

# EL BLOQUE

PERIODICO DEMOCRATA

AÑO IV

No se devuelven los originales

Cáceres 13 de Septiembre de 1910

Dirección y Admón., Margallo, 64

NÚM. 151

Hay que sucumbir ante la realidad y la triste realidad nos presenta el cuerpo yerto de nuestro gran amigo, de nuestro entrañable Pepe Trujillo.

Su naturaleza recia y vigorosa ha venido sosteniendo fuerte lucha con traidora enfermedad durante seis meses y al fin la dolencia venció aquel organismo animado de un espíritu enérgico, iluminado por clarísima inteligencia.

El dolor nos acongoja y oprime el corazón, nublando nuestros ojos.

El amigo perdido era de los que llenaban un lugar preferente en los hondos afectos, el cariñoso jefe político es insustituible.

La gratitud me impulsa a manifestar en estos instantes en que todavía palpita su influencia en el ambiente político, que cuanto soy, aunque sea escaso y modestísimo mi valimiento en la política provincial, se lo debo al apoyo resuelto que siempre me prestó.

Ese afecto, que a este móvil puede atribuirse exclusivamente su protección decidida, me obliga a rendir este tributo público de mi reconocimiento a su memoria.

Los jefes mandan y los que mandan suelen dejar huellas de molestia en los que tienen que obedecer. La jefatura de Trujillo no pesaba ni mortificaba a los que le seguían. En el desempeño de los cargos, en el periódico, en todas las manifestaciones de la política dejaba una libertad desusada en estas disciplinas.

No era el jefe déspota, el hombre imperioso, sino el amigo, el igual que hacía indicaciones de lo que estimaba se debía hacer, pero no imponía decisiones, ni ordenaba militarmente.

Por eso en sus amigos políticos surgía pronto el afecto, la amistad personal, que es más indestructible que el vínculo político, y esa fué la base de sus creaciones de esta clase.

Por eso también con ser grande el vacío que deja en el canalejismo cacereño, con ser irremplazable su personalidad, no nos produce tan profunda impresión como la pérdida del amigo fraternal y cariñoso.

Es seguro que esta fatal noticia ha de producir dolorosa y honda sensación en toda la provincia, en la que si tenía adversarios resueltos, gozaba de intensas simpatías y afectos muy cordiales.

Su influencia llenaba ya toda Extremadura y la rebasaba, llegando a gozar de gran estimación de elevadas personalidades que conocían sus grandes talentos y su valer.

Es una figura que se malogra, porque Trujillo había cultivado y educado sus dotes naturales tan en alto grado, que hubiera prestado seguramente muy valiosos servicios a su partido y con ello a su provincia.

Fué dos veces alcalde de Cáceres, dos veces senador y gobernador de Málaga, y siempre supo destacarse y sobresalir. Su despejo, su energía y su don de gentes le daban condiciones para brillar en cualquier cargo que hubiera desempeñado.

Ya sólo nos queda su recuerdo que perdurará en nuestra memoria siempre.

En esa comunicación espiritual alentará su nombre acompañado de sentidos afectos.

El cuerpo se le lleva la tierra, su recuerdo se guarda en el corazón.

EMILIO HERREROS.

Don José Trujillo y la política democrática

próximo pasado, lo que sigue, dando una ligera noticia de su labor política en los últimos años:

Con el cambio político que ha elevado al ilustre Canalejas a la presidencia de los consejos de la Corona, ha adquirido la personalidad del Sr. Trujillo singular relieve, siendo indudablemente la figura política que en la provincia de Cáceres tiene mayor actualidad y valimiento.

Su pasado abona la legítima influencia de que ahora goza. Es el premio debido a su lealtad a la política del jefe del Gobierno; a su labor inteligente, intensa, perseverante; a las adversidades y a los sinsabores sufridos; a su probada abnegación.

Nadie podrá regatearle los grandes merecimientos alcanzados en los años que ha representado la política del gran tribuno don José Canalejas, ni podrá pensar que nuestras palabras naen del afecto arraigado que por el Sr. Trujillo sentimos o de la identificación política que con él tenemos.

Sus méritos son tan notorios que ni sus propios adversarios podrán negarlos. Reconocerlos y proclamarlos es un acto de justicia, aunque se estampen en un periódico que como EL BLOQUE se inspira en las orientaciones que sus grandes talentos han imprimido a la política democrática en nuestra provincia.

En otro lugar insertamos unos recortes de



† Excmo. Sr. D. José Trujillo Lanuza  
SENADOR DEL REINO

El Partido Liberal y Heraldo de Cáceres de Septiembre y Agosto de 1893, en los cuales ambos periódicos hacían ya grandes elogios del Sr. Trujillo y enaltecían su figura política, destacando sus méritos y sus excepcionales aptitudes.

De entonces acá las cualidades personales innatas en el Sr. Trujillo se han avallorado con un caudal inextinguible de experiencia que le colocan en lugar preeminente en la política provincial.

Cuando ya tenía bien consolidada su reputación como hábil político y adversario peigroso, cuando había demostrado su pericia en la estrategia de la política y contaba con elementos nacidos al calor de las simpatías que supo granjearse, entre los primates como en los pueblos, en los directores como en las masas, surgió la ruptura del Sr. Canalejas con Sagasta al mismo tiempo que el Sr. Trujillo, por causas que no hacen al caso, se encontraba también separado de los que en Cáceres ostentaban la dirección del partido liberal.

Canalejas levantó bandera con los prin-

mismo del hoy presidente del Consejo, cuya campaña de propaganda dió margen a que en toda España se crearán organizaciones democráticas, base del partido que hoy gobierna.

Entonces fué cuando Trujillo se puso al habla con el Sr. Canalejas y empezó su labor ardua, penosa y difícil de constituir en Cáceres un partido, dando cima a su empresa, con el éxito que sus dotes envidiables hacían esperar. A pesar de que en lontananza no se vislumbraban los días de mando, los comités locales fueron surgiendo con inesperada rapidez, debido por una parte a la misma propaganda del propio Canalejas, que se extendía y avanzaba a todas partes despertando prosélitos y entusiastas de la buena nueva, pero de otra a la autoridad, a la pericia y las hábiles artes políticas de Trujillo, que logró muy a poco recabar baligerancia para el naciente partido, llevando dos concejales al Ayuntamiento de la capital, por pacto entre todos los jefes de grupo, incluso del liberal, el cual sólo llevó uno.

De cómo después supo sostener la bandera democrática en esta provincia, sumando de

elocuente la vanidad de Canalejas a Cáceres, realizándose un acto político del que no había existido ejemplo en nuestra capital, sellándose con él los vínculos adquiridos para con el jefe, quien pudo apreciar de visu las condiciones sobresalientes de Trujillo como hombre organizador. Posteriormente, con motivo de la venida del Rey, Trujillo colmó los deseos del jefe, poniendo todo su entusiasmo en abrillantar el recibimiento que se le dispensó, siendo, aparte lo oficial, lo que más cooperó a aquel resultado, su iniciativa y su bolsillo, haciendo resaltar el dinamismo de los canalejistas de Cáceres.

El antiguo comité de Cáceres, minúsculo y modesto, llegó a extenderse por varios distritos de la provincia y el partido democrata se codeaba ya con los antiguos y robustos partidos turnantes, librando batallas formidables de distintos éxito, pero sin perder terreno, sin dejar de avanzar en la conquista de la opinión, siquiera no lograra por variadas causas imponer siempre sus candidatos en las luchas electorales. Es un hecho inconcuso que los candidatos no responden en toda ocasión al esfuerzo que el partido hace por ellos.

A raíz de salir de penosa y grave enfermedad, que le puso en verdadero peligro, convaleciente aún lanzó el Sr. Armiñán la idea en estas mismas columnas, de celebrar una Asamblea democrática en Cáceres, idea a la que dió calor aquél, celebrándose con un éxito positivo, no sólo en cuanto al acto en sí, sino en cuanto al porvenir del partido.

No queremos pasar por alto, al mencionar este hecho, el rasgo quizá más político y que al mismo tiempo le enaltece más de cuantos el Sr. Trujillo lleva realizados.

Armiñán que vino a Cáceres creyendo cooperar al éxito de la Asamblea y sostener el espíritu de los decaídos por la adversidad, pero muy ajeno a todo otro resultado, se encontró con que en plena Asamblea, Trujillo, despojándose de la jefatura del partido en la provincia, propuso investir a aquél de este cargo, que por acamación tuvo al fin que aceptar D. Luis de Armiñán, no obstante haberlo rehusado resueltamente.

Otro hombre que no tuviera la perspicacia y la abnegación de Trujillo, no se hubiera desprendido de la jefatura provincial, que satisface mucho la vanagloria de los ambiciosos; pero esto que envolvía para el actual jefe, sin ventajas personales para él, grandes obligaciones y una pesada carga, le ligaba de tal modo a nuestros intereses políticos, que constituía un positivo valor para los demócratas de Cáceres, que por lo mismo lo acogieron con entusiasmo y con intenso júbilo. Trujillo supo sacrificar su ambición personal a los intereses del partido, trayendo a Cáceres a su gran amigo el señor Armiñán.

No ha sido éste, el único caso de desprendimiento de que el actual gobernador de Málaga ha dado muestras, Trujillo, que ha podido representar en el Congreso un distrito de los de esta provincia, no hizo hincapié, ni cuestión de gabinete el conseguirlo, como pudo hacerlo, conformándose, después de influir para acomodar a todos sus amigos en los distritos de la provincia, con tomar un puesto en la senaduría, cargo más pasivo y de menos *mangoneo*, no obstante lo cual supo obstarle con el relieve que sus condiciones de energía y despejo natural imprimen a todos sus actos y del cual fué buena prueba, entre otros, sus trabajos en el Senado para que se ampliara nuestra estación del ferrocarril, manteniendo debate con el ministro de Fomento.

Más recientemente, está en la memoria de todos, cómo llegó a una inteligencia con los elementos del partido liberal que acudilla-ba D. Segismundo Moret, sabiendo posponer antiguos enojos, profundas diferencias ante las exigencias de los directores de los partidos en Madrid o las conveniencias de la política.

Trujillo no pasó en vacaciones el período de su representación en Cortes. No sólo atesoró relaciones valiosísimas en la corte, trasponiendo su prestigio y su fama de político experto y hábil, las fronteras de esta provincia, sino que acumuló un arsenal de enseñanzas del trato y del roce con las altas personalidades de la política, hasta el punto de que hoy puede asegurarse que ha mejorado y cultivado sus propensiones y sus disposiciones naturales tan en alto grado que, sin lisonjas, sin apasionamientos, podemos asegurar es una figura de las más salientes,

# LOS FERROCARRILES SECUNDARIOS

## DE CÁCERES Á TRUJILLO Y DE TRUJILLO Á LOGROSÁN

La magna idea de construir el ferrocarril de Cáceres Trujillo Logrosán, va dejando de ser un sueño para convertirse en realidad. Lo que era una aspiración casi fantástica, va entrando en vías de próxima realización.

El Consejo de Obras públicas ha emitido ya su dictamen acerca de los proyectos presentados para ambos ferrocarriles y como quiera que su propuesta coincide en cuanto á la determinación del proyecto preferible con la mayoría de los informes recogidos en la información pública y con el de la Cámara de Comercio, Ayuntamientos de Cáceres, Trujillo y Logrosán, Consejo provincial de Industria y Comercio, Diputación é Ingeniero Jefe de Obras públicas, es racional suponer que el director de Obras públicas y el ministro se conformarán en plazo muy breve con la propuesta del Consejo, cuerpo consultivo formado por ilustraciones de la más alta competencia.

Así, pues, lo que eran esperanzas, es palpable realidad y no pasará mucho tiempo sin que empiecen los trabajos de construcción del camino de hierro, cuyo hecho señalará una fecha perdurable y trascendental para la prosperidad de esa comarca y para el desenvolvimiento de la riqueza y de la cultura que es hermana gemela suya, de toda la provincia, constituyendo á la vez un poderoso estímulo para que las restantes comarcas acrecienten sus esfuerzos y levanten sus decaídas esperanzas al ver que es realizable toda empresa, por vasta que sea, cuando se persigue con tesón y constancia, sin desalentos, el éxito final y decisivo.

Una vez que el ministro resuelva acerca del proyecto que deba ser preferido en primer término, si acepta, como es natural, que se introduzcan las modificaciones propuestas, se entregará el proyecto al autor para que las lleve á cabo, y aprobadas las modificaciones podrá procederse á la subasta de su concesión, la cual se anunciará dos meses antes, otorgándose al mejor postor, cuyo concepto explica el art. 31 del reglamento.

Como se ve, en este trámite hay un punto que requiere gestión, puesto que la subasta se verificará cuando el Gobierno la acuerde, sin que haya señalado un plazo fijo para efectuarla; pero aunque *El Adarve* ha tratado de sacar partido del acuerdo del Congreso condenando al distrito de Trujillo, por culpa de los inspiradores y mantenedores de la política de *El Adarve*, á no tener representación parlamentaria, todo el distrito sabe bien que el Sr. Pérez Aloe está solícito y diligente para realizar esas gestiones como las ha realizado hasta aquí en esta y otros asuntos que afectan grandemente á los intereses generales del distrito.

Sería un balbuceo quien negara la acertada gestión del Sr. Pérez Aloe, coronada por cierto por el éxito más halagüeño, en este magno asunto.

Desde que él tuvo la condición de candidato del Gobierno y gozó de su confianza y de la influencia aneja á ese carácter, el proyecto de ferrocarril ha llevado una marcha triunfante y acelerada, habiendo tenido verdadera fortuna en sus trabajos.

No hemos de negar que otras personalidades laboraron en la medida de su esfera cuanto pudieron para llegar al resultado que todos apetecían, pero no se puede desconocer que no acompañó la fortuna de igual manera á unos que á otros y que la principal parte le ha correspondido al Sr. Pérez Aloe en esta empresa y en este triunfo.

Seríamos injustos no haciendo constar aquí que D. Andrés Castellano demostró durante el tiempo que estuvo designado candidato por Trujillo por el Gobierno de Moret, un celo, un deseo y un empeño firme y resuelto en este asunto, luchando con sus propios correligionarios que se mostraron partidarios de otro proyecto, surgiendo de ellos la oposición y las mayores dificultades.

El dictamen del Consejo viene á ser el Tribunal calificador de los informes emitidos y ese Tribunal determina que el proyecto preferible para ambos ferrocarriles es el de la Sociedad Cortés, Guillén y Compañía, de donde resulta claramente dilucidado que estábamos en lo cierto los que apoyábamos esos dos proyectos. El Consejo dice claramente que *no se considera aceptable el proyecto del Sr. Fernández Llano, el cual le será devuelto desde luego*, respecto al F. C. de Trujillo á Logrosán, y en cuanto al de Cáceres á Trujillo, si bien le declara aceptable, en segundo lugar dice que *habría que introducir más numerosas reformas*.

No debemos poner término á estas consideraciones sin antes hacer constar que el

distrito de Trujillo recibirá otros beneficios de consideración, merced á la iniciativa y gestiones del Sr. Pérez Aloe, quien sin autotombos, ni jactancias, ni pregonos, ha trabajado para que se saque á subasta el tercer trozo de la carretera de Zorita á Miajadas y dos trozos de la de Trujillo á Montánchez y se lleve á cabo la reforma del puente de Tamuja y otras reformas de que ya daremos cuenta, haciendo constar también que en todo esto figura la mano protectora de nuestro querido amigo D. Luis de Armiñán, que cuida con el mayor cariño de prestar toda la ayuda que su alto cargo oficial le permite conceder á todo cuanto se relaciona con nuestra provincia.

No pasa día sin que en uno ú otro punto se deje sentir la influencia bienhechora del ilustre director de Obras públicas prodigando los favores oficiales de que hace tanto tiempo venía privada nuestra provincia. Por eso es también mayor el afecto y más arraigado el cariño que se le profesa y ese vínculo es el más fuerte que se puede crear entre quien lleva la dirección de una política en la provincia, sus correligionarios y la masa deudora, que aprecia bien quienes sirven los verdaderos intereses de su país y les proporciona beneficio y bienestar.

### CONCLUSIONES PARA EL FERROCARRIL DE CÁCERES A TRUJILLO

1.ª Procede sea declarado en primer lugar el proyecto del ferrocarril de Cáceres á Trujillo redactado en 20 de Diciembre de 1908 por el ingeniero D. Narciso Amigó y presentado por D. Enrique Cortés y Pérez, en nombre de la Sociedad colectiva "Cortés, Guillén y C.ª."

2.ª Con arreglo al tercer apartado del artículo 23 del reglamento de 14 de Enero de 1909, deberá devolverse á su autor para que en el plazo de cuatro meses introduzca las reformas siguientes:

(A) Modificar ligera y convenientemente la traza en planta ó perfil á fin de reducir el excesivo cupo de terrapén.

(B) Clasificar más exacta y detenidamente las excavaciones acotadas en todo el trayecto como roca.

(C) Rebajar y justificar los precios que en definitiva se adopten para la cava, hoy considerablemente elevados.

(D) La explanación medirá cuatro metros entre las aristas de los terrapenes y 3'50 (tres cincuenta) entre las interiores de las cunetas en los desmontes.

(E) Las estaciones se establecerán en horizontal y tendrán como mínimo entre agujas extremas doscientos metros de longitud útil de vías.

(F) El material móvil constará de cuatro locomotoras, ocho carruajes para viajeros, cuatro furgones, veinte vagones cerrados y jaulas, veinte y cuatro descubiertos y plataformas. Se justificarán debidamente los precios que se asignen.

(G) Sin contar con las casillas de estaciones se construirán por lo menos otras veinte y tres para guardería del camino y pasos á nivel, cuyo número y situación se determinará con arreglo á las disposiciones vigentes.

(H) Las tarifas presentadas y sus condiciones de aplicación se corregirán en consonancia con las prescripciones del Negociado de Tráfico del Ministerio de Fomento; pero se conservarán los derechos de carga y descarga y se reducirán á sólo dos clases las tarifas de viajeros, abonando por viajero y kilómetro diez céntimos de peseta los de primera y seis los de segunda. Por el concepto "aves" se abonará un céntimo por ave y kilómetro.

(I) Los gastos de explotación por kilómetro se determinarán agregando á la cantidad fija de mil ochocientas pesetas cuarenta céntimos del producto bruto kilométrico.

(J) El plazo de ejecución de las obras será de tres años. Para la fórmula de progreso podrá partirse de gastar un millón de pesetas el primer año, dos el segundo y lo restante del presupuesto el tercero.

3.ª Para la mejor realización de las reformas indicadas en la conclusión anterior conviene que la tercera división de ferrocarriles pase al autor del proyecto nota más detallada de lo que se prescribe, en lo que se refiere á los informes de la misma.

4.ª Procede declarar aceptable en segundo lugar á los efectos del artículo 23 del reglamento de 14 de Enero de 1909, el proyecto firmado por el ingeniero D. José Eugenio Ribera en 31 de Agosto de 1908 y presentado por D. Francisco Fernández Llanos.

Si por efecto del tercer apartado de dicho artículo llegase el caso de acudir al autor de este proyecto se detallarán las más numerosas reformas que hubiere que introducir en él.

5.ª No es admisible la propuesta presentada por los Sres. Rodríguez, Pérez Aloe y Weyler, á quienes se devolverá el proyecto que la acompaña.

### CONCLUSIONES PARA EL FERROCARRIL DE TRUJILLO A LOGROSAN

Finalmente se dió cuenta del concurso de proyectos para el ferrocarril de Trujillo á Logrosán, y leído el dictamen por el ponente Sr. Carderera y abierta discusión sobre el mismo, el Consejo adoptó idéntico acuerdo que en el anterior, y modificadas las conclusiones por la Sección 2.ª, aquél acordó consultar á la Superioridad las siguientes:

1.ª Procede sea elegido el proyecto de F. C. secundario de Trujillo á Logrosán, suscrito por el ingeniero D. Narciso Amigó en 27 de Febrero de 1909 y presentado por D. Enrique Cortés, en nombre de la Sociedad colectiva "Cortés, Guillén y C.ª."

2.ª Con arreglo al tercer apartado del artículo 23 del reglamento de 14 de Enero de 1909, deberá devolverse á su autor para que en el plazo de 4 meses introduzca las reformas siguientes:

(A) Modificar ligera y convenientemente la traza en planta ó perfil á fin de reducir el excesivo cupo de movimiento de tierras.

(B) Clasificar más exacta y definitivamente las excavaciones.

(C) Rebajar y justificar los precios que en definitiva se adopten para las expropiaciones y la cava, hoy considerablemente elevados.

(D) La explanación medirá 4 metros entre las aristas de los terrapenes, 3'50 entre las interiores de las puestas en los desmontes.

(E) Las estaciones se establecerán en horizontal y tendrán como mínimas entre agujas extremas 200 metros de longitud útil de vías.

(F) El material móvil constará: de 4 locomotoras, 8 carruajes para viajeros, 4 furgones, 20 vagones cerrados y jaulas, 22 descubiertos y plataformas. Se justificarán debidamente los precios que se asignen.

(G) El número mínimo de casillas de guarda fuera de las estaciones de 18 Los cruzamientos, pasos á nivel y cerramiento de la vía se determinarán con arreglo á las disposiciones siguientes.

(H) Regirán las tarifas presentadas y sus condiciones de aplicación con las modificaciones introducidas por el Negociado de Tráfico del Ministerio de Fomento, conservando los derechos de carga y descarga, reduciendo á dos clases las tarifas de viajeros, abonando por viajero y kilómetro 10 céntimos de peseta los de primera y 6 los de segunda. Las aves satisfarán á razón de un céntimo por cabeza y kilómetro.

(I) Los gastos de explotación por kilómetro se determinarán agregando á la cantidad de 1 800 pesetas 40 céntimos del producto bruto kilométrico.

(J) El plazo para la ejecución del camino será de 3 años. Durante el 1.º se invertirá en expropiaciones y obras un millón de pesetas millón y medio en el 2.º y el resto del presupuesto en el último.

2.ª Para la mejor realización de las reformas indicadas en la conclusión anterior convendrá que la 3.ª División de F. C. pase al autor del proyecto más extensa nota de lo que se prescribe, con arreglo á los informes de la misma.

3.ª Es conveniente que la de esta línea y la de Cáceres á Trujillo constituyan una sola concesión y si se acuerda así por la Superioridad en el proyecto de la de Trujillo á Logrosán, no deberá comprenderse en la estación de Trujillo sino las ampliaciones necesarias.

4.ª No es aceptable la proposición del señor don Francisco Fernández Llanos, cuyo proyecto le será devuelto desde luego.

### INFORME DEL CONSEJO SOBRE EL FERROCARRIL DE TRUJILLO A LOGROSAN

En 23 de Diciembre de 1903 se anunció al Concurso por la redacción de proyectos del F. C. de Trujillo á Logrosán, dando por resultado la presentación de dos proposiciones suscritas por los Sres. D. Enrique Cortés y D. Francisco Fernández Llano.

Ofrece el Sr. Cortés construir una línea de vía única de un metro de 50'517 kilómetros

de longitud, que partiendo de Trujillo termine en Logrosán. Enlazaría en Trujillo con el F. C. de Cáceres y en Logrosán debería verificarse con el de Chillon.

Sus pendientes máximas no excederán de veinte milésimas; el radio mínimo de sus curvas no baja de 150 metros. La remoción de tierra es de 5 á 6 metros cúbicos por metro lineal, con un ancho de expansión de 3'60 en terrapenes y de 3 metros en los demontes.

Las obras de fábrica son de escasa importancia, los rieles pesarán 30 kilogramos por metro, tendrán 3 metros de longitud é irán sentados sobre traviesas separadas á 0'77 en línea recta.

El proyecto asciende á 6 086 055'69 pesetas en total, y por kilómetro, á 120 401'65 pesetas.

Según el proyecto del Sr. Llano, la línea arrancará cerca del poste kilométrico número 54 del F. C. de Cáceres á Trujillo; unos 14 kilómetros antes de llegar á esta última población, y con una longitud de 41'674 kilómetros llegará á Logrosán.

Será de vía única, de un metro, con carriles de 25 kilogramos de peso. Sus inclinaciones no pasarán de 20 milésimas, ni bajarán de 150 metros los radios de sus curvas. La explanación medirá 4 metros en los terrapenes, 3'50 en los desmontes y requerirá un cubo medio de remoción de tierras de 8 á 9 metros por metro de línea.

Asciende su presupuesto á 4 728 985'45 pesetas, correspondiendo al kilómetro 113 474'56 pesetas.

En la información pública los Ayuntamientos de doce pueblos, representados en una Junta tenida en Trujillo, se declararon en favor del proyecto del Sr. Cortés. El Consejo provincial de Agricultura y Ganadería y la Diputación de Cáceres informaron en idéntico sentido.

Otros dos Ayuntamientos y los vecinos de siete pueblos responden con ligeras variantes, la misma declaración en pro del F. C. de Ibañerando á Logrosán, como á su entender debía denominarse, considerando ser indebido el nombre de Trujillo á Logrosán.

El Ingeniero de la 3.ª División que confrontó los dos proyectos los encuentra aceptables técnicamente, reconoce ser excesiva la remoción de tierras y el elevado de los precios, y en el del Sr. Cortés aita la clasificación de productos excavados y excesivo el material móvil. Uno y otro proyecto adolecen de deficiencia en sus pliegos de condiciones, en las tarifas que proponer y en las reglas para su aplicación.

Hace observar que en el proyecto del señor Cortés se incluye la estación de Trujillo, la misma que forma parte del F. C. de Cáceres á Trujillo, y nada se dice acerca del empalme de la Estación de Logrosán con la proyectada por el mismo ingeniero Sr. Amigó para el F. C. de Logrosán á Chillon. Expresa que en el proyecto del Sr. Llano tampoco se tiene en cuenta este enlace y pide se aproxime el trazado á Zorita.

Para el cálculo de los gastos de explotación establece la fórmula 1 500 X 0'50 p. que servirá para el abono á la línea del señor Cortés y la 1 800 X 0'50 p. para la del señor Llano.

Conforme la Jefatura con el informe del ingeniero, manifiesta que la línea del señor Llano no va de Trujillo á Logrosán, pues arranca de Ibañerando; y aunque en el conjunto, Cáceres á Trujillo é Ibañerando á Logrosán, según los proyectos del Sr. Llano resulta ventaja para la localidad y el Estado, ha de condicionarse el servicio de trenes de viajeros haciendo que todos pasen por Trujillo como si el ramal de Ibañerando á Trujillo fuera una doble línea, pues de lo contrario, queda incumplida la ley, que quiere dos F. C. independientes, aunque enlazados de Cáceres á Trujillo y no uno de Cáceres á Logrosán con un ramal á Trujillo, porque esa población quedaría en peores condiciones que se dejó á Cáceres al construir el F. C. de Madrid á Portugal.

Y con objeto de evitar el retroceso en Trujillo propone la construcción de un triángulo ó lazo que facilite la maniobra de volver los trenes.

La Jefatura de Obras públicas de Cáceres nota: la excesiva partida que en el proyecto del Sr. Cortés se consagra á expropiaciones; la elevación de sus precios y de sus clasificaciones, en las que sólo aparece la roca, siendo así que existen largos trayectos en los que domina la tierra; aunque en menor escala, extiende al proyecto del Sr. Llano estas observaciones, y opina deberán reducirse los importes presupuestados para ambos trazados. Concluye su dictamen consultando una vez

quiera de los dos puede elegirse después de corregidos y á condición que si se adoptasen los proyectos del Sr. Llano para Cáceres á Trujillo é Ibañerando á Logrosán se organicen la explotación de trenes como preconiza la 3.ª División y si fuera elegido el del señor Cortés para el proyecto Cáceres Trujillo que compete, el Sr. Llano de Ibañerando á Logrosán con el ramal de Trujillo á Ibañerando.

El Gobierno civil de Cáceres hace suyo el dictamen de la Jefatura de Obras públicas.

Opta el Negociado de Tráfico por la proposición del Sr. Cortés, pero modificando sus tarifas respecto del cobro de exceso de equipaje, los encargos, de transporte de animales domésticos, de los derechos de almacenaje y reposo, del peso gratuito de equipaje, de las percepciones por carga y descarga y de los transportes por cuenta del Estado. Si se adoptase en primer término, el proyecto del Sr. Llano se sustituirán sus tarifas por las del Sr. Cortés con las correcciones indicadas.

La Sección se halla completamente de acuerdo con cuanto manifestaron los informes facultativos en lo referente al elevado importe de los presupuestos de ambas proposiciones y opina que el coste kilométrico del F. C. ha de equipararse al calculado de la línea de Cáceres á Trujillo, cuyas condiciones de establecimiento son idénticas, excepción hecha de la parte referente á material móvil que se mantiene igual en ambos trayectos.

Sobre esta base el presupuesto de establecimiento de la línea del Sr. Cortés será de cuatro millones, después de descontar el importe de la explanación, vía general, edificio de viajeros y sus anejos de la estación de Trujillo, que se incluyen en la línea de Cáceres á Trujillo; dejando de cargo de Trujillo Logrosán los muelles de mercancías, cocheras de carruajes y locomotoras, talleres y vías de servicio. Supone esta reducción que la línea Logrosán principia en la aguja de salida de la estación de Trujillo, reduciendo á 0'50 kilómetros la longitud del camino.

Los tantos por ciento que señala la real orden de 24 de Febrero, importan pesetas 320.000, que con la cifra anterior componen para presupuesto de construcción, la cantidad de 4.320.000 pesetas.

Esta cantidad acrecerá con la suma de intereses del período de construcción, y con el importe de la tasación del proyecto y gastos de confrontación, en junto unas 350.000 pesetas más; si se admite como propone la Sección, un plazo de tres años para ejecutar los trabajos y un desarrollo de las obras que consumen un millón de pesetas en el primer año y un millón y medio en el segundo y el resto presupuestado en el último.

Opina la Sección que el proyecto del señor Llano; de Ibañerando á Logrosán, como le denominan sus partidarios, no es el incluido en la ley con el nombre de Trujillo á Logrosán, sin que solución el asunto la propuesta de la 3.ª División: los trenes de viajeros pasarán por Trujillo, si así se ordena y darán la vuelta al lazo, pero los viajeros que no vayan á dicho punto se apearán en la estación del empalme á esperar el regreso del tren; que no es razonable ni justo comprometer á recorrer y pagar un trayecto de 28 kilómetros para que la ley quede en apariencia cumplida.

Esta solución exige sea aprobado el proyecto de Cáceres á Trujillo del Sr. Llano; no siendo posible si lo fuese el del Sr. Cortés. Y como siempre que se adoptan soluciones no naturales, surtirán otros entorpecimientos que complicarán el asunto, ¿cuál será la longitud para el cálculo de productos y cuál la fórmula para valorar los gastos de explotación? Los trenes de viajeros recorrerán el ramal, los de mercancías, no; los gastos de conservación, los de tranvías y movimiento tendrá dos valores, la fórmula habrá de desdoblarse y en su determinación se producirán indecisiones difíciles de solventar sin perjuicio del Estado ó del concesionario. Nada aconseja pedir reforma del Ingeniero. Los partidarios del F. C. de Ibañerando á Logrosán dicen que esta línea favorecerá á los pueblos situados al Sur de la misma y de la de Trujillo á Logrosán á los que están al Norte.

La cuantía del tráfico de extremidad es insignificante para influir en el asunto según los datos que se aportan en ambos proyectos.

Desde el punto de vista de la longitud de los itinerarios, el problema ofrece los siguientes términos:

F. C. de Cáceres á Logrosán por Trujillo (Sr. Cortés), 115 kilómetros. F. C. de Cáceres á Logrosán, con ramal á Trujillo, (señor Llano), 110 kilómetros.

Resulta á favor de la última línea un acortamiento de 5 kilómetros y en su contra un aumento de 9 kilómetros en el recorrido de trenes á causa del doble trayecto del ramal.

Los viajeros y mercancías que no se dirijan á Trujillo encontrarán la ventaja de 19

kilómetros menos á recorrer; á costa de las precendencias de Trujillo que sufrirán un aumento de 3 kilómetros en sus comunicaciones con Cáceres y de 6 kilómetros con Logrosán; y como Trujillo y los pueblos que han de servirle de su estación, representan la tercera ó cuarta parte del movimiento de viajeros y mercancías, y dicha ciudad es el centro comercial de la zona, resulta un notable perjuicio, que supera á la ventaja antes apuntada y que en manera alguna induce á pensar en la reforma de la Ley.

La Sección encuentra pertinente las observaciones hechas á las tarifas por la División y Negociado de Tráfico, pero cree que de conformidad con lo dispuesto para otros F. C. debe mantenerse la percepción de los derechos de carga y descarga, operaciones que pesan fuertemente sobre las empresas de líneas de corta longitud, y con objeto de simplificar el material móvil y la explotación, parece oportuno reducir á sólo dos clases la tarifa de viajeros cobrando diez céntimos en primera clase y seis en segunda. El concepto animales domésticos se sustituirá por el de aves con tarifa de un céntimo de peseta por ave y kilómetro.

En su vista la Sección tiene el honor de consultar al Consejo por si estima conveniente hacerlo á la Superioridad, las siguientes conclusiones:

1.ª Procede aprobar el proyecto de F. C. secundario de Trujillo á Logrosán suscrito por el ingeniero D. Narciso Amigó en 27 de Febrero de 1909 y presentado por D. Enrique Cortés en nombre de la Sociedad colectiva "Cortés, Guileá y Compañía", con arreglo á las siguientes prescripciones:

(A) La línea partirá de la aguja de salida de la estación de Trujillo y terminará en Logrosán, enlazando en sus extremos con los F. C. de Cáceres y Chillón.

(B) La máxima longitud del camino para el percibo de la garantía de interés será de cincuenta kilómetros (50 kms) y el presupuesto de construcción de cuatro millones trecientas veinte mil pesetas (4.320.000) en cuya cifra van incluidos el coste de camino y del material móvil, el uno por ciento de imprevistos, el dos del seguro de operarios y el cinco por Administración y Dirección, en conformidad con la R. O. de 24 de Febrero de 1909.

(C) El F. C. será de vía única, de un metro de ancho. La explanación tendrá cuatro metros (4) entre arista de terrapenes y tres cincuenta (3'50) en los desmontes. Sus pendientes máximas no excederán de veinte milésimas (20) los radios de sus curvas no bajarán de 120 metros (150) ni de ochenta metros (80) la longitud de recta entre dos curvas opuestas.

(D) Los carriles serán del tipo Vignole, de treinta kgs. de peso (30) por metro, nueve metros (9) de longitud mínima en recta y ocho (8) en curva; llevarán placas de asiento en las juntas y se sujetarán con tornillos á traviesas de roble de un metro ochenta por veinte centímetros por catorce (1'80 X 0'20 X 0'14) espaciados á setenta y siete centímetros (0'77) en recta.

(E) Se construirán cuatro estaciones en horizontal con longitud mínima entre agujas de descensos de 200 metros en Santa Cruz y Conquista, Zorita, Guijuelo y Logrosán. La estación de Trujillo del F. C. de Cáceres á Trujillo se aprovechará para el tráfico de viajeros de la línea de Trujillo á Logrosán que establecerá sólo sus muelles de mercancías, cocheras de carruajes y locomotoras, talleres y vías de servicio.

(F) El material móvil se compondrá de cuatro locomotoras, ocho carruajes para viajeros, cuatro furgones, veinte vagones cubiertos y jaulas, veintidós descubiertos y plataformas.

(G) El número mínimo de casillas de guarda, fuera de las de estaciones será de diez y ocho. Los cruzamientos pasos á nivel y cerramiento de la vía se determinarán con arreglo á las disposiciones vigentes.

(H) La traza, perfil, obras de fábrica, edificios, vía, obras accesorias y telegrafo, se ajustarán al proyecto presentado en cuanto no se opongan á estas prescripciones. Las variantes de la traza dentro de una zona de cien metros (100) á cada lado de la línea proyectada y los modelos de obras y edificios deberán ser revisados y aprobados por escrito, por la División de F. C. inspectora del camino, antes de proceder á su construcción. Las modificaciones de mayor importancia necesitarán la aprobación de la Superioridad.

(I) Regirán las tarifas presentadas y sus condiciones de aplicación con las modificaciones introducidas por el Negociado de tráfico del Ministerio de Fomento, conservando los derechos de carga y descarga y reduciendo á dos clases la tarifa de viajeros abonando por viajero y kilogramo diez céntimos de peseta los de primera y seis los de segunda. Las aves satisfarán á razón de un céntimo por cabeza y kilogramo.

(J) Los gastos de explotación por kilómetro se determinarán agregando á la cantidad constante 1.800 pesetas, las cuarenta

centésimas del producto bruto kilométrico (1'0) X 0'50 p)

(K) El plazo para ejecución del camino será de tres años. Durante el primero se invertirá en expropiaciones y obras un millón de pesetas, millón y medio en el segundo y el resto presupuestado en el último; y

2.ª No es aceptable la proposición del señor don Francisco Fernández Llano, cuyo proyecto le será devuelto desde luego.

Madrid 5 de Julio de 1910.—M. Cardenera.

## LA BECERRADA DEL JUEVES

A beneficio del asilo de las hermanitas de los pobres, según decían los anuncios, se celebró esta fiesta.

De matar cuatro novillos están encargados Felipe Montabán y Miguel Galeano.

La presidencia está á cargo de las lindas artesanas Valeriana Rodríguez, María Peña, Francisca Zaragoza y Norberta Jiménez, que van acompañadas de sus correspondientes asesores.

Poco después de la hora anunciada y con una entrada bastante buena, llenos los trámites reglamentarios, se dió suelta al

### PRIMERO

Negro listón, no muy grande y escallido de carnes. De herramientas no mal puesto.

De primeras lo toman de capa los maestros haciendo algunas filigranas, que llegan á entusiasmar al público.

La tanda á cargo de Miguel y Rafael, los que hacen lo indecible para picarlo. De resbalón tomó algunos refilonazos—algo hay que llamarles—.

Burgos sale con las banderillas y deja un par medianamente.

Lozano está bien, pero en el momento de clavar se asusta y se acuerda que tiene que trabajar por la noche en Variedades.

Vuelve Burgos y deja uno bastante bien puesto, un tantico delanterillo.

Montabán se va al bicho y le da cuatro ó seis pases naturales moviéndose mucho, lo que hace que la faena no sea vistosa. Igualó y entró de cerca enterrando por completo el estoque que quedó algo caído. Es aplaudido y obsequiado por las jóvenes presidentas con habanos.

### SEGUNDO

Negro, más pequeño que el anterior, una obrilla con pitones.

Los de tanda, saitan por el reglamento y lo mismo les da ir en busca del toro por el lado derecho que por el izquierdo, que picar al mismo en los medios que picarlo contra las tablas.

A fuerza de acosarlo los de á p'e, consiguen que los de aupa le pongan el palo encima.

Ricardo Hernández, debuta con un par de banderillas á la media vuelta que no nos gustó; repite con otro trasero y caído.

Bermejo, al intentar poner un par en tablas, es derribado por el choto.

Sale después Galeano y da tres pases naturales cerquita. Sigue su faena valiente y en cuanto pudo arreó saltando un metisaca, seguido de infinidad de ellos y pinchazos entre los que hay buenos y malos; el chivo aburrido decide echarse. Fabregat, acierta á la primera.

### TERCERO

Negro, tan pequeño como el anterior y más manso si cabe, de muchos huesos y pocas carnes.

Los montados hacen lo que pueden por picar, pero las malas condiciones del *miureño* no les permite conseguirlo, dando nada más que unos refilonazos.

Rafael da un *pujizo recargando* del que sale el chotejo por los sueños. Congregado también consigue echarle el palo encima.

Hernández coge los palitroques y deja medio malito, saltando derribada la *fierra* Galao pone también uno en las manos.

Montabán lo pasa de mueta moviendo con exceso los pies.

Entra y deja un buen pinchazo. Vuelve y deja una estocada que bastó. El toro muy quedado.

### CUARTO

Negro como los anteriores, fino y con pocos pitones y al parecer el más bravo.

De salida dió Galeano en los tercios un buen cambio de rodillas.

El becerrete se permite hasta acometer tres ó cuatro veces á los montados ¡pobre criatura!

El tercio de varas resulta muy animado. Al cambiar la suerte, Galeano saltó al bichillo al trascuerno con limpieza (Palmas)

Parsean los espadas, poniendo Miguel uno de las cortas cambiando, consintiendo mucho y en las mismas pëndolas, escuchando una ovación. Montabán deja, entrando muy bien al cuarteo, uno bueno. Doble Miguel por el lado izquierdo dejando otro mejor, y

cerró Montabán con otro par bueno en la suerte natural. ¡Bien banderilleado! Lo mejor de la función.

Galeano encuentra al becerro bravo y lo torca muy ceñido con naturales y de pecho y entrando muy bien puso una media arriba, a'gún tanto delantera, por lo que no ramató en seguida.

Después descabelló al quinto intento. El público salió satisfecho.

ARPONCILLO.

## Telegramas

He aquí los recibidos de Madrid, con motivo de la muerte de nuestro malogrado amigo D. José Trujillo:

Presidente Consejo Ministros á Gobernador.

Ruégole transmita mi sentido pésame á la familia de mi inolvidable amigo Trujillo.

Ministro Gobernación á Gobernador.

Ruego á V. S. comuniqué á la familia del que fué querido amigo nuestro, Sr. Trujillo, la expresión sincera de mi sentido pésame.

Director general Obras públicas á Gobernador.

Hágame el honor de visitar en mi nombre á la familia del que fué nuestro queridísimo amigo Trujillo, haciéndole presente el profundo pesar que causa su desgracia. Si el ministro me autoriza iré á esa á rendir último tributo á amigo.

Manuel Guerrero á Gobernador.

Armiñán sale esta noche rápido asistir entierro. L'eva representación Presidente Consejo y Ministro Gobernación.

## NOTICIAS

Ayer lunes llegó á esta capital nuestro querido correligionario y amigo D. Filiberto Iñiguez, hijo político del gobernador civil D. Salustiano Celestino.

Ha salido para Granada nuestro particular amigo D. Luciano Mateos Cadrún, presidente de aquella Audiencia provincial.

En el magnífico automóvil que recientemente ha adquirido, ha llegado hoy de Trujillo, nuestro querido amigo D. Antonio Pérez Atoa, con su señor hermano D. Manuel y el sobrino del marqués de Campo Real, regresando por la tarde.

Son muchas las personas de esta capital que se proponen asistir á las corridas que se han de celebrar en Trujillo.

## AVISO

Rogamos á nuestros suscriptores de fuera de la capital que se hallen en descubierta con esta Administración, se sirvan remitirnos el importe de lo que adeuden, en sellos de correos ó en la forma que crean más conveniente, con el fin de no dificultar la gestión administrativa de nuestro periódico.

La correspondencia se dirigirá al administrador, Margallo, 64, Cáceres.

## A los cosecheros de vinos

El antiácido **SEROMA** no tiene rival para los vinos ligeramente picados, siendo absolutamente inofensivo y devolviéndoles su primitivo estado.

No se cobrará su importe hasta ver el resultado.

Precio, cinco pesetas kilo; suficiente cantidad para veinticinco cántaras.

Representante en Extremadura,

**D. Francisco Amores.**

TORREMOCHA (CÁCERES)

## Á LOS INDUSTRIALES

Por ciento cincuenta pesetas, depositadas en casa comercial, se enseña á fabricar toda clase de jarábes de puro azúcar y frutos del país, con un sesenta por ciento de economía á los comprados en fábrica.

Se regala más de la mitad de su valor en los mismos productos.

Procedimiento **SEROMA.**

Representante en Extremadura,

**D. Francisco Amores.**

TORREMOCHA (CÁCERES)



EL EXCELENTÍSIMO SEÑOR

# D. JOSÉ TRUJILLO LANUZA

*Senador del Reino, ex-Alcalde de esta capital, Caballero Comendador de la Real y distinguida  
Orden de Isabel la Católica*

*falleció á las cuatro y media del día 13 de Septiembre de 1910*

**Á LOS 47 AÑOS DE EDAD**

DESPUÉS DE RECIBIR LOS SANTOS SACRAMENTOS.

**D. E. P.**

Sus afligidos hijos Don Florencio, Don Gonzalo, Don Diego, Don Tomás, Doña Matilde, Doña María y Doña Josefa; sus hermanos Don Tomás y Doña Manuela, madre política Doña María del Amo (viuda de Crehuet), hermanos políticos Doña Felisa Gallardo, Don Jacinto Enciso, Don Gregorio, Doña Amalia, Don Antonio, Don Diego María y Don Diego Martín Crehuet; sobrinos, su director espiritual, testamentarios y la Redacción de EL BLOQUE;

Ruegan á V. se sirva encomendar á Dios el alma del finado y tenerle presente en sus oraciones, por cuyo acto de piedad cristiana le vivirán agradecidos.