Pedro Miranda.

Sr. D. Francisco Brocca.

Sr. D. Luis María Pastor.

Sr. D. Alejandro Llorente.

Sr. D. José Lopez Bonal.

Direccion.

Sres. Salamanca.

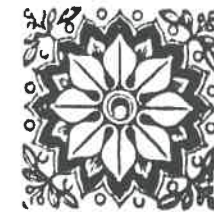
Conde del Retamoso.

Calderon.

Miranda.

Bajo la direccion de estos señores se ha terminado, por fin, el ferro-carril de Aranjuez, habiendo contribuido como principal agente para tan feliz y ansiada solucion el Sr. D. Juan Manuel Calderon, que ha sido en estos últimos tiempos el mas firme apoyo de tan laudable empresa.

¡Ojalá podamos de aqui á algunos años aprovechar una ocasion análoga para dar nuestro parabien á los señores que arriba figuran, por la conclusion total de la línea!



DE LAS

UTILIDADES DE LA EMPRESA.

Que beneficios puede esperar la empresa del ferrocarril por la explotación de dicho camino?

Para responder á esta pregunta, que no solo ocurre á los interesados en la explotación, sino á las personas indiferentes, siquiera no anime á estas mas que un sentimiento de curiosidad, es preciso tener presentes los siguientes datos: 1.º Qué circulación tendrá lugar sobre el camino de hierro, tanto en viajeros como en mercancías? 2.º Qué producto total producirá esta circulación? 3.º A qué cantidad ascenderán los gastos de conservación y explotación del camino?

Pasemos, pues, á considerarlos separadamente, si bien con la brevedad propia de este escrito, y podremos contestar con la aproximación posible en cuestiones por tantos títulos dudosas, á la pregunta que encabeza estas líneas.

Los cálculos á que es posible entregarse sobre la circulación que se establecerá entre dos puntos que un camino de hierro va á unir, se apoyan sobre la circulación existente y sobre los atractivos de placer ó utilidad, que pueden ocasionar la afluencia de viajeros, cuando la economía y rapidez del viaje abren, por decirlo así, una puerta hasta entonces cerrada. Entran también como datos para este cálculo las probabilidades del concurso por el establecimiento de otro ú otros

caminos de hierro en la misma dirección; y por último, el desarrollo de movimiento que puede resultar de las prolongaciones posibles ó probables.

Bajo estos diferentes puntos de vista, el camino de Madrid á Aranjuez se halla á nuestro parecer en una posición especialmente favorable.

Los atractivos de placer son las condiciones que figuran en primer término en los caminos de hierro de corta extensión, porque dan por resultado el atraer grandes masas de viajeros, y el fijar la atención de una población entera sobre el lugar en que el placer la aguarda. Ahora bien, la posición de Aranjuez respecto á Madrid, es completamente excepcional entre todas las que puede ocupar pueblo alguno respecto á una gran capital. Aranjuez es el solo punto cercano á Madrid en que existe una vegetación lozana; aquella tradicional frescura de sus verdes y humbrosos jardines, aquellas frondosas alamedas que recuerdan sin desventaja las de Versalles, y que convidan á huir en los meses de estío del suelo abrasador de Madrid para ir á sepultarse bajo su sombra; el encanto y comodidad en fin que todos reconocen y admiran, convierten aquel real sitio, cuyo camino es familiar á las clases acomodadas de la corte, en un lugar privilegiado y favorecido por condiciones especiales. Hay que tener en cuenta asimismo, el espíritu esencialmente móvil del pueblo madrileño, espíritu anejo á todas las distintas gerarquías de que se compone, y que le impele, si goza de bienes de fortuna, á trasladarse á nuestras frescas campiñas del Norte, y si no posee sino escasos recursos, á arrojar el día que la

menor fiesta le autoriza para ello, sobre todos los medios de locomoción que nuestras atrasadas costumbres le proporcionan, los que paga á precios exorbitantes para que le trasladen fuera de sus muros. Pues ahora bien, cuando por la tercera parte de lo que hoy le cuesta el ir á gozar de un día de campo en los áridos llanos de San Isidro ó en los despoblados de la venta del Espíritu Santo pueda ir á disfrutar de los atractivos de un paseo y una alegre merienda en las esmaltadas vegas de Aranjuez, ¿no acudirá en masas numerosas y compactas á disfrutar de lo que hasta hoy ha estado reservado tan solo á las clases elevadas? Nos parece que la respuesta no es dudosa.

En cuanto al *concurso* de otras vías de locomoción, bien puede confesarse con sentimiento, que el camino de Aranjuez no tiene nada que temer, es solo; pero aunque lo fuera, en igual perímetro al que él abraza, no sería dable establecer otro que proporcionase iguales ni parecidas ventajas.

El ferrocarril de que hablamos reúne, pues, la primera de las condiciones que un camino de corta estension debe tener; esto es, la seguridad de un gran número de viajeros de placer.

Pero no por tener atractivos especiales para esta clase de expediciones está desprovisto de importancia como vía de circulación mercantil y de viajeros de negocios; téngase sino en cuenta que el camino real que le atraviesa es el único que conduce al Mediodía y Este de España, á los puertos de Valencia y Alicante, á las importantes poblaciones de Sevilla, Cádiz, Granada y Málaga, sin que la circulación para es-

tos puntos pueda disputársele; así es que esta carretera es con la de Bayona la única de España en que existen numerosos servicios de transporte; el movimiento de mercancías es en él igualmente mas considerable que en ninguna de las otras que parten de Madrid á las provincias.

Tiene además el ferrocarril de Aranjuez la ventaja de que gozan los de su especie, y es la de poder establecer carruajes de lujo, en los cuales el precio de locomoción sea elevado, ventaja no pequeña y de difícil sino de imposible aplicación en las vías muy dilatadas, en que las expediciones de placer son poco numerosas.

Pasemos ya á reducir la cuestión á cantidades, y veamos de apreciar el resultado de los beneficios que próximamente puede obtener la empresa.

Hoy la circulación de viajeros en carruajes entre Madrid y Aranjuez, es de 120,000 personas, ó sean 60,000 en cada dirección; la de las mercancías es de 1.521,730 quintales: si con semejantes circunstancias la circulación sobre el camino de hierro creciese en la proporción que lo ha hecho en los que han estado en casos análogos, el ferrocarril de Aranjuez sería la empresa mas brillante y lucrativa de su especie que se hubiese emprendido hasta el día.

Pero consideremos crezca en la menor proporción que puede suponerse; esto es, de 1 á 4, en cuyo caso será de 240,000 viajeros en ambas direcciones, ó lo que es lo mismo, de 480,000. Supongamos también, lo que creemos no es echar de largo, que durante veinte y cinco días de fiesta salgan además de Madrid

5,000 personas; lo que añade un total de 125,000 viajeros que verificarán un doble trayecto, en cuyo caso los 250,000 que por esta cuenta resultan, unidos á la suma antecedente, darán un total de 730,000.

En cuanto á la circulacion de mercancías, no damos al camino de Hierro de Aranjuez importancia alguna por no haber entre estos puntos movimiento comercial; la consideramos, pues, como existe hoy dia.

El producto bruto de este movimiento, considerando el tipo de 12 rs. 29 mrs. por término medio del billete de cada viajero, y el de 4 real 30 mrs. por quintal, los cuales ofrecen el 50 por 100 de economía sobre los precios actuales, será:

730,000 viajeros á 12 rs. 29 mrs.	9.102,400
1.524,739 quintales á 4 real 30 mrs.	
quintal.	2.683,800
	<hr/>
Total.	12.088,200
	<hr/>

En cuanto á los gastos de conservacion y explotacion del camino, que no detallaremos por considerarle trabajo ajeno é impropio de un libro de esta especie, propondremos en globo una cantidad sacada proporcionalmente de la á que se eleva en otros caminos extranjeros de la misma estension, y con arreglo á las notas que la empresa del ferro-carril ha tenido la bondad de proporcionarnos, y es de 4.913,540 reales. De modo que tendremos:

Entrada por viajeros y mercancías.	12.088,200
Salida por gastos de conservacion y explotacion.	4.913,540
	<hr/>
Producto líquido.	7.332,660
	<hr/>

Vemos, pues, que el ferro-carril de Aranjuez está llamado á obtener tales beneficios cual ninguno de su clase. Sin embargo, no debe darse á nuestros cálculos mas crédito que el que merece una cosa fundada, si bien en la mas estricta verdad, en meras probabilidades, y que como ya antes digimos, puede ser modificada por tantos sucesos imprevistos.



DESCRIPCION

GENERAL DE LA VIA.

CONOCIDA que nos es la historia de la empresa, debemos entrar de lleno en la exacta aunque sucinta descripcion del camino, y como naturalmente lo primero que ocurre en este caso es dar idea del trazado y constitucion de la via, vamos á llenar tan importante objeto aunque solo sea en la parte que pueda interesar á nuestros lectores.

Deseando aproximar todo lo posible al casco de la poblacion el arranque del ferro-carril, se pensó desde el principio en situar el embarcadero de Madrid próximo á la puerta de Atocha, de modo que facilitando su establecimiento mismo el ensanche de la poblacion por aquella parte, viniese con el tiempo á quedar dentro de sus muros. Aunque al principio se suscitaron grandes dificultades por parte del tutor del conde de Bornos, propietario del territorio en que hoy se halla situada la estacion de Madrid; vencidas por fin estas, adquirió la empresa la propiedad de aquella huerta y la inmediata, en la cual es donde se han construido la estacion, cocheras, almacenes y demas dependencias. Partiendo de aqui, y describiendo hácia la derecha una curva de gran radio, dirígese el trazado á cruzar el arroyo Abroñigal por un viaducto de tres arcos, y haciendo despues una gran in-

flexion para ganar desarrollo, atraviesa el canal de Manzanares por la inmediacion de la tercera esclusa, y á poca distancia el rio del mismo nombre por un puente de cuatro arcos. Continúa el trazado por el S. O. y cruza de nivel la carretera de Andalucía á 1¼ de legua próximamente de la venta de Villaverde, siguiendo en direccion de Getafe, cuyo pueblo, asi como el de Villaverde, que le precede, quedan á la derecha á corta distancia. Prolóngase despues el trazado en una estension en línea recta de casi 3¼ de legua de longitud y pasa á la inmediacion de Pinto, tocando al extremo occidental de este pueblo. Continúa despues por la derecha de la carretera, y á 1½ legua de distancia atraviesa esta por un cruzero de nivel, salvada ya la divisoria de aguas, al *Manzanares y Jarama*, y siguiendo la depresion natural del terreno hácia la cuenca de este último rio, pasa el trazado á la inmediacion de Valdemoro, por muy cerca de Ciempozuelos, y despues por la vega del mismo pueblo; vuelve de nuevo á cruzar de nivel la carretera de Andalucía, al pie de la cuesta de la Reina, y prolongándose por la derecha del *Jarama* describe una curva de estenso radio, y atraviesa este radio á 3¼ de legua de aquel crucero, para seguir luego en direccion de Aranjuez por el soto llamado La Mesa del Cebo y Las Huertas grandes. Pasa en seguida el Tajo á corta distancia de donde estuvo el llamado Puente-verde, y volviendo luego en curva hácia la izquierda, llega al emplazamiento de la estacion final, situada á 2,650 pies de este último rio, frente á la fachada principal del real palacio, que es la de O.

El ferro-carril tiene 8 y $3\frac{1}{4}$ leguas de longitud; y su pendiente máxima es de 0,093 g.

El trazado primitivo se pensó en dirigirlo por las cuencas del *Manzanares* y *Jarama*; pero despues de bien considerado se conoció que si bien este trazado era de pendientes mas suaves, hubiera tenido el desarrollo de la línea mayor estension, y las obras de fábrica hubieran sido muy costosas, ya por las dificultades que en la confluencia de aquellos dos rios se presentan, ya por tener que evitar los desastrosos efectos de las lluvias pluviales en las tormentas, ya en fin por la necesidad de defender el camino de las inundaciones, añadiéndose á estos inconvenientes el de no pasar el camino por la inmediacion de ningun pueblo de importancia. No pareció por esto conveniente dar al trazado la direccion que se acaba de indicar, y entre todas las demas que podian adoptarse, ninguna llenaba mejor las condiciones generales de buena construccion, y las muy especiales de aproximarse á los pueblos inmediatos y de cruzar la divisoria de aguas al *Manzanares* y al *Jarama* del modo mas conveniente y económico que la que definitivamente se ha elegido.

El primer proyecto fue el de dejar el final del trazado, estacion de Aranjuez y sus dependencias del lado de acá del Tajo, pues el coste de las obras necesarias para atravesar el rio era considerable; pero reflexionando despues que el camino de Aranjuez debia continuar hasta uno de los puertos de Alicante ó Cartagena, y que este adelanto facilitaba mucho la

prolongacion, se decidió el verificar el paso del otro lado del Tajo como hoy existe.

Los terraplenes están hechos para dos *vias*, y tienen el ancho de 36 pies en la parte superior y de 40 á 50 en la base; pero no se ha sentado hasta ahora mas que una sola, por no ser necesarias mas para el movimiento actual.

El material *fijo* de la via consiste en *traviesas*, que son troncos de pino de Cuenca, en los que van clavados por medio de clavijas ó cabillas de madera, seca en hornos, los *coginetes*, que son unos corchetes de hierro fundido. En los coginetes van asegurados ó mas bien enganchados los *carriles*, que son barras de hierro forjado provistas de una doble pestaña por medio de la que se sujetan, estando ademas asegurados por medio de *cuñas* que son tambien de pino de Cuenca, secas en hornos como las cabillas.

En los apartaderos están colocadas las *puntas* ó *agujas movibles y cruceros*, que sirven para mudar los trenes de una á otra via. Cuando hay que cambiarlos de una á otra que la es perpendicular ó que forma con ella un ángulo muy abierto, se hace uso de las *plataformas* que con este objeto están colocadas tambien en los puntos que son necesarias.

Muchos son los terrenos que ha sido necesario adquirir para la construccion del camino por el actual trazado, y grandes los sacrificios que para su adquisicion ha tenido que hacer la empresa; pero cumple manifestar aqui, que esceptuando algunos pocos cuyos nombres no queremos manifestar por no manchar su nobleza con tan fea accion, todos convinieron gus-

tosos en hacer cada uno en lo que estaba de su parte el sacrificio de sus intereses, y á la cabeza de las personas que de este modo manifestaron la nobleza de sus sentimientos se halla S. M. la Reina quien con ese desprendimiento y real munificencia, que no es sin duda la menor de sus régias cualidades, cedió gratuitamente á la empresa los terrenos de su real patrimonio que fueron necesarios para el establecimiento del camino.



DESCRIPCION

DE LAS OBRAS NOTABLES.

GRANDE es nuestra satisfaccion al principiar á escribir las cortas líneas que han de formar este capítulo, y no podia suceder otra cosa, pues su sola lectura va á ser á nuestro entender, la refutacion mas clara de esa preocupacion que elevada á principio, reina no solo en las naciones extranjeras, sino en nuestro pais mismo, de que las ciencias y las artes se hallan en el mas lamentable atraso, y de que nuestros hombres de ciencia no pueden sostener el concurso bajo ningun concepto con los de estrañas tierras.

Cierto es, muy cierto, por desgracia, que nuestros adelantos no marchan á la altura de los de otros paises; pero si el conjunto de nuestros conocimientos no iguala al de otras naciones, no por eso faltan en ella hombres notables que cada uno en su profesion pueden sostener sin desventaja la competencia con los que á igual ramo del saber han dedicado sus vigiliass en esas naciones, que no desperdician ocasion de ponernos ante los ojos sus adelantos como una muestra de nuestra inferioridad ó como un sarcasmo á nuestro atraso.

Prueba, y bien clara del grosero error en que se hallan ó de la refinada malicia con que nos desdeñan, son las obras de fábrica ejecutadas en el ferro-carril

de Aranjuez. Estas obras llevadas á cabo en medio de las circunstancias mas desfavorables con que trabajos análogos pueden emprenderse; siendo las primeras de su clase que se ejecutaban en España, y teniendo que luchar con las angustiosas crisis porque el ferro-carril ha atravesado, con la escasez de medios que las era consiguiente, y sin poder contar con el apoyo necesario á quien por primera vez en un país emprende asunto de tanta cuantía, se han terminado no obstante con tanta perfeccion como las que se ejecutan en los países mas adelantados en esta clase de construcciones y con mayor economía que en otro alguno.

Falta imperdonable sería el no aprovechar esta ocasion de tributar un homenaje de consideracion y gratitud al talento de los que de este modo han vindicado en la parte que á ellos correspondia el honor nacional con tan poca razon mancillado, y nosotros tenemos una viva satisfaccion en hacerlo á todos los que en ellas han tomado parte, y en particular al digno director facultativo del camino, el entendido ingeniero D. Pedro Miranda.

Pasemos ahora á hacer una ligera descripcion de estas obras, segun el orden en que el viajero al partir de Madrid las va encontrando.

La primera es la *estacion de Madrid*, edificio que consta de dos salas iguales separadas por un largo corredor, á ambos lados del cual se hallan colocados los *porches* para los trenes, y á su lado los *andenes* para montar en los carruajes; ademas hay otro *porche* para la carga y descargue de los equipajes; por

los andenes se entra á los espaciosos salones de descanso, y por ellos se pasa á la sala del registro de equipajes, despacho de billetes, oficinas de la administracion y demas dependencias de la estacion. La construccion de este edificio es ligera y elegante, y al mismo tiempo segura y económica. A su derecha se encuentra la gran cochera para el abrigo y montaje de los carruajes, que es un gran cobertizo con seis órdenes de vias y de una estension capaz de contener un número elevado de carruajes. Tiene una sola planta.

A corta distancia de ella está situado el depósito de agua para el servicio de las máquinas, y á cuya inmediacion se va á edificar otra cochera para el resguardo de las locomotoras.

Tambien se construirán en la estacion los almacenes para el depósito del combustible, necesario á la locomocion. Terminadas que sean las obras, se embellecerán sus inmediaciones con plantíos y otras mejoras que hagan desaparecer el feo aspecto que hasta hoy ha presentado aquella parte de las afueras de la corte, y las conviertan en un lugar ameno y agradable.

La segunda obra de fábrica es *el puente de la Abadía*, que consta de un arco de ladrillo de 48 pies de luz por 26 de altura, con zócalos, aristones é imposta, coronacion de aletas y pretiles de sillería. Su longitud es de 34 pies, su ancho de 28.

El viaducto del Abroñigal, tercera obra que se encuentra desde Madrid á Aranjuez, es de fábrica de ladrillo, con ariston, estribos y pilas de piedra berro-

queña; tiene tres arcos de medio punto de 30 pies de luz por 23 de altura, y otros tres arcos á cada lado de 43 pies de luz, que forman una continuacion de estribos calados. Su longitud es de 246 pies, su ancho de 28 y su altura de 51.

El puente sobre el canal de Manzanares consta de tres tramos de madera y hierro, sostenidos por dos pilas y dos estribos levantados en las orillas del canal, que dejan de cada lado un espacioso camino de servidumbre. Tienen los tramos 20 pies de luz; pero en razon á su oblicuidad, la longitud total entre los extremos de los estribos es de 36 pies, el ancho de 28 y 13 la altura.

El puente sobre el rio Manzanares consta de cuatro arcos de madera y hierro de 59 pies de luz, sostenidos por pilas y estribos de sillería y fábrica; su longitud es de 208 pies, y su ancho de 29. Los zócalos, paramentos exteriores de las pilas, ángulos de los estribos, impostas, etc., son como en el puente anterior de piedra berroqueña, y todo lo demas de las pilas y estribos, de fábrica muy esmerada de ladrillo.

El puente de los Angeles, consta de un arco de 47 pies de luz, formado de dos cerchas de madera con estribos de sillería y fábrica de ladrillo en sus ángulos. Su objeto es facilitar el tránsito por encima del ferro-carril á las poblaciones inmediatas, evitándoles el rodeo de la carretera general. Su ancho es de 14 pies, repartidos entre dos andenes de á 3 pies para la gente de á pie, y una via de 8 en medio para los carros.

El puente sobre el arroyo de Cuniebles consta de un arco de cinco centros; su longitud es de 73 pies, su ancho de 28. Construido de ladrillo y piedra berroqueña, sirve para dar paso á las aguas y tránsito al ganado trashumante.

El viaducto de los prados de Valdemoro se compone de cinco arcos de 32 pies de luz, apoyados en pilas y estribos de 10 pies de altura: corona la obra una imposta general y un antepecho. Su longitud es de 238 pies, su altura de 27 y $\frac{1}{2}$ y su ancho de 30. No solo sirve para dar paso á la inmensa cantidad de agua que allí se reúne en las grandes avenidas, sino de paso inferior para los vecinos de Valdemoro, Cien-pozuelos y demas pueblos inmediatos.

El puente oblicuo sobre el arroyo de San Cosme, consta de un arco campanel de 24 y $\frac{1}{2}$ pies de luz. Su longitud es de 120 pies, de 28 su ancho y 25 su altura. Es de piedra de Colmenar, y fábrica descubierta de ladrillo.

Se encuentra en seguida *el puente sobre el Jarama*, una de las obras de mas consideracion y responsabilidad que existen en el camino de hierro, y que por lo mismo ha sido dirigida particularmente por el digno director del ferro-carril, el Sr. D. Pedro Miranda. Consta de tres arcos de 70 pies de luz, que descansan sobre dos pilas y estribos. Su longitud total es de 320 pies, su altura de 35 y $\frac{1}{2}$ y su ancho de 30. Las mayores avenidas llegarán á la imposta de las pilas y estribos, quedando por debajo de los arcos espacio suficiente para que puedan pasar los troncos y maderos que en tales ocasiones sue-



ten arrastrar las aguas. Los paramentos de las pilas y semipilas de los estribos hasta la altura de la imposta son todos de piedra de sillería de Colmenar, así como los remates y ángulos. Los macizos interiores de las pilas y de los estribos son de piedra almen-drilla, y las partes restantes de los paramentos de fábrica de ladrillo fino encajonada. La dificultad que ofrecía el sentar los cimientos para este puente sobre un terreno cuya primera capa, de 9 pies de profundidad, era de arena gruesa y de guijo la siguiente, solo han podido vencerse merced á los grandes conocimientos del que ha dirigido esta obra.

El viaducto sobre la madre vieja del Jarama se compone de cinco arcos de madera de 35 pies de luz, sostenidos sobre pilas y estribos de sillería y mampostería. Su longitud es de 250 pies, su ancho de 28 y su altura de 16 y 12.

El puente sobre el Tajo, otra de las obras especialmente dirigidas por el Sr. Miranda, y en la que este señor se ha conservado á la altura que sus conocimientos le han hecho ocupar, venciendo las grandes dificultades que oponía para su construcción la rápida corriente de este río, y la imposibilidad de construir pilas en su centro, en razón á su cuantioso coste y al mucho tiempo que tal construcción hubiera empleado, se halla fabricado todo de madera menos los estribos. Se compone de seis tramos de 35 pies de luz de eje á eje, y cada uno de ellos de seis vigas maestras dobles acopladas, cuya flexión se halla contrarrestada por tirantes de hierro, asegurados fuertemente en dichas vigas por pasadores que permiten

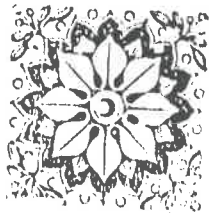
arreglar la tensión del modo conveniente. Estas vigas descansan sobre grandes zapatonos que á su vez se apoyan sobre dos carreras, sostenidas cada una por seis fuertes pilotes, y ensambladas á la altura de las aguas, mas bajas sobre otros tantos pilotes hincados en el río. Los estribos son de fábrica de ladrillo, fundados sobre hormigon, encerrado en un cajon mampostado, y su zócalo y ángulo son de piedra de Colmenar. Su longitud es de 240 pies y su ancho de 28. Es sin disputa una de las obras mas notables del ferrocarril, y si el que la ha dirigido no tuviese ya formada una alta reputación, bastaría sin duda esta construcción para asegurársela.

Para el servicio de los pueblos que cruza el camino, se han construido en los mas importantes tres apenderos ó estaciones intermedias. El primero está situado en la confrontación de Villaverde y Getafe, el segundo en Pinto y el tercero en Cien-pozuelos.

La estación de Aranjuez, término de la línea, es con corta diferencia de igual construcción á la de Madrid, se halla colocada enfrente del real palacio, y próxima á las quintas del duque de Valencia y de D. José Salamanca. Como dependencia suya, tiene junto al puente colgante, en la orilla derecha del Tajo, un taller con fraguas, sierras, etc., movidas por una máquina de vapor de la fuerza de veinte caballos. En él se saturan las maderas, segun el procedimiento de Payne, cuya preparación se ha hecho sufrir á las que se han empleado en la construcción del puente del Tajo.

Próxima á la estación que nos ocupa, se piensa

construir una fonda, edificio de primera necesidad para el viajero; segun el proyecto que hasta ahora existe, podrá albergar seiscientas personas. Destinado especialmente al tránsito de los pasajeros por aquel punto, tendrá pocas habitaciones en que poder pasar una larga temporada; pero en cambio se hará notable por su mesa redonda, en la que por equitativos precios se servirán espléndidos almuerzos y comidas.



CAPITAL INVERTIDO.

MATERIAL DE LOCOMOCION Y TRASPORTE.

El capital invertido en la construccion del camino de hierro y sus accesorios, ha sido el social de la empresa que se eleva á 43.000,000. El coste de cada legua de 20,000 pies incluso el material de locomocion y transporte, ha sido de 3.433.800 reales. Este solo dato es suficiente para probar la poca razon con que se ha tachado de caro el coste del camino de Aranjuez, pues si se le compara con el de los de otros países, tenemos la enorme diferencia que puede verse por la nota siguiente:

NOMBRES DE LOS CAMINOS.	Costo de una legua de 20,000 pies.
De Lóndres á Greenwich. . .	70.479,864 rs.
De id. á Birmingham. . .	43.637,373
De Paris á Versailles.	8.429,454
De Bruselas á Ostende.	3.957,927
De Berlin á Postdam.	3.907,943

Vemos, pues, que comparado con los mas caros resulta una ventaja inmensa, y verificado lo mismo con los mas baratos una corta diferencia, y téngase en cuenta que el último que anotamos es un precio fabuloso como puede conocerse comparado con los demas.



El material de locomoción y transporte lo componen las locomotoras, carruajes y wagones de transporte.

Las locomotoras constan de la máquina que va delante, y es la que da movimiento al convoy, y del tender ó acompañante que es el depósito del agua y carbon, materias indispensables para el servicio de la primera: el agua se comunica por medio de tubos á la gran caldera, donde el fuego de una hornilla colocada debajo, forma el vapor que es el motor que da impulso á la máquina.

El camino de Aranjuez posee ocho locomotoras, cuatro inglesas y cuatro belgas, las primeras se han pagado á 255,000 reales, y las segundas á 226,480; son muy superiores y poseen todas las modificaciones que los adelantos de estos últimos tiempos han hecho introducir en ellas para mayor seguridad; las mas notables son el freno que sujeta y para la máquina casi instantáneamente, haciéndola obedecer con mas facilidad y presteza que el bocado á una caballería, lo cual da una seguridad que nunca se conseguirá en los caminos ordinarios; y la segunda es una especie de cepillo que va delante de las ruedas, desembarazando la via de cualquier obstáculo que pudiera obstruirla, lo que hace casi imposible todo descarrilamiento.

La travesía de Madrid á Aranjuez se hará en hora y media, deteniéndose 16 minutos en los apeaderos.

Los carruajes son de tres clases, construidos en el gran taller de Recoletos con arreglo á los modelos ingleses; los de primera clase que pueden conte-

ner 24 personas, tienen anchas butacas con lo que el viajero camina con la mas completa comodidad; los de segunda provistos de mullidos cojines, son de la cabida de 46 personas; los de tercera los forman bancos de madera con respaldo, repartidos de modo que se pueda viajar con holgura y comodidad, y tienen 58 asientos. Todos tienen su correspondiente lámpara para alumbrar el interior en los viajes de noche.

Hay ademas dos carruajes de un lujo sorprendente y de una magnificencia régia. El uno destinado para los viajes de las personas reales, está formado por tres departamentos, el de el centro es un lindo gabinete vestido de terciopelo azul y adornado con muebles forrados de la misma tela, tiene en medio un lindo divan y al rededor una banqueta corrida, en las paredes hay espejos y otros adornos; de los de los lados el uno está destinado para la servidumbre y el otro para tocador y retrete de las augustas personas. Por fuera está pintado de azul, con relieves dorados y un coronamiento de castillos y leones con las armas de España en medio. Este carruaje llegará hasta la escalera misma de Palacio, por medio de una via colocada á propósito.

El otro está destinado á la junta de gobierno del ferro-carril, y es un salon corrido, provisto de cómodas butacas de tafete verde, y en medio tienen una gran mesa para llevar papeles.

Los wagones los hay para viajeros que hacen veces de carruajes de cuarta clase, y son unos pisos de madera con barandillas para apoyarse los que van en ellos.

pues el viaje se hace de pie; de *equipajes* que tienen departamentos para el jefe del tren, para conducir cargas y para llevar perros; de *mercancías* que sirven para lo que su nombre indica; de *transporte* de caballerías, con cuabras para las mismas, y de transporte de carruajes con las condiciones necesarias para el servicio á que se destinan.



DISPOSICIONES

REGLAMENTARIAS PARA EL SERVICIO DE LOS VIAJEROS.

PROPONÉMONOS hacer en este lugar una reseña de las principales disposiciones que la dirección del ferrocarril tiene acordadas, así para el mejor y más exacto servicio de los viajeros, como para la mayor seguridad de sus personas y efectos durante la travesía.

La primera medida que la dirección ha adoptado en este punto consiste en encargar con repetición á sus dependientes, no solo el extraordinario celo que deben desplegar en el cumplimiento de sus respectivas obligaciones, sino también el deber en que se hallan de atender con la mayor urbanidad y cortesía á los viajeros en la parte que con ellos tengan de contacto.

Después de estas importantísimas prevenciones, que de una manera tan directa influyen en la satisfacción y comodidad de las personas que viajan, puede decirse que las disposiciones y reglas más esenciales en cuanto al modo de hacer la jornada, quedan reducidas á las siguientes:

El despacho de billetes se abrirá con una hora de anticipación á la salida de cada tren, quedando cerrado cinco minutos antes de su marcha.



Los billetes estarán sellados y llevarán además el número del tren y la fecha del día del viaje.

Los niños hasta de dos años que se lleven en brazos quedan exentos de todo pago: los de dos hasta seis, pagarán medio asiento aunque ocupen uno; y los de seis en adelante pagarán su billete por completo.

Los soldados, inválidos y guardias civiles pagarán solamente medio asiento, siempre que presenten su licencia ó pase de servicio: no así los indigentes y mendigos, quienes aunque pueden gozar de igual beneficio, necesitan sin embargo orden especial del director.

Las salas de descanso y espera, se abrirán al público al propio tiempo que los despachos; no admitiéndose en ellas mas que á las personas que tengan permiso ó billete en regla, en cuyo caso el mismo billete indicará la sala á que los interesados deban dirigirse. Quedan exceptuados de entrar en las salas los viajeros que se encuentren embriagados; los que estén vestidos de modo que puedan manchar á sus compañeros; los que lleven consigo paquetes que por su naturaleza, por su volumen ó por el olor que exhaleen puedan molestar; los que lleven instrumentos punzantes sin las seguridades oportunas, y por último, los que conduzcan armas de fuego, en cuyo caso el vigilante de la sala hará que se descarguen si ha de permitir la entrada al portador.

A cada viajero se le concede una cantidad de peso por razon de equipaje.

La oficina de efectos de transporte se abrirá al pú-

blico una hora antes de la salida del tren; y los equipajes que lleguen tarde al registro se remitirán por el tren inmediato, pero adeudando en este caso el mismo importe que las mercancías á gran velocidad.

Los bultos anotados en el registro no podrán en ningun concepto dejarse en poder de los viajeros, y estos mismos al ir á anotar sus equipajes, tienen que presentar sus billetes al factor principal con el fin de hacer patente su verdadero peso.

Después de anotados y pesados los bultos, se toma conocimiento de ellos en el registro, haciendo mencion de su destino, su número, su total peso y el porte que deben pagar segun tarifa, con cuyas circunstancias el viajero recibe un billete que le servirá de contraseña al hacerse cargo después de sus efectos. Para evitar equivocaciones y pérdidas, un dependiente de la empresa estampará en cada bulto un número igual al del billete.

La oficina de equipajes se cierra media hora antes de la salida del tren: en esta dependencia no se admiten materias que puedan dar lugar á explosiones ó incendios.

Para trasportar coches, caballos, perros y otros animales á gran velocidad, se entregará á los dueños un billete que les sirva de resguardo á la llegada, ó para que puedan reclamarlos, teniendo en cuenta que los perros no se admiten sino con bozal.

La direccion prohíbe terminantemente que se fume en las oficinas y salas de descanso.

Con el fin de que reine el orden debido en el acto de hacer el viaje, la direccion ha dispuesto que las

salas que comunican con el andén no se abran sino una después de otra á medida que los viajeros ocupen sus puestos: los vigilantes abrirán las portezuelas de los carruajes, cuidando de que cada viajero ocupe la clase de asiento que le corresponda, sin permitir que suba mayor número de ellos á un carruaje que el que indica la targeta colocada en su interior, ni que se introduzcan mas efectos que los que bienamente puedan colocarse debajo de los asientos sin causar incomodidad alguna.

Dispuesto ya el tren para partir, el jefe de él previene á los viajeros que no saquen el cuerpo por las portezuelas de los carruajes, ni intenten subir á estos después de dada la señal de marcha; así como que se abstengan de fumar durante la travesía, pues que de la observancia de estas reglas depende en gran parte la seguridad del viaje.

Dada la señal de marcha por medio de un silbido, á la cual contesta el maquinista con el silbato de vapor, el jefe del tren es el que única y exclusivamente manda el convoy; estándole absolutamente prohibido recibir encargo alguno verbal de ningún género de personas.

Si algun viajero estubiese embriagado ó escitase las quejas de los demas, se le puede hacer salir al momento del carruaje si el tren está parado, ó dejarle en la primera estacion si el tren estubiese en marcha.

Los viajeros deben tener muy en cuenta que no se puede salir de los carruajes mas que en las estaciones y cuando esté absolutamente parado el tren, y si por

cualquiera accidente tuviese este que hacer alto en un punto del camino, el jefe debe cuidar de que no abandonen sus puestos ni se coloquen sobre la vía.

Los viajeros que acudan á las estaciones intermedias para tomar asiento en el convoy, deberán presentarse diez minutos, y sus equipajes quince, antes del paso del tren.

Uno de los dependientes, á la llegada de este, pronunciará el nombre de la estacion en voz alta con el fin de prevenir á los viajeros que deban quedarse, cuya voz repetirá otro dependiente recorriendo toda la línea de carruajes, durante esta parada; y mientras el jefe recibe y entrega los equipajes, pueden los viajeros bajar si gustan de los coches; pero cuidando de hacerlo por la portezuela que da frente al costado exterior del camino.

Al viajero que camine sin billete se le hará pagar el valor entero de su asiento calculado desde el punto de salida del tren; el que se encuentre en un carruaje superior al que indica su billete, pagará la diferencia, y el que sea portador de un permiso ó billete por el cual se le conceda el derecho de recorrer menos distancia de la que hubiere recorrido, debe pagar asimismo la diferencia. En cualquiera de estos casos, el jefe del tren dará un recibo al interesado, en el que conste las cantidades que le haya hecho abonar; y si por algun pretesto el viajero rehusase el pago, el jefe del tren está en su derecho reteniéndole el equipaje.

Los billetes ó permisos que tengan una fecha atrasada ó que no lleven el timbre V.º B.º, se conside-

van como fraudulentos, y el viajero que sea portador de alguno de ellos será detenido, dándose parte inmediatamente á la autoridad en el caso de que el billete resultase falso. Por esta razon los viajeros deberán examinar con gran cuidado los billetes siempre que no los adquieran en los despachos autorizados al efecto.

Llegado el convoy al término del viaje, los dependientes abren las portezuelas y ayudan á los viajeros á desmontarse, haciéndoles las prevenciones de seguridad que crean útiles y convenientes. El jefe del tren en seguida hace descargar los equipajes, los cuales despues de clasificados se entregan á los viajeros por números que corresponderán con el de los billetes que se les dieron, y si á alguno se le hubiese perdido, se le exigirá que firme un recibo declarando esta circunstancia, además de justificar que el equipaje que reclama le pertenece.

A los que se dejen olvidados en el interior del carruaje algunos efectos y los reclamen en el acto, se les devolverán por los dependientes dando las señas oportunas; si no se reclaman en el acto, pasarán á la oficina de efectos extraviados que está á cargo del jefe de la estacion de Madrid, y en la cual habrá un registro en que se anotará el objeto que se ha encontrado, la fecha del día y el número del tren: en esta dependencia permanecerá veinte y cuatro horas, devolviéndose al momento que el reclamante justifique que le pertenece.

Para que los viajeros puedan consignar bajo su

firma las quejas, reclamaciones ú observaciones relativas al buen desempeño del servicio, habrá en cada estacion un libro con este objeto, el cual apenas contenga alguna de las anotaciones referidas, pasará á manos del director para que adopte las medidas que estime convenientes.

Como el servicio de la estacion es gratuito, los viajeros están en el deber de no hacer oferta alguna á los empleados, los cuales tienen prevenido que pierden irremisiblemente su puesto si reclaman ó aceptan la menor gratificacion.

Hé aqui bosquejadas ligeramente las bases sobre que la direccion apoya la parte administrativa de su empresa. Hemos procurado detenernos, sobre todo, en lo que tiene directa relacion con el viajero, no tanto para que pueda precaver prudentemente los peligros accidentales de la travesía, cuanto para que sepa los deberes y derechos que acepta en el acto del viaje, y pueda hacer en vista de ellos las reclamaciones ó quejas que justamente le correspondan.

TARIFAS.

El precio de los billetes de viajeros en las cuatro distintas clases de carruajes que existen en el ferrocarril son las siguientes:

Por cada legua en los de 1. ^a clase.	2 rs.	7 5/9 mrs.
Id. en los de 2. ^a . . .	4	48 8/9
Id. en los de 3. ^a . . .	»	30 2/9
Id. en los de 4. ^a . . .	»	15 1/9



Lo que da para las diferentes distancias que median entre las cinco estaciones los precios siguientes:

	1. ^a clase.	2. ^a	3. ^a	4. ^a
De Madrid á Getafe y vice-versa.	6 rs.	4	3	1 18
„ Pinto.	9	6	4	2
„ Valdemoro.	11	8	5	2 16
„ Cien-pozuelos.	14	10	6	3
„ Aranjuez.	20	14	8	4

Los precios de los billetes entre las estaciones intermedias, es fácil sacarlos sabiendo las distancias que median entre cada una, para conocer lo cual no hay mas que consultar el artículo que lleva por epígrafe *Poblaciones que atraviesa el Ferro-carril.*

El precio de transporte de cada arroba de equipajes que excede á las tres que se conducen gratuitamente, es de 7 1/2 mrs. por legua, ó 2 rs. entre Madrid y Aranjuez.

El precio de conduccion á domicilio de cada arroba de peso que no sea equipaje, es de Madrid á Aranjuez y vice-versa:

	Rs.	Mrs.
Hasta una arroba.	»	15 1/9
Hasta dos.	»	26 4/9
Hasta tres.	1	3 7/9
Hasta cuatro.	1	15 1/9

El conducir un perro cuesta 4 rs. El alquiler de un wagon para conducir caballerías, que puede contener hasta seis, desde Madrid á Aranjuez 400 rs. El transporte de un carruaje de cuatro ruedas por el primer

convoy que salga despues de su entrega 320 rs.; si se verifica al dia siguiente de entregarlo 100 rs.

Este es el extracto de lo mas interesante que contienen las tarifas que la empresa va á publicar: si no la insertamos por completo, es en gracia de la brevedad, y porque al que quiera mas pormenores le es fácil consultar las originales que están colocadas en las salas de descanso de las estaciones.



POBLACIONES

QUE ATRAVIESA EL FERRO-CARRIL.

Aunque la poca importancia de las poblaciones que cruza el camino de hierro nos dispensaba de ocuparnos de ellas, sin embargo, como es natural que los viajeros que circulen por el ferro-carril deseen conocerlas, vamos por lo mismo á decir cuatro palabras sobre ellas.

La primera que se encuentra á una legua de Madrid y á las inmediaciones del ferro-carril es VILLAVERDE, pueblo situado en terreno llano, perteneciente al partido judicial de Getafe; consta de 100 casas de mediana construccion, tiene cárcel, escuelas públicas, iglesia parroquial, llamada de San Andrés Apostol. Las almas de que consta próximamente son 876. Su riqueza está valuada en 6.251,543 reales, como producto del trigo, cebada, garbanzos, algarroba, hortalizas de excelente calidad y melones, artículos que necesitan esportacion por la abundancia con que se crian.

Como á una legua de Villaverde y dos de Madrid, á la derecha del camino, se encuentra GETAFE, pueblo que goza de una atmósfera pura, cielo alegre y despejado, y combatido por toda clase de vientos, 700 casas, la mayor parte de dos pisos y de buena construccion: tiene tambien plaza, casa de ayuntamiento, cárcel, un hospital fundado en 1527 por

Alonso de Mendoza, un colegio de PP. Esculapios, agregado en calidad de instituto de primera enseñanza á la universidad de Madrid, escuela para niñas, una iglesia parroquial llamada de Santa Maria Magdalena, construida en 1645, y otra iglesia (Santa Eugenia) aneja á la primera. En las afueras de la poblacion se encuentran tres ermitas bajo la advocacion de San Isidro, la Soledad y la Concepcion, el cementerio, un paseo que es de legua y cuarto de estension, diferentes huertas que le sirven de adorno y una fuente de piedra con cuatro caños y en forma de pirámide, de la que se surte la poblacion. El terreno de su término es de buena calidad, y sus productos se reducen á trigo, cebada, garbanzos, vino, aceite, algarrobas, avena y hortalizas, mantiene algun ganado lanar y vacuno: su industria está reducida á fábricas y telares de gerga, y el comercio á la esportacion de los productos sobrantes. Tiene concedida la gracia de celebrar una feria, pero hasta ahora es poco concurrida porque no está suficientemente acreditada. Su poblacion es de 586 vecinos, 3,494 almas, y su capital producto 29.264,333 rs.

A tres leguas de Madrid, y á la derecha del camino se encuentra PIXTO, villa situada en un llano perteneciente al partido judicial de Getafe, la cual cuenta 250 casas de construccion regular, casa consistorial, cárcel, los restos de un castillo feudal perteneciente al duque de Frias, un parador de construccion reciente y capaz, escuelas para ambos sexos, una fuente de buenas aguas y la iglesia parroquial de Santo Domin-



go de Silos: en las afueras están situadas las hermitas conocidas con los nombres de Santísimo Cristo del Calvario, Santiago, San Antonio Abad y el cementerio; á mas hay un paseo llamado el Egido, que separa el pueblo por las inmediaciones de la iglesia. Su terreno todo de secano, á escepcion de cuatro huertas de regadío, produce trigo, cebada, garbanzos, aceite, vino, patatas y hortalizas; mantiene ganado lanar y alguna caza menor: el comercio está reducido á seis tiendas de mercería, y su vecindario es el de 420, las almas 2,504 y su capital producto es de 9.233,906 rs.

Inmediato á él se encuentra VALDEMORO, villa situada á la derecha del camino de hierro á cuatro leguas de Madrid sobre la carretera de Andalucía. Consta de 302 casas de regular construccion, la de ayuntamiento, cárcel, doce paradores y posadas de pocas comodidades, dos hospitales, el uno con el título de San José, y el otro llamado de San Andrés y San Sebastián, administraciones de salinas, tabacos y correos, escuelas de niños y niñas, un colegio para enseñanza de la lengua latina, un convento de religiosas franciscas descalzas bajo la advocacion de Santa Clara, y una iglesia parroquial denominada de la Asuncion: en las afueras existe la ermita llamada del Santísimo Cristo de la Salud, el cementerio y cuatro fuentes de excelentes aguas; sus productos están reducidos á trigo, cebada, centeno, aceite y vino. Mantiene ganado lanar, y el vacuno y mular necesario para la labranza: su comercio se reduce á cuatro molinos de aceite, una fábrica de jabón, otra de estameña y medias de

seda paralizada, y algunas tiendas de lencería y abacería: posee 428 vecinos, 2,552 almas y un capital producto que asciende á 43.369,427 rs.

Sobre una colina que domina la vega del Jarama, á cinco leguas de Madrid y una de Valdemoro, está situada la villa de CIES-POZUELOS, compuesta de unas 300 casas de mediana construccion, con su plaza, una casa consistorial, pósito en el cual hay un departamento para custodia de los presos, hospital, un convento de franciscanas de Santa Clara, administracion de loterías, un establecimiento del patrimonio real, escuelas para niños de ambos sexos, una fuente de mal agua destinada á las caballerías, pues el vecindario se surte de las aguas incorporadas de los rios Jarama y Tapiño, y una iglesia parroquial con el nombre de Santa María Magdalena: en las afueras de la poblacion se encuentran dos ermitas denominadas de Nuestra Señora del Consuelo y de la Soledad, y en la primera de ellas se hace una funcion en cierto día del año, que con justísima razon se tiene por una de las mas notables de las de los pueblos de la provincia: el terreno de esta poblacion se divide en secano y de regadío, y sus productos son trigo, cebada, centeno, avena, vino, aceite, judías, patatas, pimientos de esquisita calidad, alcachofas y distintas clases de hortalizas: mantiene toda especie de ganado lanar y ería abundante caza de conejos; pero su mayor riqueza consiste en la cosecha del vino y cebada: contiene á mas una fábrica paralizada de salitres perteneciente al estado, cuatro de particulares donde se elabora en pequeñas cantidades, lonjas de comercio de paños,

lencería, pañuelos y algodones. Su vecindario es el de 310, 2,060 almas y su capital producto 12.181,433 rs.

Desde este pueblo hasta el real sitio de Aranjuez, ninguna otra población existe que pueda llamar la atención de los viajeros: á poco comienzan las fértiles y hermosas praderas que rodean aquel risueño vergel, y el viajero empieza á gozar de la frondosidad y bellezas que encierra y que sucintamente describimos en el siguiente capítulo.

EL VIAJERO EN ARANJUEZ.

Bajo un cielo azul y despejado, á orillas de un ancho y caudaloso río de claras aguas y esmaltadas orillas, cercado de verdes y frondosos jardines, bajo templado y dulce clima, alegre y apacible en la primavera y saludable y moderado en las demás estaciones del año, se halla situado el real sitio y villa de Aranjuez.

La población está colocada en la margen izquierda del Tajo sobre la carretera general de Andalucía y Valencia al S. de la villa de Madrid y en un hermoso valle rodeado de colinas.

Entre las muchas bellezas de todo género que encierra, apuntaremos brevemente las más principales.

La primera que por su magnitud y formas llama la atención del viajero, es el Real Palacio, cuya primera fundación se debe á los grandes maestros de la orden de Santiago, que establecidos en Ocaña y convidados por la fertilidad del terreno, eligieron á Aranjuez para mesa *Maestral*.

Durante largo número de años y en diferentes reinados, hiciéronse varias obras en este edificio, el cual fue por dos veces presa de las llamas, la primera en 1665, y la segunda en 1748. Ultimamente y en el reinado de Fernando VI se dispuso su total reparación, en cuya época se pintaron al fresco por el célebre Conrado Eniacinto y D. Santiago Amiconi la sala de la conversacion, el teatro y otras piezas, concluyéndose la escalera principal y pórtico, y dando distinta forma al frontispicio de la fachada principal, en el que se colocó un escudo con las armas reales y tres estatuas de piedra que representan á los soberanos que llevaron á cabo la construcción del palacio.

La perfección de las obras referidas, la construcción de un suntuoso gabinete vestido con piezas de china y adornado con multitud de figuras que pueden desarmarse, y la adición de dos alas prolongadas unidas á los extremos de la fachada principal, son disposiciones de nuestro célebre monarca Carlos III, cuya última obra trazó y dirigió en 1772 el mariscal de campo, coronel de ingenieros, don Francisco Sabatini. En 1778, año en que terminó, se hizo al frente de los dos extremos de las obras adicionales una plazuela ó medio círculo, y en ella se colocaron doce bancos de piedra.

En el interior de este notable edificio, y á pesar de las continuas trasformaciones que los objetos que contenía han sufrido, existen aun algunos que merecen una mención especial: nunca dejará de admirarse un rico relicario de pórfido, obra de delicadísimo tra-



bajo, un crucifijo de marfil, un mosaico representando una marina, cuya exactitud en las medias tintas es de lo mas perfecto y acabado que se conoce, los cuadros de Jordán, de Mengs, de Bointo, del pintor lombardo Antonio Zole, los paisajes de Juan el Moro, algunos bajos relieves en cera de colores ejecutados con gran esmero por Pieri, esquisitos mármoles y pinturas al fresco de Bayen con que está adornado el oratorio interior; pero lo que sobre todo está fuera de todo elogio son los gabinetes chino y arabe, el primero dibujado y esculpido por José Gricci en 1763, y el segundo (imitacion de la sala de la Alhambra de Granada conocida con el nombre de las Dos-Hermanas), obra del inteligente jóven D. Rafael Contreras.

Para el servicio de este mismo palacio se construyó cerca de él á la parte del Mediodía la *casa de Oficios*, obra comenzada y llevada á cabo por Herrera, con destino al alojamiento de la comitiva real, y que por su ejecucion y por los buenos materiales que entran en ella puede servir de modelo, asi como el patio de *Cuadrado*, que tiene una fuente en medio cercada de cuatro árboles, y una puerta que da salida á la plaza de San Antonio.

Mandada construir la *real capilla publica* por Felipe II, la trazó el arquitecto y la coronó por una cúpula ó media naranja imitada de la del gran templo del Vaticano, que tiene en su remate un reloj: el altar mayor estaba de cara al Oriente, y en él colocado el cuadro de la Anunciacion del Verbo Divino, regalado por Ticiano al emperador Cárlos V como una de sus mejores obras: en el año 1577 se colocó en la

propia torre el reloj con música de campanillas que aun conserva: en el de 1674 se añadió una tribuna alta para servicio de los reyes, tambien se puso otro altar con un cuadro de San Antonio de Padua, obra de Conrado Guiacinto, que hoy está en la sacristía: pero esta capilla se deshizo en lo interior aunque conservando lo exterior para construir como se construyó en el ala izquierda que se unió al palacio: esta es de mayores dimensiones, de orden dórico y en figura de cruz latina, adornada de estucos y grecos dorados de medio relieve y de un gusto admirable: sobre la entrada se construyó la tribuna de los reyes; la puerta principal está al E. en un paso interior; la media naranja con estucos y dorados la pintó al fresco D. Francisco Bayen. Consagróse esta capilla por el Excmo. señor D. Luis de Borbon, conde de Chinchon, que despues fue cardenal y arzobispo de Toledo, el día 2 de junio de 1779.

Se fundó en 1609 y por donaciones del rey D. Cárlos II se edificó el año de 1690 la capilla mayor, la cual quedó sin concluir, hasta que en 1744 se mandó hacer la media naranja, el retablo del altar mayor y los dos colaterales, todo de estuco, y se pusieron las mesas y peanas á los seis altares restantes; aumentándose estos con dos mas en los lienzos de los cruceros, por permiso concedido á un devoto en 1798.

Convento de San Pascual. Lo fundó Cárlos II en 1765, y fue dirigido por el Sr. Sabatini. La fachada es de orden dórico y á los lados tiene dos torrecillas para el reloj y campanas. El plano interior es una cruz latina; el altar mayor está adornado con bellas

pinturas y dos urnas que encierran las reliquias de San Pascual y San Diego de Alcalá: en otro de los altares existe un Cristo de marfil, regalo del papa al rey. Contiene bellos Eenzos de Maella y magníficos frescos de Bayen; antiguamente perteneció á la religión de San Pedro Alcántara, y hoy está destinado para almacenar los granos del patrimonio real.

Capilla de San Antonio y hospederia de religiosos de la Esperanza. Construyóse en el año de 1663, con tres celdas y un cerralito para los religiosos del convento de la Esperanza, situado estramuros de Ocaña. El Sr. D. Fernando VI, para darle mayor decencia y ensanche, determinó se construyese una capilla dedicada al mismo santo en la plaza principal que da entrada al sitio, la cual se hizo en forma de óvalo con pilastras de orden dórico y seis arcos sobre su circunferencia, sobre los que carga la media naranja: en el principal y los dos colaterales hay tres pinturas de santos, obras de D. Luis Gonzalez y Velazquez, y los otros cinco arcos sirven de entrada á la capilla: en la fachada tiene un pórtico con graderías y pilastras de piedra, y un frontispicio con las armas reales sobre el cornisamento, y á los extremos las pirámides que acompañan á la media naranja. Despues se le ha aumentado una gran pieza cuadrada que habia detras, retirando á su testero el altar principal, lo cual es de pésima vista. Para la residencia de los frailes se edificaron nuevas celdas inmediatas á la capilla con rectorio y oficinas.

Hospital de San Carlos. Construyóse en 30 de enero de 1776, bajo los auspicios del rey D. Cár-

los III, con el fin de acoger en él á los enfermos, que no era escasos por lo pantanoso del terreno. Formó el plan de la obra el arquitecto Serrano, eligiendo el paraje mas elevado frente de la fachada del convento de San Pascual; es de fábrica de ladrillo y mampostería: en el dia se halla cerrado.

Teatro. Por planes del arquitecto Marquet mandó construir el año de 1767 este círculo de diversion nuestro rey el Sr. D. Cárlos III. Está situado en la calle de San Antonio. Su entrada es un pórtico con arcos y graderías, su vestibulo es espacioso, su interior decente. En la actualidad se arrienda al empresario que lo solicita para dar funciones en tiempo oportuno.

Plaza de Toros. En las eras, á la izquierda del camino de Ocaña, se estrenó el año de 1761 una plaza. Suspendidas despues las funciones, se demolió y construyó otra cerca del sitio que ocupó la primitiva en 1796 por cuenta del patrimonio, toda de ladrillo y bóveda, con 210 pies de diámetro en el círculo interior de las barreras y 99 palcos. En la actualidad se encuentra algo estropeada, sin duda por el abandono en que ha estado.

Fondas, hospederias, cafés y villares. El señor Salamanca, como en otro lugar ya digimós, ha mandado construir un gran establecimiento á espaldas de San Antonio, para que en él puedan hospedarse con comodidad y economía 600 personas.

A mas existen cinco fondas: la de Santa Isabel, la de las Cuatro Naciones, la de Infantes, la de Milane-

ses y la Costurera, la primera situada frente al teatro, la segunda en la calle de Postas, en la de Infantes y Stuart la tercera, y en el número 40 de esta misma calle la cuarta, y la quinta en el camino de Andalucía; todas ellas cómodas, y sobre todo la de los Milanese, en que se da un *comfortable* trato.

Las hosterías particulares abundan, pero hay dos en la carretera de Andalucía, llamadas de la Cruz y de la Estrella, sumamente económicas aunque poco decentes.

A mas de los villares y cafés de las fondas, hay uno á la derecha del teatro llamado de las tres Coronas, y otro denominado de la Esmeralda.

Caballos y carruajes de arquiler. Tambien posee Aranjuez esta comodidad: el establecimiento en que se alquilan se halla situado junto á la fonda de las Cuatro Naciones.

Casas particulares y calles. En sus primitivos tiempos componíase Aranjuez de casuchas de tierra, y solo la perteneciente á D. Gonzalo Chacon, valido de la reina Doña Isabel la Católica, era la que servía de habitacion á los gobernadores; posteriormente y cuando los reyes acordaron establecer una casa de residencia en aquel punto, se construyeron buenos edificios, entre los cuales se encuentran las casas de los duques de Medinaceli y San Carlos, la del marques de Pontejes, la titulada de Carranza y otras muchas que en la actualidad forman una hermosa poblacion, ocupando 43 calles en direccion de N. á S., y 11 de O. á E. todas llanas,

anchas, tiradas á cordel y adornadas de árboles las principales, con tres grandes plazas, de las cuales la primera y mas vistosa es la anteriormente dicha de San Antonio en la entrada de Madrid, siendo lo mas admirable de ella el precioso jardin dedicado á nuestra reina Doña Isabel II, el cual contiene en su centro la estatua de S. M. en bronce en su edad infantil. La segunda plaza es la titulada del Rey, la tercera llamada de los Abastos que mira á la carretera de Andalucía, tiene una fuente construida en 1825 con cuatro caños dedicada al rey Fernando VII. Sin contar las de los jardines, hay otras fuentes que dejamos de describir por no hacernos demasiado prolijos.

Jardines y paseos. Si hermoso es Aranjuez por sus calles, plazas y monumentos, sus jardines y paseos completan tan bello cuadro: cada una de las avenidas de Madrid y Toledo forman un paseo agradable por la hermosura de sus principales calles que se prolongan una legua, adornadas por árboles altos, espesos y copudos: otro paseo principia en la estrechidad del puente colgante, el cual conduce á una plaza descubierta y rodeada de corpulentos y frondosos árboles: las dos calles que van á parar al espacio que media entre la plaza de San Antonio ya descrita y el dicho puente, son otros tantos paseos bellos como los anteriores: la llamada calle de la Reina situada á lo largo del jardin del Príncipe, tiene una legua de estension, y va á terminar á un puente de madera sobre el Tajo: á la espalda y E. del palacio

Real está el precioso *parterre* con dobles barandillas de hierro, proyectado en el año 1728.

En el rincón del cuerpo saliente del palacio está el jardín de las estatuas, reedificado y adornado por el rey D. Felipe IV, con una fuentecita en medio y nichos alrededor, donde están colocados diferentes bustos de emperadores: en el otro ángulo hay una rambla y una escalera sobre dos puentecitos que salvan la vía y aislan el jardín de su frente: aquí llama la atención la magestuosa cascada sobre que se precipita el Tajo, construida en 1753: la isla de la Reina situada entre el río y el canal de los antiguos molinos, es de una graciosa forma: en la primera bajada al jardín por la rambla, han quedado dos estatuas de bronce que se pusieron el año 1662, y mas abajo de esta entrada se hizo el año de 1774 otra bajada sobre puente de cantería, escalones de marmol y barandilla de hierro, en cuyos pedestales hay cuatro estatuas pequeñas: inmediata se encuentra la fuente de Hércules, construida el año 1664: el receptáculo tiene cuatro calles con barandillas de hierro. Sigue la que llaman de Apolo por una estatua que representa esta deidad.

Desde aquí parten varias calles, y entre ellas la principal en que hay un juego de aguas de dobles caños á los lados, tan disimulados que soltándolos forman unos arcos que mojan y burlan á las personas que descuidadas se pasean, habiendo una piedra cuadrada en medio, en la cual se libran de mojarse los que á ella se acogen: al final está la fuente del Reló, que es un

estanque circular y esculpidas en su orilla las horas marcadas por un caño de agua recto que viene á caer en una taza de piedra: mas adelante se halla la fuente de las Harpias concluida en 1647. De esta fuente se pasa á la de Venus ó de D. Juan de Austria, llamada asi, porque tradicionalmente se dice se construyó con una piedra traída por D. Juan despues de la batalla de Lepanto. El dios Baco se ve en otra fuente de marmol negro, vaciado en bronce. Sigue la fuente de Neptuno llamada de Ganimedes, obra de Algardi: en los tres paramentos del pedestal del medio se lee una inscripcion al rey D. Felipe III. Al fin de este jardín está la fuente de los Tritones con otra inscripcion al rey D. Felipe IV. Partiendo de este sitio se encuentra la huerta del Infante y despues el jardín del *Principe*, el cual está cercado de verjas de madera y otras calles de árboles frondosos, encontrándose en uno de ellos una fuente soterrada que representa á Diana: al frente de las demas entradas se elevan innumerables plantas de todos los países, y por último, una fuente que representa la figura de Narciso: la segunda está en el reservatorio y representa á la matrona Ceres: la tercera está mas arriba oculta en un bosque figurando dos tritoncillos: la cuarta y mas principal está al fin de la calle que enfila con la segunda parte del jardín, antes de llegar á la segunda plaza de la calle de la Reina, formando la fuente un templo griego.

Hé aquí bosquejado ligeramente lo mas notable de cuanto encierran los jardines y paseos de Aranjuez. Mucho mas tendríamos que decir si fuésemos á es-

poner una por una todas las bellezas en que abunda el bellissimo y pintoresco pueblo, que no sin justicia es llamado generalmente el primero de España; pero ni los límites de nuestro trabajo, ni las necesidades del viajero á quien con especialidad dirigimos la presente Guia, permiten que nos ocupemos con mas estension de esta materia.

FIN.



MATERIAS QUE CONTIENE ESTE OPUSCULO.

	<i>Pág.</i>
Introducción.	7
Reseña histórica de la empresa del ferrocarril de Aranjuez.	9
De las utilidades de la empresa.	18
Descripción general de la vía.	24
Descripción de las obras notables.	29
Capital invertido. Material de locomoción y transporte.	37
Disposiciones reglamentarias para el servicio de los viajeros.	41
Tarifas.	47
Poblaciones que atraviesa el ferrocarril.	59
El viajero en Aranjuez.	54

Este folleto indispensable para cuantos hagan la travesía de Madrid á Aranjuez, se vende en las estaciones del Ferrocarril, y en las librerías de Cuesta, calle Mayor; Monier, Carrera de San Gerónimo, y Bailly-Bailliere, calle del Príncipe.

NOTA. Es propiedad de los autores, quienes perseguirán ante la ley y tendrán por furtivos los ejemplares que no lleven su una contraseña particular.