

El Adarve

SE PUBLICA LOS JUEVES

de la Capital.
Número suelto, 25 céntimos.
Anuncios, á precios convencionales
Comunicados, á 0'50 pesetas línea

Pagos adelantados.

Todos los trabajos que se nos envíen se publicarán bajo la responsabilidad del autor.

ADMINISTRACIÓN: PEÑA, 5, donde se dirigirá toda la correspondencia.

Año VIII

Cáceres 17 de Marzo de 1910

Número 3789

ALMACENES DE FRUTOS COLONIALES
MADERAS Y YESOS

Esteras, Persianas, Espartería, Cordelería
y Enjalmería.

JOSÉ CANDELA MAGRO

33, San Juan, 33.—Cáceres.

I. GIRAUD
DENTISTA.

3, Plaza Mayor, 3,
CÁCERES

LO DEL FERROCARRIL DE CÁCERES Á TRUJILLO

La perseverancia.

Una vez hablaba el Sr. Maura en el gran Casino de San Sebastián, á los postres de un banquete con que era obsequiado y aludiendo á la facilidad con que los españoles desfallecen en sus empresas ante la menor dificultad, le oí esta frase: "el verbo perseverar está borrado de nuestra gramática."

Quería decir sin duda el elocuentísimo orador, que los hombres deben ir siempre á todas partes con firmeza en sus propósitos, deben ser tenaces, sin que les arredre la lucha, dispuestos á salvar los obstáculos que forzosamente han de presentarse en todas las campañas de importancia que acometan. "La voluntad hace milagros," suele decirse y llena está la vida de ejemplos que así lo acreditan.

Las cosas fáciles pueden conseguirse fácilmente; pero no así las difíciles.

Los trujillanos han demostrado que son hombres incapaces de retroceder cuando se trata de sacar adelante un pensamiento noble.

Ahí está acreditándolo el ferrocarril de Cáceres á Trujillo.

Desde que se pensó en unir la hidalga ciudad de Pizarro con la capital, por medio de la vía férrea, han pasado muchos años y en todo ese tiempo los trujillanos no han estado inactivos. Muchas y al parecer insuperables dificultades se pusieron al paso de este ideal, pero ellas no bastaron para que lo abandonaran quienes con tanta ilusión lo persiguen.

Un día y otro día, un año y otro año, los trujillanos han seguido trabajando lo del ferrocarril con la misma fe que comenzaron, y al presente, todo hace concebir la esperanza de que lograrán dar cima á tan levantada empresa.

Si el éxito debe coronar siempre el esfuerzo de los hombres que buscan la implantación de un pensamiento patriótico, bien merecido lo tienen los que sin descanso y sin desmayos, con todo altruismo, posponiendo sus particulares intereses, han pasado las horas dedicados á dotar de un ferrocarril una zona de esta provincia que no puede dar salida á sus productos por carecer de vías adecuadas.

¿Lo conseguirán al fin?

Poco falta para verlo.

El proyecto que la sociedad "Cortés, Guillén y Compañía," ha presentado en el concurso del ferrocarril secundario de Cáceres á Trujillo está ya en el Ministerio de Fomento favorablemente informado por la Diputación, el Ingeniero de Obras públicas y el Gobernador, esperando la resolución del Ministro.

Toda la rica comarca que ha de atravesar confía en que el Gobierno del Sr. Canalejas satisfará rápidamente sus anhelos, dando facilidades para que los pueblos que hoy se encuentran incomunicados con el resto de España, disfruten de las ventajas que lleva anejas un ferrocarril. Esa es la política que hace falta desarrollar entre nosotros; déjense los gobernantes de radicalismos, clericalismos y demás monsergas al uso; la política útil, por la que clama el país, es aquella que tiene por objeto fomentar la riqueza nacional.

Esperemos esperanzados la resolución ministerial y mientras tanto perseveren los trujillanos en su nobilísimo empeño que "la voluntad hace milagros."

LUIS GRANDE BAUDESSON

EL DICTAMEN

He aquí el dictamen emitido por el ilustrado Ingeniero de Obras públicas D. Alfredo Mateos:

Tres son los ferrocarriles entre Cáceres y Trujillo presentados al concurso anunciado en 23 de Octubre último, á los efectos que se determinan en el art. 25 y siguientes de la ley de Ferrocarriles secundarios y estratégicos de 26 de Marzo de 1908: uno presentado por don Francisco Fernández Llano, en 15 de Octubre de 1908, autorizado por el ingeniero de Caminos D. José Eugenio Rivera; otro presentado en 19 de Diciembre siguiente por D. Enrique Cortés Pérez y autorizado por el ingeniero del mismo Cuerpo D. Narciso Amigó, y el tercero presentado en 24 del mismo mes por D. Tirso Rodríguez, D. Antonio Pérez Aloe y D. Fernando Weyler, proyectos que han sido remitidos á esta Jefatura á los efectos que indica el art. 27 del reglamento de 26 de Marzo del mismo año para la ejecución de la citada ley; y como se presentan en competencia, en solicitud de los beneficios que ofrecen las citadas disposiciones legales; el que suscribe tiene necesariamente que referirse en este dictamen, por separado, á los dos primeramente indicados, por sus condiciones de analogía en su trazado y en los fines que han de llenar, haciendo de ellos un examen comparativo, por si del mismo resulta para la Superioridad algún fundamento para establecer la preferencia debida, dejando para último término el tercer proyecto, por ser esencialmente distinto, tanto en la entidad de las obras que comprende, como en el servicio que ha de llenar.

El proyecto de ferrocarril de Cáceres á Trujillo autorizado por el ingeniero Rivera, ó sea el patrocinado por el Sr. Llano, dada la dirección general de su trazado, parece formar parte de una línea directa de Cáceres á Logrosán, con un ramal de 14 kilómetros á Trujillo, para establecer la comunicación de la capital con dicha ciudad. Considerada como una sola línea la indicada solución, para unir por ferrocarril los dos puntos citados, resulta una longitud entre los mismos de 67.800 kilómetros, y su origen será la actual estación de Cáceres, perteneciente á la Compañía de Madrid, Cáceres y Portugal, habiéndose establecido su trazado por los pueblos de Torreorgáz, Torrequemada, Torrequechena, Salvatierra de Santiago é Iba-

hernando, en cuyo último punto se propone la bifurcación ó entronque del ramal á Trujillo. El número de estaciones propuestas son siete: Cáceres, Torreorgáz, Torrequechena, Salvatierra, Santa Ana, Ibañero y Trujillo, clasificando de primera clase las dos extremas y de segunda las intermedias. El verdadero estudio técnico de estos proyectos, y más principalmente lo que se refiere á la naturaleza y estructura de la vía, emplazamiento de estaciones, obras de fábrica propuestas para salvar los principales accidentes que ofrece el terreno, casillas de guardas, material móvil y demás obras accesorias, ya ha sido estudiado por la 3.ª División de ferrocarriles, previa confrontación sobre el terreno; por lo que en este informe sólo hemos de tratar de aquellos puntos generales que afectan á las mejores condiciones del trazado de la vía, dado el conocimiento que tenemos del terreno por donde ésta se desarrolla, y de los beneficios que al país han de reportar las soluciones de que ahora nos ocupamos.

El trazado del proyecto Llano, así como el que examinaremos después, correspondiente al proyecto Cortés, se desarrolla por la misma zona en sus primeros 30 kilómetros, ó sea desde la estación de Cáceres al pueblo de Torrequemada, sin más diferencia que seguir el primero paralelamente á la carretera de Cáceres á Medellín, en los primeros 9 kilómetros en que ésta se halla construida, cruzando la pequeña sierra que se deriva de la de Cáceres y de Sierra de Fuentes por el puerto de Torreorgáz, que es por donde lo verifica la citada carretera, y el segundo conservarse desde la citada estación de Cáceres entre la carretera dicha y la de San Juan del Puerto á Cáceres, cruzando por otra cortadura ó depresión de la serrata antes indicada, situada al Oeste de la primera, para bajar al pueblo de Torreorgáz por el antiguo poblado de Zamarrillas (que hoy se encuentra en ruinas). En el trayecto, el proyecto Llano presenta dos puntos culminantes: uno, el paso de una loma en el kilómetro 5, y otro en el expresado puerto, y el de Cortés una depresión al paso de Zamarrillas, cuya cota es de 45 metros menos que la del origen, siendo esta diferencia de 36 metros en la hondonada correspondiente al primer trazado; pero por los datos que posee esta Jefatura se deduce que existe más desnivel entre el puerto citado y el pueblo de Torreorgáz, que lo que aparece en el perfil longitudinal del primer proyecto. Desde Torreorgáz á las inmediaciones del pueblo de Botija, confrontando con el de Benquerencia, ambos trazados se separan muy poco uno de otro, pero desde este punto el primero se dirige hacia Salvatierra de Santiago en dirección á Logrosán, acercándose á la división del Tajo y Guadiana y el segundo dirigese á Trujillo por las inmediaciones de Plasenzuela y la Cumbre, siendo la longitud de éste, que podremos llamar el directo á Trujillo, de 65 kilómetros y 22 metros. En este último se proponen siete estaciones, que son las de origen y término clasificadas de primera clase y las cinco restantes de segunda que corresponden á Torreorgáz, Torrequechena, Torrequechena, Botija y La Cumbre, emplazándose la estación de Torrequechena á mayor distancia del pueblo que en el otro proyecto. Como consecuencia de alejarse el trazado directo á Trujillo de la divisoria de primer orden antes mencionada, cruza las corrientes principales en puntos donde las hondonadas de sus cauces son más pronunciadas, nece itando por lo tanto obras de fábrica para salvar estos accidentes de alguna mayor importancia que en el anterior; pero sin embargo, el número de contrapendientes es mucho mayor en el proyecto Llano, pues en éste se notan hasta el número de 31, si bien todas ellas tienen suaves inclinaciones y las rasantes contrarias se hallan separadas por tramos horizontales que no bajan de 80 metros de longitud, existiendo sólo ocho contrapendientes en el proyecto Cortés, dispuestas con arreglo á las mismas condiciones técnicas.

De los 67.924 metros del trazado del proyecto Llano, 42.591 se hallan en recta, ó sea el 62 por 100 de la longitud total, la curva mínima es de 150 metros de radio y en el trazado vertical, los tramos horizontales miden una longitud de 16.227 metros (el 24 por 100 próximamente) y la pendiente máxima es de 0,0206. La sección transversal de la vía corresponde á una plataforma en desmonte de 3,50 m. y cunetas de 0,50 m. y en terraplén á la latitud de 4,00 m., siendo el ancho entre ca-

riles de un metro, ó sea el señalado para esta clase de líneas, proponiendo para aquéllos el tipo Vignole, de 25 kilos de peso por metro lineal.

En el trazado Cortés, la longitud en recta resulta ser del 64 por 100, los radios de las curvas se hallan comprendidos entre 150 y 1.000 metros y la máxima pendiente es de 0,02, hallándose en horizontal la longitud de 27.666 metros ó sea próximamente el 42 por 100 de la longitud total. La sección adoptada en este último proyecto para la explanación corresponde á 3 metros de anchura de la plataforma en los desmontes y á 3,50 m. en los terraplenes, proponiéndose para la vía carriles Vignole, de 30 kilogramos de peso por metro lineal, siendo las cunetas de los desmontes de 0'50 metro de latitud como en el anterior.

Como se ve, el proyecto Llano ofrece mayor anchura de explanaciones, circunstancia conveniente por la solidez de la vía y para el mejor servicio, dado el vuelo que alcanza el material móvil que ha de circular por la misma; en cambio el rail del proyecto Cortés satisface mejor á las condiciones de resistencia que exigen las locomotoras modernas, cuyo peso tiende siempre á aumentar en todas las líneas férreas.

La diferencia de longitud entre Cáceres y Trujillo es de 2.912 metros á favor del proyecto Cortés, el cual arranca de la estación de Cáceres con la cota de 451,50 metros salva la Cumbre con 497,00 metros y llega á Trujillo con la de 517,53 metros, y el proyecto Llano arranca de la misma estación de Cáceres con la cota de 498,00 metros salva Ibañero, que es el punto culminante con la de 570,50 metros y termina en Trujillo con la de 543,50. El emplazamiento de las estaciones extremas varía muy poco en uno y otro proyecto, por lo cual los 10 metros que próximamente resultan de diferencia en la longitud total, otro, deben reconocer en parte errores de nivelación y en parte la diferencia de cotas de explanación en las estaciones.

El movimiento general de tierras en el proyecto Llano está representado por 331,322,00 metros de desmonte y 409,057,00 m.³ de terraplén, y en el de Cortés por las correspondientes cifras de 260,508,00 para desmonte y 370,454,00 para el terraplén.

A igualdad de anchura en las explanaciones, es decir, dando en el proyecto de Cortés la latitud que se propone en el de Llano, resultaría para el primero, volumen de desmonte y de terraplén aproximado á 294,000, m.³ y 423,000 respectivamente; proporciones volumétricas que indican la conveniencia de modificar algunas rasantes en este último.

Al comparar los planos de ambos proyectos, que se refieren á la traza horizontal y vertical de la línea, se ve que en el plano general del proyecto Llano, la escala adoptada es $\frac{1}{50.000}$ y el perfil longitudinal correspondiente de $\frac{1}{50.000}$ para horizontales y $\frac{1}{5.000}$ para verticales; en cambio en el proyecto Cortés la escala del plano es de $\frac{1}{200.000}$ y en el perfil longitudinal correspondiente las horizontales de $\frac{1}{200.000}$ y las verticales de $\frac{1}{2.000}$; circunstancia que hacemos notar por el distinto efecto que á primera vista ofrece el examen de estos planos generales de uno y otro proyecto, apareciendo de primera intención mucho más accidentada la traza vertical del de Cortés, que en el otro proyecto, cuando en realidad lo es en menor grado.

En el proyecto Llano se proponen 81 obras de fábrica para toda la línea entre Cáceres y Trujillo, cuyo número corresponde á una por cada 837 metros lineales, siendo probable que en la práctica haya de construirse alguna más. Para sustituir á las tajeas de orden inferior, se proyectan tubos de hormigón armado de 0,71 m. de diámetro, algunos otros modelos de tajeas ordinarias y de alcantarillas cubiertas y descubiertas; algunas de ellas para pasos superiores á la línea, y dos modelos de puentes con tramos de hormigón armado de 6 metros de luz, el primero de dos claros y el segundo de tres para los ríos Tamuja y Magasca, con pilas y estribos de mampostería ordinaria. No se presenta justificación de sus desagües ni de la altura de sus rasantes, limitándose el autor del proyecto á indicar en la Memoria que las secciones de desagüe de los mismos han sido elegidos en vista de la enseñanza que ofrecen los puentes de la carretera de Trujillo á Cáceres sobre las mismas co-

SECCIÓN DE ANUNCIOS



La Unión y El Fenix Español

COMPañIA DE SEGUROS REUNIDOS
DOMICILIADA EN MADRID

Capital social efectivo: 12 millones de ptas
Completamente desembolsado
Superior al de todas las demás Compañías que operan en España.

Primas y reservas Pts. 53 Millones.
Siniestros pagados desde su fundación Pts. 130 Millones.
Siniestros pagados por incendios (sólo en España) durante el año de 1908 Pts. 2.750.577

15 años de existencia.

Seguros contra incendios
Seguros sobre la vida

SUBDIRECTOR EN EXTREMADURA:

Don Claudio González Alvarez

Oficinas: calle de Grajas, 15 y 17,
CÁCERES

Las cosechas se aseguran en pie, en gavillas, en la era y el grano en los graneros por el transcurso de un año a la reducida prima de SEIS reales por cada mil.

Agencias en todas las poblaciones de importancia.

Farmacia, Droguería y Fábrica de Caseosas.

Licenciado Joaquín Castel

Productos Químicos.
Portal Llano. — Cáceres.

La Borrachera no existe ya.



Se manda gratuitamente una muestra de este COZA MARAVILLOSO

SE PUEDE TOMAR EN CAFÉ, TÉ, LECHE, LICOR, CERVEZA, AGUA O EN ALIMENTOS, SIN SABERLO EL BEBEDOR.

Tengan cuidado con las falsificaciones! El Polvo Coza sólo es eficaz contra la embriaguez.

El polvo COZA produce el efecto maravilloso de disipar al borracho del alcohol (cerveza, vino, ajeno, etcétera). Obra tan silenciosamente y con tanta seguridad que la mujer, hermana ó hija del bebedor, pueden administrárselo sin saberlo él y sin que se necesite decirle, lo que determinó su cura.

El polvo COZA ha reconciliado millares de familias, ha salvado millares de hombres del oprobio y del deshonor y les ha vuelto ciudadanos vigorosos y hombres de negocios muy capaces; ha conducido á más de un joven por el camino derecho de la felicidad, y prolongando muchos años la vida de ciertas personas.

La Casa que posee este polvo maravilloso, envía gratuitamente, á quien lo pida, un libro de testimonios y una muestra.

El polvo Coza es garantizado inofensivo.

El polvo Coza se encuentra en todas las farmacias y en los depósitos al pie indicado. Los depositarios no dan muestras, más dan gratuitamente el libro de testimonios á los que se presenten en su farmacia.

COZA HOUSE, 76, Wardour Street, Londres, 104, Inglaterra.

Depósitos en Cáceres: Farmacia de D. Adrián Carrasco, Alfonso XIII, 31. En Berzocana: Farmacia de D. S. Díaz Herrera. En Casar de Cáceres: Farmacia de D. Antonio Andradá. En Guijo de Galisteo: Droguería de D. C. Sánchez. En Hervás: Farmacia de D. Juan López. En Miajadas: Farmacia de D. Mariano Terrazas. En Salvatierra de Santiago: Farmacia de D. H. Pérez Sanguino y Farm. de D. Joaquín Trinidad.

Papel para envolver á UNA peseta los DIEZ kilos

en la Imprenta de este periódico

AGENCIA GENERAL DE TRANSPORTES, COMISIONES Y CONSIGNACIONES
CARRUAJES DE ACQUISA
Suursal EN TRUJILLO
MARGALLO, 14, Cáceres.

FELIPE RAMOS



FELIPE MONTALBÁN
ALFONSO XIII, 2, PANERAS BAJAS, 1
Servicio á domicilio.
Café "Santa Catalina",
Exquisitos cafés MOKA, PUERTO RICO y CARACOLLILLO, tostado directamente, á 6 pesetas kilo.
VINOS Y LICORES DE LAS MEJORES MARCAS

A EQUITATIVA

DE LOS ESTADOS UNIDOS
SOCIEDAD DE SEGUROS MUTUOS SOBRE LA VIDA
Capital de fundación, 100.000 dollars.
Sobrante en 31 de Diciembre de 1909, más de 80.000.000 DOLLARS
Seguros de vida entera con primas vitalicias y con primas temporales
Dotales puras y dotales mixtas.

AGENCIA ESPAÑOLA EN SU PALACIO DE MADRID
Alcalá, 18, y Sevilla, 3 y 5.

Nota: La persona que desee emplear su tiempo con provecho gestionando seguros en Extremadura para la Compañía, dirijase á D. Alejandro F. Alvarez, Cáceres.

SOCIEDAD GENERAL AZUCARERA DE ESPAÑA

AGENCIA COMERCIAL DE EXTREMADURA

CENTRO DE REPRESENTACIONES

grasas especiales para máquinas y carruajes; aparatos para apagar fuegos Miminax; pulpa de remolacha (gran pienso para toda clase de ganados).

JOSÉ M. A. BENAVENT
Cáceres

CAFÉ VIENA

POR CARLOS MUNICIO

Alfonso XIII.—Cáceres.

En este confortable y elegante Establecimiento hallará el que lo visite el mejor Café, la Cerveza más exquisita y los más finos y selectos Licores servidos con el esmero y gusto que tanto distingue al

CAFÉ VIENA

Alfonso XIII, núm. 16.

MANUEL MARIÑO JIMENEZ

Contratista de Obras

y fabricante de Mosaicos Hidráulicos, ofrece al público sus Mosaicos con grandes existencias en Cáceres, Plasencia y Trujillo.

VENTAS DE Cementos, Yesos, Azulejos y Cañizo.

RELOJERIA FRANCESA

JORJE CAPDEVIELLE
Cáceres

Ofrece su nuevo Establecimiento con un variado surtido en relojes de bolsillo, pared, sobremesa, despertadores, cadenas, lentes, gafas, etc., á precios sumamente baratos.

También ofrece su taller, muy reformado con herramienta moderna, que tanto facilita y perfecciona el trabajo de composturas en relojes para obtener

Bien, pronto y barato.

Calle Alfonso XIII, núm. 23. — Cáceres



Imprenta Encuadernación Librería

LUCIANO JIMENEZ MERINO

Portal Llano, 19.—Cáceres.

Casa fundada el año 1852, la más antigua y acreditada en esta capital, ha montado hoy su Establecimiento á la altura que requiere el arte de imprimir con todos los adelantos modernos.

Menaje para Escuelas: Completo surtido para instalar una Escuela de nueva creación, los libros necesarios de educación que se deseen y papel pautado para las mismas.

Modelación para Ayuntamientos: La hay completa con arreglo á los últimos modelos, como igualmente para quintas y elecciones.

Artículos de moda: Tarjetas de visita para señoras, de varias formas y tamaños; estuches de papel para señoritas y caballeros; carnets para bodas, última novedad; plumas de acero de diferentes cortes y portaplumas variados.

Tintas para escribir y de copiar: Las mejores conocidas, de los almacenes más acreditados en España.

Trabajos de imprenta y encuadernación: Se hacen todos los que se le encarguen, por difíciles que sean y á varias tintas; en periódicos, folletos, carteles de toros y teatros, gran novedad y precios desconocidos.

SOCIEDAD GENERAL DE INDUSTRIA Y COMERCIO

CAPITAL: 25 MILLONES DE PESETAS

FÁBRICAS EN

Bilbao, Oviedo, Madrid, Sevilla, Cartagena y Lisboa

GRAN PREMIO EN LA EXPOSICIÓN UNIVERSAL DE LIEJ: 1905

(LA MÁS ALTA RECOMPENSA)

Productos químicos:

Superfosfato.	Sulfato de cobre.	Acido sulfúrico anhídrico.
Nitrato de sosa.	Sulfato de hierro.	Acido sulfúrico ordinario.
Sales de potasa.	Sulfato de sosa.	Acido nítrico.
Sulfato de amoniaco.	Glicerina.	Acido clorhídrico.

Abonos para todos los cultivos y adecuados para todos los terrenos.

LABORATORIOS para el análisis completo de los terrenos y determinación de los mejores abonos.

SERVICIO AGRONÓMICO importantísimo para el empleo racional de abonos, bajo la alta inspección del eminente agrónomo

Excmo. Sr. D. Luis Grandea

Para informes y pedidos dirigirse á sus representantes en esta provincia

JOSÉ AGHA, HERMANO Y COMPAÑIA

Portal Llano, núm. 9.—CÁCERES

SOCIEDAD ANONIMA CROS, BARCELONA

AGENCIA DE CÁCERES
Materias primeras para abonos

Sulfato de amoniaco.—Nitrato de Sosa.—Superfosfatos.—Escorias

SALES DE POTASA

Almacén en la fábrica de corcho (frente á la estación del Ferrocarril)

OFICINAS DE INFORMACIÓN TÉCNICA

PARA EL EMPLEO DE LOS ABONOS, ANÁLISIS DE TIERRAS

Servicio gratuito bajo la dirección de **DOÑ JUAN GAVILAN**

JOVELLANOS, 5.—MADRID

PARA PRECIOS Y NOTICIAS DIRIGIRSE AL DELEGADO EN ESTA PROVINCIA

MARCELIANO MANZANO—Grajas, 1.—Cáceres