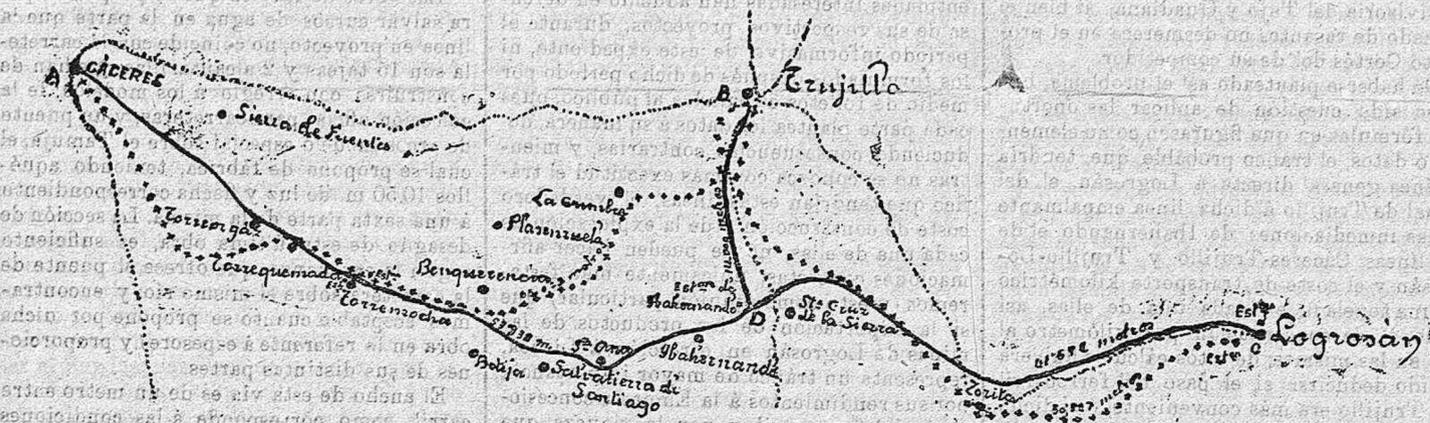


EL FERROCARRIL DE CÁCERES A TRUJILLO



Signos convencionales: * * * * Proyecto del Sr. Cortés. — Idem del Sr. Llano. — Carretera

NOTA.—El anterior gráfico da exacta idea del trazado de los proyectos presentados por los Sres. Cortés, Llano y Pérez Aloe, según indican los signos convencionales, teniendo en cuenta que el del Sr. Pérez Aloe pasa casi junto a la carretera de Cáceres a Trujillo, arrancando de las inmediaciones del Paseo Alto, en donde se emplazaría la estación.

Informe del Ingeniero Jefe de Obras públicas

Tres son los ferrocarriles entre Cáceres y Trujillo presentados al concurso anunciado en 23 de Octubre último, a 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 D. 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 Amigo, 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 a esta Jefatura a 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; a 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 a 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 a 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 a la Compañía de Madrid, Cáceres y Portugal, habiéndose establecido su trazado por los pueblos de Torreorgáz, Torrequemada, Torremocha, Salvatierra de Santiago e Ibahernando, en cuyo último punto se propone la bifurcación ó entronque del ramal a Trujillo. El número de estaciones propuestas son siete: Cáceres, Torreorgáz, Torremocha, Salvatierra, Santa Ana, Ibahernando 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 a 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

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 a la carretera de Cáceres a 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 la de San Juan del Puerto a Cáceres cruzando por otra cortadura ó depresión de la sierra 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 a 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 a Logrosán, acercándose a la división del Tajo y Guediana y el segundo dirigese a Trujillo por las inmediaciones de Plasenzuela y la Cumbre, siendo la longitud de éste, que podremos llamar el directo a 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 a Torreorgáz, Torrequemada, Torremocha, Botija y La Cumbre, emplazándose la estación de Torremocha a mayor distancia del pueblo que en el otro proyecto. Como consecuencia de alejarse el trazado directo a Trujillo de la divisoria de primer orden antes mencionada, cruza las corrientes principales en puntos donde las hondonadas de sus cauces son más pronunciadas, necesitando 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 a 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 a una plataforma en desmonte de 3,50 m. y cunetas de 0,50 m. y en terraplén a la latitud de 4,00 m., siendo el ancho entre carriles 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 27.663 metros ó sea próximamente el 42 por 100 de la longitud total. La sección adoptada en este último proyecto para la explanación corresponde a 3 metros de anchura de la plataforma en los desmontes y a 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 m. 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 a las condiciones de resistencia que exigen las locomotoras modernas, cuyo peso tiende siempre a aumentar en todas las líneas férreas.

La diferencia de longitud entre Cáceres y Trujillo es de 2.912 metros a 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 a 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 Ibahernando, 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 las cotas extremas de uno y otro, deben reconocerse 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 m. de desmonte y 409.057,00 m. de terraplén, y en el de Cortés por las correspondientes cifras de 260.503,00 para desmonte y 370.454,00 para el terraplén.

A igualdad de anchura en las explanaciones se da, 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 a 294.000, m. 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 a 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 a 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 a una por cada 837 metros lineales, siendo probable que en la práctica haya de construirse alguna más. Para sustituir a 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 a 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 a indicar en la Memoria que las secciones de desagüe de los mismos han sido elegidos en vista de la ensenanza que ofrecen los puentes de la carretera de Trujillo a Cáceres sobre las mismas corrientes, y a manifestar que sus condiciones de resistencia están probadas por otros puentes idénticos en los ferrocarriles económicos de Guipúzcoa y de Málaga a Torre de Mar. Estos modelos especiales de puentes llevan andenes de tubos de acero forjado y galvanizado.

En el proyecto Cortés, el número de obras de fábrica es de 84, y aunque se propone alguna tajea de modelo especial de 0,60 m. de luz, la mayoría de las propuestas se ajusta a los modelos oficiales para carreteras, lo mismo para tajeas que para alcantarillas y pontones; solución que si bien es de carácter expeditivo, requiere nuevo estudio en el momento de la construcción, por la necesidad de reforzar los espesores de las tajeas ó bóvedas de algunas de ellas. Los materiales que han de entrar en su construcción son los que para mampostería y sillería ofrece la comarca. Para salvar los ríos Tamuja, Gibranzos y Magasca, se proyectan tres tramos metálicos, uno en cada corriente, cuyas condiciones de resistencia se justifican en el anejo de la Memoria. Dichos tramos son de viga recta de cruces de San Andrés con piso inferior y tienen 20 metros de luz entre paramentos de estribos y 22 entre los puntos de apoyo.

Cierto es, como se dice en el dictamen del ingeniero de la División, que los pesos de locomotoras de que parte el autor del proyecto para los cálculos de resistencia, no son los que aparecen en otros documentos del mismo y opinamos como dicho señor ingeniero, que antes de la construcción deben repetirse los cálculos, fijando en el pliego de condiciones facultativas, el tren tipo de pruebas, partiendo al efecto de los pesos que este supone y de su distribución sobre cada eje. Aunque no se justifica el desagüe lineal y altura de rasantes para cada una de las corrientes, opinamos que es suficiente la superficie de los claros por comparación con los puentes de la carretera de Trujillo a Cáceres sobre los mismos ríos.

Ambos trazados cruzan el replanteo de la carretera de Cáceres a Medellín en las inmediaciones de Torrequemada, y el de Llano, la carretera de Madrid a Badajoz, con un tramo de hormigón armado de 8 metros de luz, previa una pequeña desviación de aquélla. En el trozo tercero de este último proyecto, se proponen de dos pasos superiores que por la cota de explanación y naturaleza

del terreno se proyectan, con tres tramos de hormigón armado, de 5 metros de luz sobre empalizada de igual material.

Nada decimos sobre las obras de fábrica que suponen los edificios de las estaciones y obras accesorias de toda la línea, ni sobre la disposición de vías y muelles en cada una de aquéllas, por ser particulares que han estudiado detenidamente los ingenieros de la división y más propio de su competencia; como tampoco sobre la cuantía y naturaleza del material móvil necesario para la buena explotación de éstas líneas, ni sobre los detalles de asiento de la vía, por haber dictaminado ya anteriormente y con la suficiente extensión los facultativos afectos a la dependencia antes citada. Por las mismas razones nada decimos de las tarifas presupuestas ni de la fórmula de coste kilométrico de explotación ni del pliego de condiciones facultativas que en uno y otro caso serán objeto de modificaciones con arreglo al dictamen de los mismos ingenieros, poniéndolos más en armonía con la legislación vigente.

Los precios aplicados a las distintas unidades de obra de las que han de ejecutarse para la construcción de estas dos vías son sumamente exageradas, razón por la que los respectivos presupuestos resultan excesivamente altos, dada la longitud de las líneas y la topografía y naturaleza del terreno; así por ejemplo, en el proyecto Llano se fija para precio de excavación en tierra franca 0'65 pesetas, y el de roca dura a 4'00 pesetas. En las fábricas se proponen los principales precios siguientes: para mampostería en seco, 15 pesetas; para las ordinarias, 20 pesetas; hidráulicas, 25; de ladrillo con mezcla común, 35 pesetas; ídem con mezcla hidráulica, 45; ídem con bóvedas; también con mezcla hidráulica, 55; sillería recta, 100 pesetas; apuntillada, 130; es decir, precios superiores en un 30 ó 35 por 100 de los que rigen en la comarca, según puede comprobarse por los cuadros de precios de carreteras que esta Jefatura ha facilitado a la División. En el proyecto Cortés, la mampostería ordinaria, la sillería recta, la apuntillada y la fábrica de ladrillo en muros rectos tienen respectivamente los precios de 20, 100, 120 y 50 pesetas, y en las excavaciones para la explotación sólo se clasifican como practicadas exclusivamente en pizarra fuerte y margas al precio de 1'75 pesetas, en caliza dura, al de 2'25 pesetas y en granito en masa a 3'10, es decir, que no se supone haya necesidad de excavar volumen alguno en macizo terroso.

El presupuesto general del proyecto presentado por el Sr. Llano, es como figura a continuación:

	Pesetas.
Gastos de construcción	5.097.372'69
Material móvil	530.500'00
Accesorios generales	71.760'00
Teléfonos	53.007'75
Gastos imprevistos y de dirección y administración 6 por 100	39.316'06
TOTAL GENERAL	5.791.956'50
Resulta por kilómetro un coste de	85.257'46

Y el del proyecto Cortés, el siguiente:

	Pesetas.
Gastos de construcción, incluso explotación	5.051.042'26
Material móvil	1.666.500'00
Accesorios generales	13.050'00
Teléfono eléctrico	42.260'39
Interés al 5 por 100 durante el primer año, de 5.556.146'49, capital adelantado para la construcción del camino	277.807'32
TOTAL GENERAL	7.050.659'97
Resulta por kilómetro un coste de	108.433'55

En los 5.556.146'49 pesetas que se supone capital adelantado para la construcción del camino, se comprende un 10 por 100 del verdadero coste de las obras por el concepto de imprevistos y gastos de dirección y administración, lo que representa una cantidad de 505.104'23 pesetas, que según el ingeniero de la dirección sólo debió ser de 404.033'37 por los conceptos que indica, debiendo añadirse además el interés del 5 por 100 correspondiente al capital empleado, ó sean 252.552'11 pesetas. La gran diferencia que se nota en la partida de accesorios generales entre uno y otro proyecto, es debido a incluir en la correspondiente al presupuesto todo el mobiliario general y útiles de estación y otros elementos de la vía.

Comparando los presupuestos de ambos proyectos y teniendo en cuenta las observaciones hechas por la División, podría verse que si se disminuye en un 50 por 100 el material móvil de Cortés, se aumenta el peso de carril en el de Llano hasta 30 kilogramos por metro lineal y se añaden los mismos tantos por ciento al presupuesto de construcción, ó sea formando del mismo modo ambos presupuestos generales, el importe de éstos puede ser muy poco diferente; y como realmente deben ser rectificadas aquéllas por las razones dichas, para que

puedan ser aprobados por la Superioridad, lo único que nos interesa examinar es cuál de los dos proyectos comparables, es el más conveniente para los intereses del país.

Desde luego hemos de manifestar que el proyecto Cortés satisface más en su estructura a la denominación legal a que se refiere este concurso, porque el de Llano es realmente un ferrocarril directo a Logrosán con ramal a Trujillo, como puede verse examinando conjuntamente los trazados respectivos entre Cáceres y Logrosán, presentados por los mismos peticionarios, teniendo en Trujillo estación de retroceso. Si el concurso hubiera tenido por base la línea directa de Cáceres a Logrosán por Trujillo, no cabe duda que la solución preferible es el proyecto Llano, por ser más corto y porque en la parte que rebasa de Trujillo se acerca más a importantes pueblos del Sur, evitando más en absoluto el paso del escalón que presenta la divisoria del Tajo y Guadiana, si bien el trazado de rasantes no desmerece en el proyecto Cortés del de su competidor.

De haberse planteado así el problema, hubiese sido cuestión de aplicar las oportunas fórmulas en que figurasen como elementos ó datos, el tráfico probable que tendría la línea general directa a Logrosán, el del ramal de Trujillo a dicha línea empalmante en las inmediaciones de Ibahernando, el de las líneas Cáceres-Trujillo y Trujillo-Logrosán y el coste de transporte kilométrico de una tonelada en cada una de ellas, así como el de conservación por kilómetro al año en las mismas; de estos cálculos hubiera podido deducirse si el paso del ferrocarril por Trujillo era más conveniente, ó si dicha ciudad había de ser servida por un ramal, como en el proyecto Llano.

La longitud de la línea entre Cáceres y Trujillo, según este último proyecto, es de 67.934 kilómetros, la del trazado Cortés entre los mismos puntos de 65.022 kilómetros, según ya indicamos al principio de este informe, y considerados en su conjunto los dos proyectos entre Cáceres y Logrosán, resulta que según el de Llano solamente habría que construir 109.608 kilómetros y en el de Cortés 115.569 kilómetros; pero si en cumplimiento de la ley (por consecuencia de ser aceptado el primero) se obligara a todos los trenes de viajeros a tocar en Trujillo, según indica el ingeniero jefe de la División, resultaría para todos los que se dirigieran desde Cáceres a Logrosán y viceversa, un recorrido de 123.608 kilómetros, es decir, un exceso de longitud de 8.039 kilómetros, con el correspondiente aumento del precio del billete y las consiguientes molestias de la estación de retroceso.

La ciudad de Trujillo es la segunda en importancia dentro de la provincia, y en ella se verifica la renombrada feria de primeros de Junio, una de las principales de España por el considerable número de ganado de todo género que a la misma concurre, cuyo acarreo se hace cada vez más difícil por la desaparición y estrechamiento de las antiguas cañadas y cordeles, circunstancia que produciría un tráfico intenso al ferrocarril durante los días que preceden y siguen a dicha feria; puede desde luego imaginarse ó suponerse el gran inconveniente que en este caso ofrecerían las maniobras de explotación en la estación de Trujillo, siendo ésta cabeza de ida y vuelta a la línea general.

Entre Cáceres y Trujillo suman una población de 30 a 31.000 habitantes, cifra que es casi el doble del mismo de los que puedan suponer en total los pueblos de los itinerarios de ambos proyectos entre Cáceres y Logrosán. Los dos trazados sirven del mismo modo a la comarca en el trayecto comprendido entre Cáceres y Botija (ó Benquerencia), y desde este punto hasta Trujillo los pueblos del itinerario, que en el proyecto Llano son Salvatierra, Santa Ana é Ibahernando, representan una población de 3.793 almas, y la de los dos pueblos a que afecta el otro trazado que son, Plasenzuela y La Cumbre, sólo es de 2.734. El tráfico de los pueblos de Valdefuentes, Zarza de Montánchez, Torre de Santa María y de Montánchez, añadiría casi en las mismas condiciones a una ó otra línea, ya a la estación de Salvatierra, ya a la de Botija.

Verdad es, como dicen los patrocinadores del primer proyecto, que todos los viajeros que vayan en dirección de Logrosán y rebasen la estación de Ibahernando, ahorran un recorrido de cerca de 20 kilómetros, pero no es cierto en absoluto, como también insistían aquéllos, que algunos pueblos como Miajadas, Escorial y Abertura, ahorrasen con dicha solución 14 kilómetros de carretera, porque las distancias de los mismos a las estaciones de Ibahernando y Zorita, vienen a ser poco diferentes y si el camino al último punto no es hoy carretera, podrá serlo en breve tiempo, por hallarse aprobado definitivamente el proyecto de Zorita a Miajadas por Escorial y Alcollarin, de 23 kilómetros de longitud, hallándose también aprobado el replanteo previo del primer trozo a partir de Miajadas. Tampoco crea-

mos que la vida comercial de los pueblos de Miajadas, Escorial y algún otro de las inmediaciones, pueda equipararse en importancia a la de Trujillo, que viene a ser un centro de contratación de toda esta parte de la provincia, con inmediata relación con Cáceres, con el resto de España, para la importancia de productos fabriles y con Plasencia y su comarca, para el cambio de productos agrícolas; y aunque los procedentes del mismo género de la zona de Guadalupe concurren a la estación de Logrosán, el que los exportadores utilizan el ferrocarril a Cáceres ó el de Chillon para dirigirlos a Lisboa y Huelva, por la primera línea ó por la de Chillon a Málaga, dependerá más de la velocidad de los trenes y de la baratura de las tarifas, que de la diferencia de unos cuantos kilómetros de recorrido.

No creemos necesario ni aun oportuno, seguir examinando las razones que las dos entidades interesadas han aducido en defensa de sus respectivos proyectos, durante el período informativo de este expediente, ni los formulados después de dicho período por medio de folletos circulados al público, pues cada parte plantea los datos a su manera, deduciendo consecuencias contrarias, y mientras no se conozca con más exactitud el tráfico que tendrían estas líneas, el verdadero coste de construcción y de la explotación de cada una de ellas, no se pueden hacer afirmaciones concretas; únicamente manifestaremos (y esto como opinión particular) que si la exportación de los productos de las minas de Logrosán en dirección a Lisboa, representa un tráfico de mayor importancia por sus rendimientos a la Empresa concesionaria del ferrocarril y por la riqueza que proporcione al país, que los beneficios que para los viajeros y mercancías de otros géneros suponga la línea directa entre Cáceres y Trujillo y entre este último punto y Logrosán, sólo en ese caso debería considerarse preferible la construcción del proyecto Llano, cuya sección entre Ibahernando y Logrosán ofrece un trazado más corto y favorable que el de Cortés; pero si esto no es así, y resulta, como realmente sucede, que entre Cáceres y Trujillo, el proyecto del último ofrece tan buen trazado en planta y perfil para una buena explotación como el primero, entonces en nuestro humilde juicio, el ferrocarril más conveniente para los intereses de la provincia, es el directo de Cáceres a Trujillo, solicitado por la Sociedad Cortés, Guillén y Compañía.

Nada hemos dicho hasta ahora del tercer proyecto presentado al mismo concurso por los Sres. Rodríguez Pérez Abo y Weyler, por las razones indicadas al principio de este escrito y por tratarse de una vía férrea que aprovecha en la mayor parte de su longitud, la carretera que actualmente une a Cáceres con Trujillo, razón por la cual dicha vía ha de sujetarse en sus condiciones técnicas a la de las líneas de tranvías.

Tiene su origen esta línea en las inmediaciones de la plaza de toros de Cáceres, a dos kilómetros de la estación de la Compañía de los ferrocarriles de M. a C. y P., por lo que necesita unirse a la misma por medio de un ramal de dicha longitud y la estación de término de Trujillo, al final de la carretera utilizada, a la derecha de la misma y en punto no muy distante de los elegidos para el mismo objeto en los otros dos proyectos. Como consecuencia de aprovechar 35.388 kilómetros de la expresada carretera, el trazado ofrece pendientes que llegan al 3 por 100 y curvas de radio menor de 50 metros; las rasantes cuyas inclinaciones exceden del dos y medio por ciento, suman una longitud de más de 18 kilómetros. No se proponen más que dos estaciones intermedias correspondiente a los pueblos de La Cumbre y Plasenzuela, que se hallan distantes de la carretera, la primera a 9.800 kilómetros y la segunda a 17.750 kilómetros, a partir de Trujillo (pues en este sentido se presentan los planos del proyecto) y emplazadas próximamente en los puntos donde entran en la carretera los caminos de dicho pueblo, que quedan al S. de la línea a la distancia de 8.590 metros y 7.000 metros respectivamente.

No aparecen bien representados en los planos el terreno y los principales cursos de agua, como lo prueba la indicación de la corriente del río Guadiloba, que se supone vierte en dirección contraria, ó sea hacia su divisoria con el río Saor.

Se adopta el ancho general de 3'20 metros para la plataforma de la vía, es decir 0'20 metros más que en el proyecto Cortés cuando aquella va en desmonte y 0'30 menos que en el de Llano para el mismo caso; y el eje de la de este proyecto se colocará a la distancia de 2'25 metros del borde ó a vista del paseo de la carretera, distancia que en opinión del ingeniero encargado de la misma, que asistió a la confrontación sobre el terreno de este proyecto, podía quedar reducida a 1'50 metros, advirtiendo que el ancho normal de dicha carretera es de 9 metros, incluyendo sus paseos.

Los tramos ó trayectos en que la trama

se separa de la carretera, miden una longitud total de 17.321 metros 87 centímetros, y como el volumen de tierra en dicho trayecto es de 376.778,00 m³ resulta una remoción por metro lineal de 21,75 m³.

La estación de Cáceres tiene mal emplazamiento a nuestro juicio; no sólo por la necesidad de su enlace con la línea general de M. C. P., sino por ser estrecha y muy limitada la zona de terreno que el Ayuntamiento de Cáceres pudiera ceder en aquel punto, inutilizando paseos y difuntando el acceso a la Plaza de Toros; dicha estación debiera construirse inmediata a la de la línea general antes expresada, entre ésta y la carretera de San Juan de Puerto a Cáceres, pues si bien este punto se halla más alejado del centro de la capital, se encuentra en cambio situado en la zona en que se inicia el ensanche de la población y en la dirección del tráfico de la localidad.

Las obras de fábrica que se proponen para salvar cursos de agua en la parte que la línea en proyecto, no coincide con la carretera son 15 tajeas y 2 alcantarillas que han de construirse con arreglo a los modelos de la colección oficial para carreteras, y un puente de arcos modelo especial sobre el Tamuja, el cual se propone de fábrica, teniendo aquéllos 10.50 m. de luz y flecha correspondiente a una sexta parte de la misma. La sección de desagüe de esta última obra, es suficiente según la enseñanza que ofrece el puente de la carretera sobre el mismo río; y encontramos aceptable cuanto se propone por dicha obra en lo referente a espesores y proporciones de sus distintas partes.

El ancho de esta vía es de un metro entre carril, como corresponde a las condiciones de este concurso y a la clasificación de ésta; y sobre la disposición de su asiento resistencia y seguridad ya dictaminan suficientemente los ingenieros de la División. En la parte de carretera el rail será hendido ó con ranura para la pestaña de las ruedas ó sea del tipo Thenix como en los tranvías; y fuera de aquélla se empleará el rail Vignole, siempre de 18 kilogramos de peso por metro lineal, que consideramos escaso por las mismas razones que indicamos al ocuparnos del proyecto Llano.

El ingeniero jefe de la División opina que la vía debía ser de resalto sobre la carretera, ó sea en la misma forma que fuera de ella, teniendo dentro de aquélla vía ordinaria, su zona independiente de modo a poder sentar rail Vignole en toda la longitud de la línea, separando dicha zona del resto de la carretera libre al tránsito, por medio de un bordel, con lo cual la explotación se haría en mejores condiciones y los trenes podrían llevar más velocidad; pero el que suscribe estima que si bien esta disposición facilita el servicio de explotación y ofrece más seguridad al tránsito ordinario, no se evitan con ella los principales inconvenientes de la circulación de trenes por la carretera, como son los espantos de toda clase de ganados y muy especialmente del de tiro y el peligro de los catorce cruces propuestos que constituyen una verdadera traba al tránsito ordinario, reduciendo además la anchura de una carretera de primer orden a la correspondiente de una de tercero. La posición del eje de la vía con arreglo a este proyecto es de 2,50 m. a partir de la arista exterior de la carretera y no de 2,25 como se dice en otros documentos del mismo; el ingeniero de la provincia que asistió a la confrontación, opina que podría aproximarse más el eje de la vía férrea al borde de la carretera, quedando dicho eje a la distancia de 1,50 m. de la arista exterior de sus paseos, es decir, próximamente al borde del firme, con lo cual el ancho libre para el tránsito ordinario, sería de 6,60 m. teniendo ya en cuenta el vuelo del material móvil que es de 0,40 m. por fuera de los bordes interiores de los carriles. Esta propuesta del ingeniero encargado de la carretera, la creemos digna de tenerse en cuenta por la mejora que supone y que anteriormente se indica; asimismo estamos conformes con las indicaciones que hace dicho funcionario en su informe (que se acompaña al proyecto correspondiente) respecto de las obras de fábrica de las carreteras que han de sufrir el paso de los trenes y de las que se proponen para los tramos en que la vía no coincide con aquélla.

No correspondiendo entrar en detalles sobre el material móvil propuesto, estaciones, pasos a nivel, casillas de guardas, ni entrar en estudio de la fórmula de explotación ni de las tarifas propuestas, así como tampoco en el examen del pliego de condiciones de este proyecto, porque son temas que ya han estudiado los ingenieros de la División con mayor competencia y autoridad, nos limitaremos únicamente antes de terminar este informe reglamentario, a condensar nuestro juicio sobre las condiciones en que se pretende construir este ferrocarril y sobre los beneficios que a la comarca puede reportar su construcción.

La carretera de primer orden de Trujillo a Cáceres ofrece mal trazado en la mayor parte de su longitud, sobre todo el vertical,

que puede calificarse de malo en un 40 por 100 de la misma. En efecto, en sus 14 primeros kilómetros saliendo de Cáceres, ó sea en el trayecto del kilómetro 47 al 34, las contrapendientes son continuas, llegando la inclinación de algunas de sus rasantes al 5 por 100 en un terreno entrelano, existiendo también algunas curvas cerradas como las avenidas de la alcantarilla del kilómetro 43; hay también algunos otros puntos del trazado horizontal y vertical un poco violentos, como sucede en las avenidas del puente sobre el Tamuja, de que ya se ocupa el ingeniero de la provincia, y en algún otro tramo de la subida del río Magasca á Trujillo, trayecto que, como es consiguiente, no aprovecha la vía férrea proyectada. Además, en la nivelación que se haya practicado en esta carretera con motivo de este proyecto, deben haberse cometido algunos errores, según lo que indica en su informe el mismo ingeniero, y esta circunstancia ofrece dificultades al tiempo de la construcción, y tal vez haga necesarias más desviaciones de la línea, por lo que deben hacerse previamente las rectificaciones necesarias, ya con ocasión del replanteo, ó ya con anterioridad al mismo.

El presupuesto del proyecto de que nos ocupamos es de 1.784.744,25 pesetas y por lo tanto su construcción produciría una gran economía al Estado en comparación con los otros dos proyectos; pero éste ferrocarril de poco serviría á los intereses de la comarca por no recoger tráfico de los pueblos principalmente interesados, dejando distantes por el Sur los más ricos de la zona, que en otra forma darían vida á esta línea. El único tráfico que esta línea había de tener entre Cáceres y Trujillo, trazada de esta manera, sería muy poco superior al que actualmente se verifica entre ambos puntos por medio de un servicio de automóviles para viajeros y de dos á tres docenas de carros para mercancías, que como término medio puedan circular diariamente por dicha carretera entre sus puntos extremos; todo ello mientras no se prolongue la línea á Logrosán y en todo caso cuando esté sujeta siempre se verificaría su explotación en malas condiciones, por el coste de tracción, ó sea por el de transporte kilométrico á que resultaría la tonelada, á cuyo inconveniente habría que añadir las restricciones de velocidad, y las que suponen las precauciones para la circulación de trenes en una vía dispuesta en una carretera pública.

Es cuanto tenemos que manifestar sobre este asunto en cumplimiento de lo que previenen las disposiciones vigentes. Cáceres 17 Febrero de 1910.—El ingeniero jefe de la provincia.—Alfredo Mateos.

EL NUEVO ALCALDE

Desde que subió al Poder el actual presidente del Consejo, se esperaba que la Alcaldía de la capital recayera en un demócrata.

En efecto, ayer fué ya público que por real orden del ministro de la Gobernación, de fecha 2 del corriente, ha sido nombrado

alcalde de Cáceres, nuestro querido amigo D. José Acha Gutiérrez.

Las condiciones del Sr. Acha le hacen acreedor á la distinción de que ha sido objeto. Uno de los canalejistas del primitivo comité de esta capital, ha sido además un leal amigo de D. José Trujillo, á cuyo lado estuvo siempre, como de los incondicionales. El Sr. Acha es hombre de inteligencia despejada, de procedimientos muy moderados, cortés, activo y de un sentido muy práctico.

El nombre de nuestro amigo no ha de despertar seguramente enemistades ni odios, pues goza de generales simpatías, siendo además una garantía para la buena solución del asunto palpitante de nuestro Municipio: la sustitución del impuesto de consumos.

Aunque con motivo de esta designación se ha querido suponer un enfriamiento en las relaciones entre liberales y demócratas, podemos asegurar que cuantos rumores y calendarios se hagan acerca de esto, son totalmente infructuosos.

El nuevo alcalde, que cuenta con el apoyo de esta situación y las simpatías del vecindario, tendrá también el de los liberales de nuestro Ayuntamiento, de la misma manera que el anterior alcalde contó con la cooperación leal y decidida de los concejales demócratas.

Cuanto se intente para romper nuestra inteligencia con los demás liberales, no pasará del intento.

Con esto que dijo nuestro querido colega *El Norte* en su último número, mostramos nuestra conformidad completa, añadiendo que sabemos que el Sr. Acha tiene iniciativas en proyecto que han de producir grandes beneficios para Cáceres.

J. Romero Gómez

MÉDICO

Consulta diaria de once á una

Plaza Mayor, núm. 16

PLASENCIA

CRÓNICA TAURINA

Cuando á fines de temporada veo en la prensa profesional los distintos resúmenes que de éste ó el otro diestro se dan á luz, no puedo por menos de sonreirme y exclamar para mi capote: ó esto es una comedia, ó yo no estoy en mi juicio.

Porque desahogo se necesita para decir en letras de molde que Fulano estoqueó tantos ó cuantos toros. Esto será artículo de fe para la masa general del público, pero para la afición, que sabe bien á qué carta quedarse, no deja de ser uno de los muchos convencionalismos taurinos hoy tan corrientes.

Lógicamente pensando, si un individuo cualquiera ejecuta un trabajo sin el auxilio ajeno, estará bien dicho que Fulano ejecutó el tal trabajo; pero si en su ejecución tomó parte esencial algún otro, ya no está bien dicho lo anterior, y debe decirse Fulano en

colaboración con Mengano hizo ésto ó lo otro y la verdad, que no tiene más que un camino, queda cumplidamente satisfecha. Lo demás es infringir el octavo mandamiento.

Sin que nadie pueda refutar mi aserto, no dudo en afirmar que la mayor parte de los toros que figuran como muertos por el espada, no son efectivamente muertos por éste.

Me explicaré.

Si se llama matar toros á los que, alanceados en el primer tercio, mal banderilleados y llevando por añadidura una docenita de recortes llegan á la muerte en situación de doblar con un simple pinchazo, si á esto se llama matar toros, me callo. En tal caso confieso que no sé por dónde ando.

Pero si por matar toros se entiende el que estos lleguen á la hora de la muerte con las necesarias facultades, para acudir con poder y ligereza á la muleta, trasteándolos según sus condiciones indiquen, y practicar con ellos—ya que no la olvidada suerte de recibir—cualquiera otra, entre las varias clases de estocadas que hay, pero siempre que el toro no necesite sino como último recurso la intervención del puntillero, entonces ya no estamos conformes.

Por eso digo al principio que me sonrió al leer las estadísticas de tanto diestro y siniestro como hoy existe, y repito que la mayoría de los toros los rematan los puntilleros estando aquellos vivos; de aquí el interés de los espadas en proveerse de un puntillero lo más certero posible.

¿Pues, y descabellando toros enteros? Apenas si se dan maña las modernas lumbreras taurinas. Tengo la convicción de que aprenden primero á descabellar que á meter los estoques en su sitio, y esto tiene un pequeño comprobante.

¿Recuerdan ustedes aquel novillero que vivió algún tiempo en Cáceres, llamado Tallafé, buen sujeto él, excelente amigo él, pero una nulidad como matador de novillos él? Pues todo, deca, lo trata aprendido menos descabellar y estuvo mi hombre yendo bastante tiempo al matadero para ejercitarse dando la puntilla. Por cierto que hizo, como en lo demás, pocos progresos.

Esta afirmación la patentizan los matadores modernos al practicar tan seguramente, una suerte que es peligrosa si el toro no está en condiciones para ello, ó sea de pie, pero en estado agónico. En tal situación no hay más recurso que el descabello; pero de esto á pinchar en cualquier sitio una vez, marear á las reses con infinitos capotazos y pases hasta que estas se entregan rendidas á su descabellador, hay mucha distancia.

Los citados me parece que son bastantes elementos para poder afirmar lo que arriba digo.

¿Que hay quien opina lo contrario? Con su pan se lo coma.

BAÑALES.

NOTICIAS

Después de permanecer muy breve tiempo entre nosotros, marchó á Madrid el domingo

último, nuestro querido amigo el gobernador civil de Málaga, D. José Trujillo.

En la estación fué despedido cariñosamente por los señores Aparicio (gobernador civil), Enciso, Crehuet, Muñoz Chaves (D. Juan), Muñoz Fernández Soria (D. Juan), Sánchez de la Rosa (D. Eloy), Juanals, Sánchez Breña, Cruz Quirós, Bazaga, Rodas, Martínez (D. Ramón) y Trujillo (D. Gonzalo y D. Florencio).

Los cabilecos del *encasillado* siguen en su apogeo. Sin embargo, cuanto se diga carece de fundamento, sin pasar de la categoría de conjeturas, puesto que oficialmente nada se ha resuelto todavía sobre este particular, no obstante lo cual hay ciertos distritos en los cuales no habrá variación respecto del que anteriormente existía.

Ha cesado en el cargo de secretario de este Gobierno civil D. Jacinto Banqueri.

Ayer estuvieron en Cáceres nuestros queridos amigos D. Manuel y D. Luis Pérez Aloe, ex-diputado á Cortes por Trujillo y alcalde de dicha ciudad respectivamente. También han venido á esta capital nuestros correligionarios y amigos D. Maximiliano Flores, D. Antonio Ruiz, D. José Trinidad y D. José Hermoso.

En Plasenzuela ha tenido lugar un robo en casa de D.^a Juana Gil Ortiz, sin que hasta la fecha se tenga conocimiento de los autores. Las sospechas que en los primeros momentos recayeron sobre algunas personas por el hecho de que entraban con confianza en la casa, parece que ya se han desvanecido.

Diario de Cáceres se empeña en que nosotros hemos de saber todo lo que se hace en las oficinas públicas, porque nos ha formulado una pregunta con repetición, cuando puede satisfacer su curiosidad por los mismos medios de que podemos disponer nosotros, como órgano de la prensa, acudiendo al Centro oficial respectivo.

En cuanto á la procedencia de las medidas de gobierno, también nos parece ocioso contestar.

Ha dado á luz con toda felicidad una hermosa niña, la esposa de nuestro querido amigo el corredor de Comercio de esta plaza, D. Eladio Rodas Herrero.

Reciba nuestra enhorabuena, celebrando mucho que tanto la madre como la recién nacida sigan bien.

Agradecemos al señor contador de fondos municipales de esta capital, nuestro buen amigo D. Constantino Corujedo, los dos ejemplares del presupuesto para 1910 que ha tenido la bondad de remitirnos.

Las operaciones realizadas en la Caja de Ahorros y Monte de piedad de esta capital, ascienden al número de 3.630 por valor de 60.214,10 pesetas.

Tip. "La Minerva", de Serafin Rodas

Portal Llano, número 41

ANUNCIOS RECOMENDADOS

CAFÉ SANTA CATALINA,

DE FELIPE MONTALBÁN

Almacenes de Maderas y Yesos, de Fernández y Martínez. Junto á la Estación del Ferrocarril y Santa Gertrudis, 1.—Cáceres.

Agente Corredor de Comercio. Eladio Rodas Herrero. Compra y venta de valores y toda clase de operaciones de banca. Grajas, 15, 2.º—Cáceres.

Bisutería, géneros de punto y novedades. La Columna. Antonio Constantino. Plaza Mayor, 47.—Cáceres.

Corcho y taponés. Gran fábrica de Alberto Prats. Cáceres.—Ronda de la Estación y Barcarrota.

Comestibles y ultramarinos de todas clases de Anastasia Simón. Plaza del Duque, número 1.—Cáceres.

Clases Pasivas, negocios militares y cobro de alcances de Ultramar. Dirigirse al Capitán retirado Don Jerónimo Pacheco. Concepción, 1.—Cáceres.

DISPONIBLE

Centro Escolar Extremeño. Para alumnos internos, medipensionistas y externos de la 2.ª Enseñanza y preparación para ingreso en la misma. Director, D. Juan Rubio, Caldereros 2.—Cáceres.

ALFONSO XIII, 2, Y PANERAS BAJAS, 1

Exquisitos cafés Moka, Puerto-Rico y Caracolillo, tostados diariamente, á 6 pesetas kilo.

Vinos y licores de las mejores marcas.—Servicio á domicilio.

Confitería. La Flor Madrileña de Angel Pollo. Pasteles, licores, pastas, dulces y objetos para regalos. Alfonso XIII, n.º 24. Cáceres.

Géneros del reino y extranjeros. Tejidos, quincalla, y paquetería. Francisco Marchena. Plaza de la Constitución, 49.—Cáceres.

Marmelista. Gran taller de Valentin Andrada. Se encarga de toda clase de trabajos. San Pedro, número 4.—Cáceres.

Muebles. Gran almacén de Alejandro Piñuela.—Fábrica en Hervás.—Calle del General Ezponda, 3.—Cáceres.

Sastrería inglesa de J. P. Bibrí. Altas novedades de la presente estación.—35, Plaza Mayor, 35.—Cáceres.

Sociedad Artístico-Fotográfica. Se hacen toda clase de trabajos á precios económicos. J. Perate. Puerta de Mérida, 2.—Cáceres.

Sombreros y gorras de todas clases. Últimas novedades. Precios económicos. Hijo de Eustasio Gómez. Alfonso XIII, n.º 20.—Cáceres.

Ultramarinos.—La Lonja, de Honorio Jiménez. La mejor surtida. Servicio á domicilio. San Pedro, 4 y 6.—Cáceres.

"LA NEW-YORK"
 SEGUROS DE VIDA MUTUA
 FUNDADA EN 1845
 REPRESENTANTE EN EXTREMADURA:
DON LUIS GONZALEZ BORREGUERO
 Zarniceros, 15.—CACERES

HIERROS, ACEROS,
 chapas y viguería de hierro, todas clases de cerrajería, adornos de balconajes, inodoros, herramientas; básculas; batería de cocina, pesas y romanas del nuevo sistema y todo lo concerniente a este ramo

SOBRINO DE GABINO DIEZ HUERTA
 GRAN SURTIDO
 en coloniales y ultramarinos, chocolates, cafés, thes, tapiocas y especias, conservas de pescados, legumbres y frutas, azúcar, arroz, garbanzos, habichuelas, pastas para sopa, bacalao, galletas, vinos generosos y licores de todas clases
 Cortes, núm. 40, esquina a Alfonso XIII.—Cáceres



La Unión y El Fénix Español
 COMPAÑIA DE SEGUROS REUNIDOS
 DOMICILIADA EN MADRID
 Capital social EFECTIVO: 12 millones de pesetas.
 Completamente desembolsado
 Superior al de todas las demás Compañías que operan en España
 Reservas y reservas..... Ptas. 58 Millones
 Sinistros pagados desde su fundación..... Ptas. 130 Millones
 Sinistros pagados por incendio (solo en España) durante el año 1908..... Ptas. 2.750.577
 45 años de existencia.
SEGUROS CONTRA INCENDIOS
SEGUROS SOBRE LA VIDA
 SUBDIRECTOR EN EXTREMADURA:
D. Claudio González Alvarez
 Oficinas: calle de Grajas, 15 y 17
 CACERES.
 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.

GRAN TALLER
 DE
MEDIAS, CALCETINES
 Y
 Géneros de Punto
 Se venden máquinas de coser y hacer medias y accesorios para las mismas.
 Se sirven toda clase de encargos.
 28, Cortes, 28, CACERES

EL BLOQUE
 PERIÓDICO DEMOCRATA
 SE PUBLICA LOS MARTES
 Los trabajos que se suscriben en este periódico deben ser firmados.—No se devuelven los originales y los que se publiquen se entenderá bajo la responsabilidad de sus autores.
 Suscripción: DOS pesetas trimestre.—Anuncios: Precios convencionales.—Los pagos serán adelantados.—La correspondencia al Administrador.
 General Margallo, 64
 CACERES

L. GORRADO
 DENTISTA
 Trabajos modernos de puentes y coronas de oro. Extracciones sin dolor.
 Consulta de nueve a seis.
 3, PLAZA MAYOR, 3
 CACERES

Café de Viena
 16, Alfonso XIII, 16

En este acreditado establecimiento se sirven los cafés y bebidas más selectas, todas de legítima procedencia y de las más acreditadas marcas.
 Helados, patatas fritas procedentes de Madrid, fiambrés.
 SUCURSAL
 en el Paseo de la Plaza

FABRICA DE GASEOSAS
 AGUA DE SELTZ
 MOVIDA POR ELECTRICIDAD
 Y
 Jarabes para refrescos

Francisco Cruz Quiros
 ÚNICO DEPÓSITO DE LA CERVEZA
MAHOU
 EN EXTREMADURA Y PORTUGAL
 la preferida por el público inteligente
 SAN ANTON, 22
 CACERES

MEDIANA DE ARAGÓN
 SALES NATURALES TIMOLADAS
 para
BAÑOS GENERALES
 de éxito seguro en las
 Enfermedades de la Piel
 Herpes Escamosidades Reuma Gota

 De venta en
FARMACIAS y DROGUERIAS
 DEPÓSITO: San Antón, 22, Cáceres

RELOJERÍA FRANCESA
 DE
JORGE CAPDEVIELLE
 Alfonso XIII, 23.—CACERES
 Relojes EXTRAPLANOS, de las marcas Omega, Longines y otras acreditadas.
 Para señora, cajas con esmaltes finos.
 Preciosos relojes EXTRAPLANOS de plata y acero, máquinas finas, garantizados por tres años desde 50 pesetas.
 Relojes EXTRA PLANOS de plata, acero y níquel, sin incrustaciones, desde 17'60 pesetas.
 Relojes de níquel fino y acero, de gran seguridad, propios para empleados del ferrocarril, mineros y trabajadores, de 15, 20 y 30 pesetas.
 Estos relojes se garantizan por dos años y se cambian los que no marchen bien.
 Relojes sistema Roskof en níquel y acero, de 8 y 10 pesetas.

Gran Café
 del Heraldo
 DE
Luis Pinto
 MADRID
 GRANDES Y ESPACIOSOS
 COMEDORES PARA
 BODAS, BAUTIZOS Y
 REUNIONES.
 Concepción Jerónima, 7
 Conde de Romanones, 1.
 Punto de cita
 de la
 Colonia Extremeña

SOCIEDAD GENERAL DE INDUSTRIA Y COMERCIO
 CAPITAL SOCIAL 25 MILLONES DE PESETAS
FÁBRICAS EN
 Bilbao, Oviedo, Madrid, Sevilla, Cartagena, Lisboa y Alcazar de San Juan (Cáceres)
 Gran premio en la Exposición Universal de Lieja 1905; Premio de Honor en la Exposición de Industrias de Madrid 1907; Gran Premio en la Exposición Hispano-Francesa de Zaragoza 1908
 (LA MÁS ALTA RECOMPENSA)
PRODUCTOS QUÍMICOS
 Superfosfatos. Nitrato de sosa. Sales de potasa. Sulfato de amoníaco. Sulfato de cobre. Sulfato de hierro. Sulfato de sosa. Glicerina. Acido sulfúrico anhídrico. Acido sulfúrico ordinario. Acido nítrico. Acido clorhídrico.
 Abonos para todos los cultivos y adecuados a 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 abono, bajo la alta inspección del eminente agrónomo Excmo. Sr. D. Luis Grandcaix.
 Para informes y pedidos dirigirse a sus representantes en esta provincia.
José Acha, Hermano y Comp.
 PORTAL LLANO, 9.—CACERES

VIDES AMERICANAS
 PARA RECONSTITUIR LOS VIÑEDOS PERDIDOS
 PEDID VIDES AMERICANAS DE TODAS CLASES A
FRANCISCO LORENZO GARCIA
 TORREJONCILLO (CACERES)

MÁQUINA DE VAPOR
 Se vende en esta provincia una MAQUINA DE VAPOR con su caldera, de ocho caballos efectivos de fuerza, en regular estado.
 Para tratar, dirigirse a la Administración de este periódico, Margallo, 64.

HOTEL UNIVERSAL DE MADRID
 DIRIGIDO POR SU DUEÑO
SANTIAGO CAÑO
 Habitaciones de lujo para familias y para una ó dos personas.—Ascensor.—Intérprete.—Coche a las estaciones.—Luz eléctrica en todas las habitaciones.—Cocina esmerada.—Precios módicos.—Esta Casa es la más concurrida por los viajeros de Cáceres.—Con vistas a la Puerta del Sol y próxima a los Despachos Centrales de Ferrocarriles y Oficinas públicas.
CALLE DE LA MONTERA, 29
 (antes Alcalá, 10)