

# La Opinión

SEMENARIO INDEPENDIENTE

AÑO II.

Trujillo, Jueves 9 de Septiembre de 1909

NÚMERO 89.

## Excepciones...

Ahora que tan alto se pregona en todas las voces que de un límite á otro de nuestra España brotan galanas y hermosas, espontáneas, en lo íntimo de la sana y honrada conciencia social, ya en protesta viril y completa de fechas luctuosas y hechos nefandos que ni nombrarse deben por su ignominia; ya en entusiasmos sinceros y santos, que hermanos nuestros, héroes de ayer, de hoy y de siempre, que por sus venas corra la brava y noble sangre española, despiertan con su valor y su fe; ya en hechos de virtud y desprendimiento que dicen cuales son los sentimientos que arraigan en los corazones que laten con verdadera vida española.... en los actuales momentos como en ningunos; bueno es dar á la publicidad un detalle de reveladora transcendencia, á mi juicio, para que Extremadura con orgullo lo consigne y España entera se fije, si su atención ha de ser garantía del recuerdo de mañana.

En un periódico—católico por cierto—de cuya verdad informativa no cabe dudar en consideración á su autoridad y prestigio, leí hace dos días el siguiente dato estadístico: «Según nota oficial, facilitada al Gobierno civil (de Barcelona), los detenidos por los últimos sucesos hasta el 24 de Agosto, son: en Montjuich, 149; en la Cárcel Modelo, 440; en la Cárcel vieja, 401. Total, 990.

Distribuidos por regiones, resultan: 595 catalanes; 185 valencianos; 90 aragoneses; 20 murcianos; 16 andaluces; 7 gallegos; 2 asturianos; 3 navarros; 6 vascos; 6 mallorquines; 13 extranjeros y 47 de ambas Castillas.»

Y ya, lector sensato, habrás observado el detalle que á mi juicio merecía consignarse para orgullo de Extremadura que, por excepción, ni uno solo de sus hijos figura en esa lista que tiñe de negruras trágicas, la transparencia diáfana de nobleza con que siempre se envolvió el alma española.

¿Que en Cataluña no hay extremeños? No, que esta raza vigorosa, fuerte y digna, es como en estas mismas columnas estampó un esforzado candillo de la pluma y de la espada, la tradicional, la legendaria, la hija legítima, de aquella otra que sabía ser heroica y ser brava, ante los heroísmos que demandaban la justicia ó las razones de sus Reyes, pero digna y noble siempre, para jamás consentir que en sus pechos brotara el germen de la infamia.

Si, en Cataluña hay extreme-

ños, muchos ó pocos, no sé, los bastantes para aprovechar la ocasión, pero ¡ah! que la ocasión no hace al hombre malo, la ocasión prueba que lo es y no siéndolo, como no lo son los extremeños, no hay peligro de que aparezcan ni como autores ni como cómplices, tildados con el horrendo estigma que señala al horrendo crimen del parricidio más monstruoso: el de la Patria.

Bueno será que el detalle no pase desapercibido, que no se olvide y que en parangón se ponga con aquel otro, que en cierta memorable ocasión, cuando para festejar fechas de acontecimientos felices al porvenir de la Patria, se invitaba una por una, á todas las regiones de España, á que con su representación acudieran para darla brillo y honor, al propio tiempo que resaltaba el suyo; la única, el olvido, la excepción, fué también para esta hidalga y santa tierra extremeña, que sabe pagar sus vejaciones con sentimientos que la honran y con hechos que prueban cuál es la justicia de su olvido y el valer de su insignificancia.

R. HERNÁNDEZ SERRANO.  
Trujillo 5-9-909.

## Del Ferrocarril

Nuestro estimado colega de Cáceres *El Adarve*, en su número del 2 del actual, inserta extensamente cuantos trabajos se han venido haciendo referentes al ferrocarril secundario de Cáceres á Trujillo, y aunque ya respeto á tan importante asunto hemos hablado en muchas ocasiones y últimamente dimos á conocer las informaciones favorables hechas para el proyecto presentado en competencia por la Sociedad «Cortés Guillén y Compañía», vamos hoy á agregar todo aquello que creemos de interés dar á conocer á nuestro lectores, tomado del periódico cacereño:

### «La tramitación.

Hemos dicho que este asunto marcha aprisa y lo vamos á demostrar.

Terminada la información pública, sólo queda que hacer para llegar á la subasta, según el Reglamento de ferrocarriles, lo siguiente:

Dictaminarán la Diputación y el Ingeniero Jefe de Obras públicas acerca de las circunstancias de los proyectos presentados y del orden de preferencia en que deben ser considerados.

Después informará el Gobernador, quien devolverá al Ministerio de Fomento los proyectos, y el Ministro, así que oiga al Consejo de Obras públicas, decidirá acerca del proyecto que debe ser preferido, el cual puede ser aprobado desde luego ó sometido á modificaciones.

Aprobado el proyecto se procederá á la subasta de concesión, que se anunciará con dos meses de anticipación, otorgándose al mejor postor.

En el anuncio de subasta se fijarán los plazos en que haya de darse principio y término á las obras y la fórmula de progreso de éstas.

De manera que falta poco para la subasta, pues en cuanto informen la Diputación, el Ingeniero y el Gobernador (que podrá hacerse dentro del mes de Septiembre, si la Diputación se reuniera el día 6) los proyectos irán al Ministerio para que el Ministro elija.

### El 6 por 100 de interés anual.

Sabido es que por la Ley, el Estado garantiza el 5 por 100 de interés anual al capital de

construcción de los ferrocarriles secundarios, pero como la Diputación provincial, en su deseo de contribuir á la realización de mejoras tan importantes, ha acordado dar sobre ese 5 por 100 un uno más, resulta asegurado un 6 por 100 de interés al año, garantía que habría de servir de estímulo á las empresas.

### Hay empresa.

De nada servirá la aprobación del proyecto por el Ministro si no hubiere empresa que construyera el ferrocarril. En estos negocios la mayor dificultad está en encontrar un capital dispuesto á emprenderlos y sin él todos los trabajos están demas.

Comprendiéndolo así la Sociedad «Cortés, Guillén y Compañía», se dedicó desde el primer momento á buscar una entidad financiera que se comprometiese á realizar la obra; y nos consta que no solo la ha encontrado sino que está deseando poder empezar á tirar los railes.

Todo, pues, está preparado para el caso de que este proyecto sea, como se espera, el elegido por el ministro de Fomento.

### Explicaciones sobre los proyectos.

Excmo. Sr. Gobernador de la provincia de Cáceres.

Don Enrique Cortés Pérez, vecino de la Ciudad de Trujillo, obrando en concepto de Gerente de la Sociedad «Cortés, Guillén y Compañía», dueño de uno de los proyectos del ferrocarril secundario con garantía del Estado, presentados en el concurso abierto por el Ministerio de Fomento en 23 de Octubre de 1908, para el trayecto de Cáceres á Trujillo, estando en el periodo de información pública sobre los mismos que la ley señala, hace observar.

Que en referido concurso se han presentado tres proyectos:

Uno por don Antonio Pérez Aloe, don Tirso Rodríguez y don Fernando Weyler.

Otro por don Francisco Fernández Llanos.

Otro por la Sociedad «Cortés, Guillén y Compañía», de que es Gerente el que suscribe.

El proyecto presentado por don Antonio Pérez Aloe, don Tirso Rodríguez y don Fernando Weyler, no sirve á los intereses generales como el presentado por nosotros y si sólo se pretende servir á Trujillo con una línea directa, lo que tampoco es exacto, por las condiciones de las vías, pues aun sustituyendo el carril de 18 kilos que marca el proyecto por el de 25 kilos que propone la División, no permite más que una velocidad máxima de treinta kilómetros á la hora, por sus condiciones de *Tranvía* sobre una carretera, por los radios pequeños que tiene, inferiores muchos de ellos á cincuenta metros y por las rampas que alcanzan el tres por ciento de la longitud total del trazado.

Por estas condiciones del trazado, el tráfico habría de ser necesariamente muy defectuoso y en épocas determinadas como ferias; épocas de fuerte exportación de cereales, etcétera, etcétera, será totalmente imposible para atender á las necesidades, incluso de la población de Trujillo solamente.

La longitud total que tiene este ferrocarril, más bien *Tranvía*, es próximamente 53 kilómetros, y el presentado por nuestra Sociedad de 65, cuya escasa diferencia de 12 kilómetros desaparece para los efectos del tráfico por la mayor capacidad y velocidad que han de tener los trenes de nuestro proyecto. Además, el proyecto del señor Pérez Aloe y compañeros que impugnamos, deja inservidos á todos los pueblos de esta rica región (salvo el pueblo de Trujillo) y es lógico pensar que al dictarse la vigente ley de ferrocarriles secundarios con garantía del Estado, el legislador buscó que el sacrificio que el Estado se imponía fuera en beneficio de los pueblos por donde atravesara el ferrocarril y no de un solo pueblo.

Por lo que se refiere al proyecto presentado por don Francisco Fernández Llanos, sus condiciones técnicas, por lo examinado en dicho proyecto, son análogas al presentado por nosotros, si bien nuestro proyecto tiene mayor proporción de alineaciones rectas y pendientes más suaves, toda vez que no pasamos del dos por ciento, mientras el del señor Fernández Llanos llega á tener las pendientes superiores á dos por ciento en una longitud de 4.786 metros.

La longitud del proyecto del señor Fernández Llanos es de 67.934'83 metros, mientras que el nuestro alcanza solo la de 65.022'86 metros, cuya diferencia es bastante apreciable en ferrocarriles de análogas condiciones.

El proyecto del señor Fernández Llanos tiene estaciones en Cáceres, Torreorgáz, Torremocha Salvatierra, Santa Ana, Ibañerando y Trujillo.

El nuestro tiene estaciones en Cáceres, Torreorgáz, Torrequemada, Torremocha, Ruñes, Cumbre y Trujillo; esto es, el mismo número, pero teniendo en cuenta que la estación

### PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN.

EN LA LOCALIDAD, UN TRIMESTRE..... 1'50 PESETAS  
FUERA DE ELLA..... 1'75 id.

NÚMERO SUELTO, 10 CÉNTIMOS. ATRASADO, 25.

### Pago adelantado.

Inserciones, anuncios, reclamos y comunicados á precios convencionales.

Reda

Sr. Director de «El Bloque»

CACERES

La administrativa, anuncios y reclamos,  
al administrador Ramiro Jiménez,  
PLAZUELA DE SAN MIGUEL, 1, IMPRENTA.

No se devuelven los originales que se nos remitan, aun cuando no se publiquen, ni se admiten sin la firma de sus autores, siendo éstos responsables de ellos.

de Ruñes sirve en buenas condiciones á Salvatierra, Santa Ana, Botija, Plasenzuela é Ibañerando, queda en iguales condiciones al trazado del señor Llanos, con menos recorrido y con la ventaja de servir directamente á La Cumbre, pueblo mucho más importante que Ibañerando.

El proyecto presentado por nosotros, fué hecho de acuerdo con toda la comarca, sin buscar ningún fin lucrativo, y si solo atentos á los beneficios que con él habia de recibir toda la región, hasta el punto que, apercebida ésta de la gran conveniencia que á todos reportaría, fueron sufragados los cuantiosos gastos que produjo el proyecto, no tan sólo por todos los vecinos de Trujillo, sino que también por gran parte de los vecinos de los pueblos interesados en este ferrocarril y forasteros contribuyentes en esta comarca, y formó parte integrante de un proyecto de ferrocarril de vía de un metro que con el título «Proyecto de ferrocarril de Cáceres á Trujillo y Logrosán con ramal á Montánchez» redactó y autorizó con su respetable firma el distinguido y reputadísimo Ingeniero Jefe del Cuerpo de Caminos, excelentísimo señor don Rafael Monares, que fué aprobado por la superioridad después de la confrontación necesaria hecha por la Dirección respectiva (en todo favorable) con fecha 1.º de Diciembre de 1890, recayendo la aprobación definitiva del Ministerio de Fomento en 23 de Febrero de 1891.

### Lo que costará este ferrocarril.

El presupuesto total que aparece en el del señor Llanos son 5.791.958'50 pesetas y el nuestro 7.050.659'97 pesetas. Haciendo observar que esta diferencia hace que el kilómetro de vía valga 85.257'45 pesetas en el primero y 108.493 en el segundo, diferencia que no llegará á tener efecto al aprobarse el proyecto con las acertadas prescripciones que hace la Dirección de Ferrocarriles referente á no contar más que con la mitad del material móvil propuesto en nuestro proyecto, que efectivamente estaba elevado por calcularse para una explotación plena, hace bajar nuestro presupuesto total en 833.250 pesetas, que es la mitad de 1.666.500 pesetas presupuestadas para material móvil.

En segundo lugar, al disminuir el 10 por 100 calculado como imprevistos, dirección, administración etcétera, etcétera, en el proyecto y el 5 por 100 de intereses intercalarios al total presupuesto de la ejecución á los tantos por ciento legales que se marcan en las disposiciones últimamente dictadas para este caso (que han sido posteriores á la presentación de nuestro proyecto) habrá que reducir este presupuesto nuestro en 400.000 pesetas, llevando por tanto con estos dos conceptos solamente una reducción de 1.233.250 pesetas y la diferencia entonces entre los dos proyectos será:

Proyecto del señor Fernández Llanos	5.791.958'50
Proyecto de «Cortés, Guillén y Compañía», 7.050.659'97.—Menos: Reducción en material móvil, 833.250; Reducción en el tanto por ciento calculado para imprevistos, dirección, administración é intereses intercalarios, 400.000. 1.233'250.	5.817.409'97
Diferencia de menos costo el proyecto del señor Fernández Llanos.	25.451'47

cuya diferencia desaparece y se convierte en sentido contrario si la superioridad no cree necesario el sistema de vía proyectado por nosotros de carriles de 30 kilos y placas de asiento y admite el propuesto por el señor Fernández Llanos de 25 kilos por metro, que supone la siguiente diferencia:

Coste de un kilómetro de carriles de 30 kilos por metro.	36.368'54
Coste de un kilómetro de carriles de 25 kilos por metro.	31.239'38
Diferencia por kilómetro, Ptas.	5.129'16

que multiplicada por 65 kilómetros que tiene nuestro proyecto, daría una tercera reducción al mismo de 333.335'40 pesetas, de las que deducidas las 25.451'47 que tiene de mayor costo, según la demostración precedente, quedaría en resumen reducido nuestro proyecto, sobre el del señor Fernández Llanos, en 307.943'93 pesetas.

Si por el contrario la superioridad juzgara conveniente que la vía fuera reforzada conforme á nuestro proyecto, el del señor Fernández Llanos tendría que elevarse en 348.772 pesetas ó sea el producto de multiplicar 68 kilómetros que tiene su proyecto, por 5.129 pesetas que es el mayor costo por kilómetro de emplear los carriles de 25 kilos que figuran en su proyecto al de 30 kilos que la superioridad exigiría, y como la diferencia de costo entre los dos proyectos, según la primera demostración, son 25.451'47, quedaría nuestro proyecto con una

