

# LA VOZ DE TOTANA

ÓRGANO DE INTERESES LOCALES, CIENTÍFICO Y LITERARIO  
SE PUBLICA LOS JUEVES

PRECIOS DE SUSCRICION

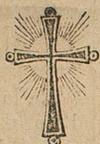
2 PESETAS TRIMESTRE

AÑO I.—JUEVES 12 DE JULIO DE 1888.—NÚM. 14

Número suelto 10 céntimos

REDACCION Y ADMINISTRACION

MAYOR-TRIANA, 13



LA SEÑORA

**D.<sup>a</sup> JOSEFA GIMENEZ MARTINEZ**

FALLECIÓ EL DIA 8 DEL CORRIENTE.

R. I. P.

*Su desconsolado esposo D. ANGEL FONTANA MARTINEZ, sus afligidos hermanos, hermana política, sobrinos y demás parientes,*

Al participar tan triste nueva á sus numerosos amigos y personas piadosas, les ruegan encomienden á Dios el alma de la finada.

## ANTI-ASMÁTICO PODEROSO JARABE-MEDINA DE QUEBRACHO PREPARADO EN FRIO É INALTERABLE

Ultimo remedio de la Medicina moderna para combatir el *asma*, la *dyspnea*, y los *catarros crónicos*, ensayado y recomendado como tal por *celebridades médicas* y por los principales periódicos profesionales de Madrid, «El Géneo Médico», «El Siglo Médico», la «Revista de Medicina», «El Jurado Médico», el «Diario Médico-Farmacéutico», etc., etc.

PRECIO: Cinco pesetas frasco. *Depósito central*: Farmacia de Medina, Srrano, 36, Madrid; y al por menor en las principales Farmacias de España y América.

NOTA IMPORTANTE. El Jarabe-Medina de Quebracho es el primero dado á conocer en España y recomendado por la *Prensa profesional*; e xijas la firma y rúbrica de *Medina* en las etiquetas de la caja y frasco, como garantía para los señores médicos y enfermos, y para evitar falsificaciones.

## FERRO-CARRILES SECUNDARIOS

Tiempo hace que la prensa profesional y política, y señaladamente «El Imparcial» excitaban á nuestros gobiernos para que estudiasen el medio de promover y desarrollar la construcción de ferro-carriles económicos que poniendo en comunicación zonas apartadas en las que no sería siempre posible establecer una vía normal, ya por lo problemático del negocio ó bien por dificultades de ejecución, sirviesen sin embargo para completar la red general de nuestras comunicaciones ferroviarias sin grandes gastos de establecimiento y con seguras ganancias para los capitales que á tal empresa se dedicasen.

El admirable éxito alcanzado por los ferro-carriles secundarios en Francia y Bélgica, en

donde toman el nombre de ferro-carriles vecinales, sustituyendo á las inútiles, costosas é improductivas carreteras, era el hecho principal en que la opinión pública se fijaba para defender estos modernos medios de transporte, aun sin descender á detalles técnicos y económicos desconocidos, aunque presentidos en este caso por el común de las gentes, y ha sido tal la propaganda en favor de esta idea que ha interesado vivamente al dignísimo é ilustrado anterior ministro de Fomento Sr. Navarro y Rodrigo, dando por fin como resultado de sus estudios la ley de ferro-carriles secundarios que ya tienen conocimiento nuestros lectores, por haberse publicado en todos los periódicos de Madrid y de provincias.

Encargados de informar los Ingenieros jefes de Obras públi-

cas acerca de las vías estrechas de más utilidad en cada provincia, hánse evacuado ya por la mayoría de ellos los informes pedidos, y si en casi todos ellos parece como que se ha andado con temor para proponer la construcción de estos ferro-carriles, por lo que toca á la provincia de Murcia, bien puede decirse que este temor excede al límite que prudencialmente debía exigirse para no recargar el presupuesto destinado para subvencionar estas construcciones.

Sin discutir la utilidad ni la importancia de las tres únicas líneas propuestas por el entendido señor Ingeniero jefe de caminos de esta provincia, se nos ha de permitir llamar la atención sobre la conveniencia, mejor dicho, sobre la necesidad de una línea de excepcional importancia que uniendo pueblos de considerable riqueza, habría de contribuir al fomento de un puerto dotado por la naturaleza de especiales condiciones de abrigo, desarrollando así las obras públicas, que es el principal objetivo que se ha propuesto el Gobierno al dictar la Ley de ferro-carriles secundarios. Nos referimos á la línea que partiendo del Puerto de Mazarron había de terminar en Cieza, pasando por Totana, Pliego y Mula y siguiendo el trazado de la carretera hoy en construcción. La importancia de esta línea, principal de las secundarias de esta provincia, es tal, que hemos de dedicar sucesivos artículos al mismo objeto, luego que tengamos reunidos los datos estadísticos bastantes para evidenciar que su construcción, no solo sería un beneficio efectivo para los pueblos ó region que atraviesa, sino que por el movimiento y aumento de riqueza sería de resultados útiles para el Estado y para la empresa explotadora.

Excitamos á nuestros colegas de la provincia nos ayuden con su eficaz propaganda á la realización de la vía férrea mencionada, patentizando los grandes beneficios que de su construcción han de obtenerse, para que los capitales á estas industrias dedicados, se empleen en la de que se trata en utilidad propia y bien general de estas comarcas.

## VARIEDADES

### DESCRIPCION GEOGRÁFICA DE TOTANA

(Continuacion)

La administracion y gobierno del Santuario estan á cargo de un Mayordomo, bajo la inspeccion y vigilancia de una junta llamada *Protectora*, compuesta del Presidente del Ayuntamiento, del Cura de esta parroquia, del primer regidor, del teniente mas antiguo y del eclesiástico tambien mas antiguo de esta parroquia. Presiden esta junta alternativamente, y con riguroso orden, el Presidente del Ayuntamiento y el Párroco.

Es protector nato del Santuario el Ilustrísimo Señor Obispo de esta diócesis, que en la actualidad lo es el Excelentísimo é Ilustrísimo Sr. D. Tomas Bryan y Livermore.

Las atribuciones de dicha junta son: Proponer en terna al Ayuntamiento el nombramiento de Mayordomo, procurando designar para este cargo personas de reconocida providad, inteligencia y actividad. Nombrar el capellan. Vigilar por el fomento de los intereses del Santuario y proponer los medios que crea conducentes á este fin. Examinar las cuentas del Mayordomo y remitirlas, con su informe, á la aprovacion del diocesano. Proponer al Ilustrísimo Señor Obispo la destitucion del Mayordomo, cuando á juicio de la junta, haya causa grave que la motive, y no hayan sido suficientes á corregirla las amonestaciones de la misma junta.

A las sesiones de dicha junta pueden concurrir el Mayordomo y capellan para proponer á aquella lo que crean conveniente en bien del Santuario, ó para consultar cuantas dudas les puedan ocurrir en el desempeño de su cargo.

El cargo de Mayordomo es gratuito y honorífico, y sus obligaciones son puramente administrativas. A su cargo está la formacion de inventario; proponer á la junta Protectora el nombramiento ó separacion de los hermanos; determinar las ocupaciones de estos; cuidar de su alimentacion y bestido, y la inversion de los fondos que obren en su poder.

El Santuario tiene para su servicio un capellan, seis hermanos y un guarda, todos los que residen en el mismo Santuario.

El capellan come por cuenta y cargo del Santuario, tiene una gratificacion de 300 pesetas anuales y esta obligado á decir misa en los dias de precepto; á cuidar de la direccion espiritual de los hermanos; vigilar á estos en el cumplimiento de sus deberes morales y materiales, dando cuenta al Mayordomo y á la junta Protectora de las faltas que en aquellos observe, y á proponer á la misma junta las mejoras que estime convenientes para el mejor servicio del Santuario.

Uno de los seis hermanos de la Santa, elegido por el Mayordomo, es el *Hermano mayor*, al cual estan sujetos los demas, y el guarda en el orden y disciplina.

El hermano mayor recibe y trasmite