

# ESTRATEGICO

Periódico defensor del Ferrocarril de Torre del Mar á Zurgena

AÑO II.

Almería.—Lunes 17 de Junio de 1912.

REDACCIÓN, SAGASTA, 6.—ADMINISTRACIÓN, ALVAREZ DE CASTRO, 17.—TALLERS: PLAZA DEL MERCADO, 20, 22 Y 24.

NÚM. 25.

## El ferrocarril á la costa ELOCUENTE CONTRASTE

El día 14 de Mayo próximo pasado, el diputado á Cortes por Motril don Isidro Romero Civantos presentó al Congreso una proposición de Ley encaminada á los siguientes fines:

1.º Que se declare de servicio general y com. rendido en el plan de las líneas de esta clase á que se refiere el artículo 1.º de la Ley de 23 de Noviembre de 1877, un ferrocarril de vía ancha normal de Granada puerto de Motril.

2.º Que se autorice al Gobierno para abrir un concurso público por un plazo máximo de seis meses, requiriendo la presentación de proyectos para su construcción; pero fijando entre las bases que han de regularlos la esencial de que la explotación sea única e independiente en toda la longitud de la línea.

3.º Que se dispongan las modificaciones que resultaren procedentes en el plan de ferrocarriles de servicio general.

4.º Que la admisión de proyectos y anuncios de subasta se realicen sin el requisito previo que exige el artículo 2.º del Real Decreto de 10 de Junio de 1881.

5.º Que se autorice al Gobierno para determinar el proyecto que reúna las condiciones expresadas y para otorgar la concesión sin nuevas tramitaciones legislativas.

6.º Que auxilie el Estado la construcción de dicho ferrocarril con la subvención de 60.000 pesetas por kilómetro y un anticipo reintegrable de otras 15.000 pesetas para cada uno de los kilómetros del trazado de dicha línea.

En apoyo de esta proposición de Ley el señor Romero Civantos se expresó en los siguientes términos, según copia literal del Diario de Sesiones:

«La necesidad de esta línea está justificada con sólo manifestar que estando muy adelantadas las obras del puerto que se está construyendo en Motril, su complemento necesario es la vía férrea que lo ponga en comunicación con la capital andaluza y que la así estableciere el tráfico comercial que dada la situación topográfica de Motril respecto á los territorios que ocupamos en Marruecos, indudablemente ha de superar á las mejores esperanzas, contribuyendo también al desarrollo de la riqueza de aquellas regiones que hoy atraviesan situación tan crítica y haciendo que cese la gran crisis económica que la provincia padece.»

Por estas razones que á la ligera expongo ruego al Congreso tome en consideración la proposición que acaba de leerse y que he tenido el honor de presentar.»

No pretendamos, por hoy, analizar el fondo ni la forma de dicha proposición de Ley por que su estudio nos llevaría á conclusiones que no creemos del caso puntualizar en los momentos presentes; pero queremos hacer públicos ciertos extremos que saltan á la vista sin necesidad de prolifras investigaciones mentales.

1.º Dicha proposición tiende á vulnerar la Ley de ferrocarriles estratégicos de 26 de Marzo de 1908 en cuyo plan general, estudiado y hecho por el Ministerio de Fomento, figura la línea de Motril á Granada.

2.º La exigencia de que una de las bases esenciales á fijar, sea la de la explotación única e independiente en toda la línea, demuestra que se quiere aislar por completo dicho ferrocarril de el trazado general de Torre del Mar á Zurgena tratando de imposibilitar la construcción de esta línea por cuanto el trozo de Motril á Orgiva es de un metro de ancho.

3.º Con esta proposición, hecha Ley, se haría el juego á las Compañías de ferrocarriles del Sur de España y Andaluces, que

ven en la realización del ferrocarril estratégico, un peligro para su tráfico con Granada, á nuestro juicio ó más ilusorio que real.

1.º La tendencia de esta proposición está en pugna con las conveniencias generales de Granada y Motril, por cuanto siendo un hecho próximo la aprobación del ferrocarril estratégico, la segregación de este ramal equivale á dejar sin comunicación á Granada y Motril por tiempo indefinido.

2.º Siendo el trayecto entre Motril y Granada muy corto para que pueda obtenerse una explotación provechosa y siendo el tráfico probable muy reducido para que pueda compensar los gastos de construcción, difícilmente acudiría ninguna empresa al concurso de esta línea.

3.º La subvención y el anticipo que se solicitan no pueden ser garantía para la construcción, en buenas condiciones económicas.

4.º El tráfico con Marruecos por el puerto de Motril, es una utopía.

Sentados estos extremos que puntualizamos únicamente para que sirvan de dato para la historia, vamos á demostrar, con hechos fehacientes el singular contraste que ofrece la proposición de Ley del señor Romero Civantos pidiendo subvención y la actitud de la Junta gestora del ferrocarril transpirenaico de Nogueira Pallaresa rechazando la subvención otorgada.

En virtud del Convenio internacional de 13 de Febrero de 1885 firmado por Francia y España, se dispuso la construcción de un ferrocarril que arrancando en la población francesa de Saint Girons, atravesara el Pirineo y fuera á terminar en Lérida, recorriendo el valle de Salou y la cuenca del Nogueira Pallaresa.

Después de no pocos estudios, dilaciones y vicisitudes, se autorizó la construcción de dicha línea por Ley de 23 de Julio de 1889, concediendo el Estado á la empresa constructora, una subvención de 60.000 pesetas por kilómetro y un anticipo reintegrable de 15.000 pesetas por kilómetro, es decir en mucho mejores condiciones económicas que las que pide el señor Romero Civantos para la línea de Granada á Motril, no sólo por la mayor cantidad de dinero á percibir, sino por la mayor importancia del proyecto en extensión y tráfico.

Aprobóse el trazado y el presupuesto de la línea, por Real Decreto de 24 de Marzo de 1892; proyecto y presupuesto tan notablemente hecho y calculado, que cuando años después el Gobierno español—que no encontraba manera de justificar su pasividad en el cumplimiento de la Ley—ordenó la revisión de dichos estudios por una comisión técnica, ésta hubo de reconocer que no había modificación alguna en el trazado, como se pretendía, con el pretexto de buscar una reducción en el coste de la línea. ¡La eterna comedia de nuestros gobiernos!

Así las cosas, modificóse el Convenio internacional de 13 de Febrero citado firmándose por España y Francia el de 18 de Agosto de 1901 ratificado en 8 de Marzo de 1905 y sancionado por la Ley de 18 de Enero de 1909, en virtud del cual se estableció la construcción de tres líneas transpirenaicas: Una de Ax les Thermes á Ripoll; otra la de Canfranc y otra la de Saint Girons á Lérida.

En dicho convenio los gobiernos de ambos países se comprometieron á construir dichas tres líneas lo más rápidamente posible en un plazo máximo de 10 años, el cual respecto á la línea del Nogueira Pallaresa debía principiar

á correr desde el día de la notificación del Gobierno español al francés, de haberse terminado el trozo de Lérida á Sort.

Intentada la subasta para la construcción de la línea que nos ocupa, bajo las bases de subvención y anticipo otorgados por la Ley de 23 de Julio de 1889 ya citada, no se presentaron postores, y aunque se intentó abrir después un concurso con igual objeto, hubo de desistirse de él por no haber términos hábiles para realizarlo dentro de la vigente legislación.

Consecuencia de ello que el Gobierno tuvo que empezar á hacer las obras por administración y que alcanzando los trabajos franceses en el día, hasta las inmediaciones del túnel internacional, España sólo ha comenzado los de explotación de la segunda sección del primer trozo, ó sea de Lérida á Balaguer, prosiguídos con extraordinaria lentitud.

Este resultado ha hecho arraigar en aquel país el convencimiento de la ineficacia de la Ley de 23 de Julio por la cual se concedió la subvención y el anticipo de 100.000 pesetas por kilómetro, hasta tal punto (y aquí está el contraste singular que señalamos y exponemos á la consideración pública) que en Asamblea internacional celebrada en Lérida en 19 de Mayo, se acordó por unanimidad al Parlamento la presentación al Parlamento de un proyecto de Ley sustituyendo la subvención y el anticipo con el tipo, por la garantía de interés de 5 por 100 al capital empleado, único modo de asegurar la pronta construcción del ferrocarril transpirenaico por las cuencas del Nogueira Pallaresa.

¿Puede presentarse mejor demostración que la que se deduce de los hechos expuestos, para constatar en el día de la proposición del señor Romero Civantos? Dejémoslo al público que comenta y juzgue.

## La Unión ferroviaria

La asamblea Unión ferroviaria organiza un Congreso nacional, al cual, entre otras serán presentadas las siguientes proposiciones:

Reconocimiento de la Asociación por las Compañías.

Escalafón cerrado. Aumento del 25 por 100 á todo el personal que perciba sueldo inferior á 3.000 pesetas anuales.

Salario mínimo de tres pesetas diarias para todo el personal, exceptuando los guardabarreras, que será de 1,50 pesetas. Nueve horas de trabajo.

Aumento del 100 por 100 por cada hora extraordinaria que se trabaje fuera de las nueve de jornada diaria.

Veinte días de mi perso cada año, con derecho á sueldo, y pudiendo disfrutarle hasta en tres períodos.

Aumento de sueldo, cada tres años, á los que no les haya correspondido ascenso.

Que se haga de plantilla á todos los empleados suplementarios que lleven más de seis meses al servicio de las Compañías. Construcción de casetas para que puedan guardarse de las inclemencias del tiempo las guardas y guardaaguas.

Aplicación de la ley del descanso dominical, exceptuando el servicio de viajeros y sus equipajes, y el pescado fresco.

La sección de Vigo propone que, para el logro de las anterio-

res peticiones, el Comité central apure los medios de prudencia y concordia, y si no dieran resultado, el Congreso acuerde autorizarle para que llegue á la declaración de huelga general, prescindiendo de dar cuenta al Gobierno con los quince días de antelación que determina la ley.

La última huelga de ferroviarios andaluces da importancia á la celebración de este Congreso.

## El plomo

En Linares muéstranse muy optimistas de los precios que el plomo alcanza.

Algunos creen que el alza continuará y que llegará á tipos remuneradores que permitirán la explotación de muchas minas hoy paradas, volviendo la vida de Linares á su pasado movimiento de riqueza industrial.

## Otro ferrocarril

Desde hace días se encuentran en Motril varios técnicos haciendo estudios para la construcción de un ferrocarril minero.

Según las escasas noticias que tenemos del asunto, se trata del proyecto que desde hace más de doce años tiene en estudio la poderosa empresa conocida por el «Creuzot», propietaria de un gran coto minero que tiene en las estribaciones de Sierra Nevada, la cual tenía hecho un estudio de un ferrocarril á Calahonda y tenía concedido en aquella cala un desembarcadero.

Paréceme que ahora se desiste de aquel proyecto y se trata de que el ferrocarril minero termine en nuestro puerto, para lo cual se estudia ahora el trozo en donde ha de desviarse la línea del antiguo proyecto para llegar como decimos antes á nuestro puerto, en el cual tiene ya solicitada la empresa antes mencionada, un muelle ó embarcadero.

El propósito, según nos han dicho es el terminar los estudios de campo este verano, para poder dar comienzo á las obras en primavera del año próximo.

Aun cuando este ferrocarril no ha de reportar á Motril el beneficio de una nueva y rápida comunicación, pues será para el exclusivo servicio de la empresa que lo construya, las obras y los trabajos que para él se realicen han de contribuir mucho á remediar la crisis obrera y por lo tanto algo han de beneficiarse los intereses motrileros y los de la región en que han de explotar las minas. (De Vida Nueva, de Motil)

## La Chelito en Almería

En una conversación que ha sostenido el Bachiller Bambalina con la celebre artista de variedades que publica Heraldo de Granada, manifiesta la encantadora completista que tiene firmado un contrato para Almería.

Si el hecho es exacto, como induce á creerlo la terminante declaración de la baba Chelito, pronto tendremos el gusto de aplaudir á una de las artistas que más ruidoso éxito han alcanzado en todos los teatros por su belleza singular, su picardía extraordinaria y su alegre retorcida é irreverencia.

La Chelito, á pesar de su género de vida, ha conseguido una fortuna que le permitirá asegurar su porvenir, cuando, cansada de las tablas se retire á la tranquilidad del hogar.

Muy joven todavía, ya es propietaria de una magnífica casa en Madrid y según sus propias manifestaciones su caudal excede de 50.000 duros.

En joyas tiene un capital. Posee una liga de pedrería fina que basta la friolera de setenta y cinco mil pesetas. El día que se le regaló, se saltó el cráneo de un pistolero.

En Cuba se hizo pagar la Chelito seis mil duros mensuales por una tournée de lo que se ocupó la prensa en aquellos días.

Cuanto se ha dicho del género paradisiaco que cultiva esta artista es una pura fábula. Su especialidad es la alegría, pero sin llegar á esos verdes rabiños que constituyen el cartel de buen número de artistas adocenadas sin otros méritos que la perfección de sus líneas.

## Las carreteras del Estado

Ley necesaria

Imposibilidad de terminar la red general en unas regiones y exceso de carreteras en otras.—En las primeras las secciones del plan son pocas y largas y en las segundas muchas y muy cortas. Al no disponer la nueva ley el orden que habrá de seguirse en la construcción de las nuevas carreteras, seguirá el caso actual de que los pers majes influyentes se llevarán el dinero del Estado á sus provincias.—Las Cortes aprobarán nuevos proyectos.—Única manera de lograr que acaben los abusos de carreteras.—Ley necesaria.

La forma como ha sido llevada á la práctica la ley de carreteras reduciendo á 7.000 kilómetros el plan de nuevas construcciones, no puede ser más fatal para todas aquellas provincias que ahora tienen un número corto de caminos, porque al haberles asignado una tan escasa cantidad de kilómetros, no va á haber la posibilidad de construir ni aun aquellas carreteras que son de verdadero interés nacional, por formar parte de la red general á que tiene por objeto unir regiones entre sí.

Entre tanto, como gran número de provincias, no tan sólo tienen construidas las carreteras que constituyen la red general y las que representan el grupo de las clasas transversales y secundarias, sino que además poseen también inmensidad de apartamentarias que sólo sirven para conducir á líneas de personajes, al dar á estas provincias un número de kilómetros igual y hasta mayor que el que asigna á las que pertenecen al primer grupo, resultará que todavía se aumentará más la riqueza de las últimas hasta el punto de formar una red viciosa y tupida red.

Examinando el mapa de carreteras nacionales publicado por el Ministerio de Fomento, y marchado sobre él las secciones que en cada provincia constituyen el nuevo plan, se aprecia de una manera evidente la forma absurda como ha sido hecha la distribución por la dirección general.

Se ve allí que, en unas provincias, con los 150 y los 200 kilómetros asignados, los ingenieros de las jefaturas no han podido llegar ni aun á marcar las carreteras de interés general que faltan, y de donde vendrá á resultar que, distritos enteros y grandes comarcas, seguirán estando aislados, no teniendo ni un mal camino del Estado.

En otros puntos, se aprecia que dilatados grupos de poblaciones é importantes centros productores, los cuales se hallan en la actualidad aislados, sin relaciones ni con las capitales, ni con los puertos, ni con las líneas férreas, seguirán permaneciendo en la misma situación, porque por grande que haya sido el desecho de los ingenieros de las jefaturas, el corto número de kilómetros asignados á estas provincias, no ha permitido enmendar estas injusticias.

En esta clase de provincias se observa que las secciones son pocas y de muchos kilómetros, porque, como dejó dicho, se ha procurado por las jefaturas atender á las grandes necesidades, que en su mayor parte no pueden quedar satisfechas.

Entretanto, en las provincias

privilegiadas sucede todo lo contrario. Como en ellas ya todo lo necesario está excesivamente hecho, no hay necesidad de construir ninguna gran línea, y el número de kilómetros que se designa á estas, queda dividido en pequeñas secciones de corta extensión, que se destinan á unir unas carreteras con otras, formando red, pasen ó no pasen por poblaciones.

Con este nuevo plan, pueden ya muchas comarcas de las provincias del primer grupo ir acostumbrándose á la idea de quedar siempre aisladas, porque antes, bien ó mal tenían un proyecto aprobado que se hubiera llevado á cabo alguna vez, ó que no se habría realizado nunca. Pero ahora, ya desde luego, saben los habitantes de estas regiones, que ellos han pagado tributos y más tributos para que se hiciera la red de caminos; saben que seguirán pagando más impuestos y más contribuciones para que se construyeran otros 7.000 kilómetros y sin embargo á ellos no le alcanzará jamás el beneficio á que tienen derecho, y que ya de antaño tienen pagado.

La nueva ley no va á producir ninguna ventaja, y no servirá para cortar los abusos enormes que hasta ahora se han venido cometiendo.

Los caciques han sido quienes se han llevado hasta hoy las carreteras á sus provincias, á sus distritos, á sus pueblos, á sus fincas y á sus montes de caza; los caciques han tenido medios para que sus respectivas regiones salieran beneficiadas al hacer el nuevo plan de distribución de 7.000 kilómetros; los caciques seguirán gozando del mismo poderoso talismán que los hace omnipotentes y continuarán llevando á sus provincias, distritos, pueblos, fincas y cazaderos, las nuevas carreteras que en adelante se construyan, porque como la ley nada dice respecto al orden que se haya de seguir en la elección y ejecución de los proyectos, vendrá á resultar que se acometerán aquellos que estarán amparados por los personajes influyentes y, como hasta ahora viene sucediendo, quedarán postergados los que se refieren á provincias desamparadas.

El Estado viene gastando cada año unos 15 millones en construcción de carreteras. Suponiendo que cada kilómetro como término medio, cueste alrededor de pesetas 11.000 en unos seis años pueden estar terminados los 7.000 kilómetros del nuevo plan.

Pero sabiendo cómo está organizado nuestro Parlamento, ¿quién va á impedir que los personajes influyentes, al tener interés en que se construyan otras nuevas carreteras, dejen de introducir otros nuevos proyectos de caminos, en virtud de la absoluta soberanía que tienen las Cortes para hacer lo que tienen por conveniente?

Vendrá á suceder entonces seguramente, que de nuevo volveremos al sistema antiguo; otra vez, por la influencia ó por la imposición, se irá aumentando el número de proyectos; otras vez, los Ministros de Fomento y los Directores de Obras públicas irán concediendo todo cuanto pidan los magnates, y otra vez el asunto de los caminos nacionales se convertirá en escandalosa materia de explotación, por parte de los poderosos, á costa de los contribuyentes de toda España.

(Continuará).

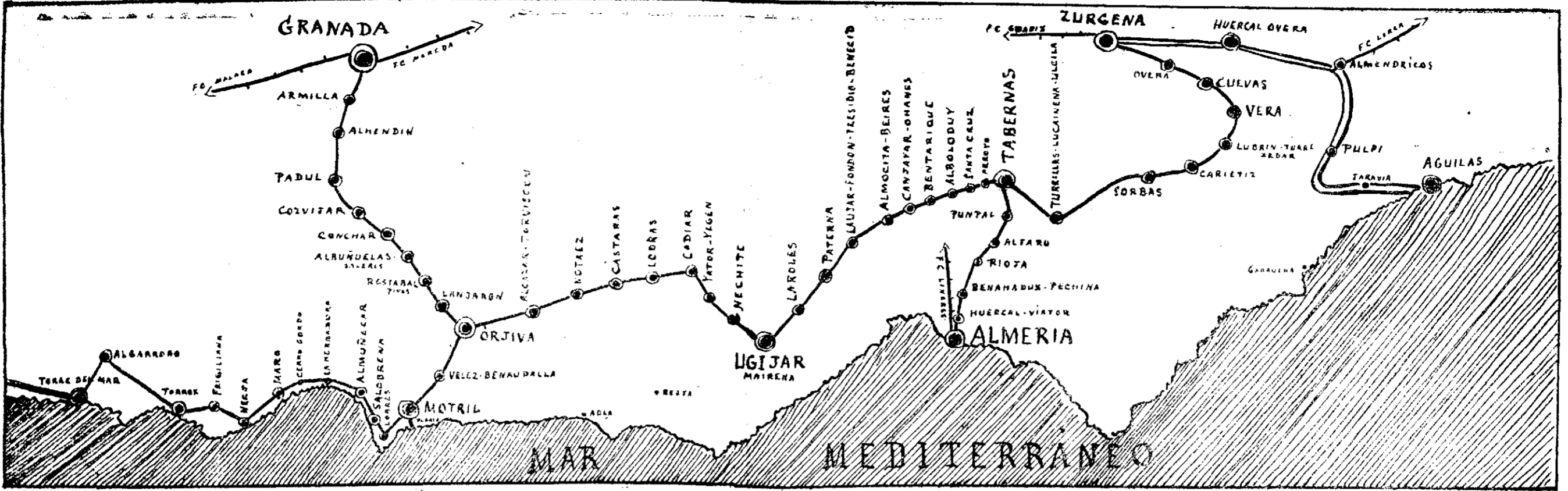
A. Setiér.

## Ayuntamiento

Orden d l día de la sesión que se ha de celebrar esta tarde: Providencia del señor gobernador civil declarando sin validez legal la declaración de dimisión de sus cargos formulada por los



# SOLUCION AL PROBLEMA DE LA MISERIA REGIONAL



## Ferro-carril estratégico de Torre del Mar à Zurgena

señores concejales en cinco del actual y mandando que continúen en el ejercicio de sus funciones.

—R. O. de 18 de Mayo último resolviendo las declaraciones presentadas contra la validez de las elecciones municipales celebradas en 12 de Noviembre último y contra la capacidad de algunos concejales electos.

—Posesión de los señores concejales electos por el distrito octavo (Afueras).

—Oficio del arrendatario del arbitrio sobre carruajes interesante la devolución de la fianza.

—Acuerdo de la Excm. Diputación provincial aceptando la cesación de la recaudación en el mes de Mayo último por recargo del impuesto de timbre sobre billetes de espectáculos públicos.

—Decreto del señor Gobernador Civil autorizando la modificación introducida en el presupuesto vigente de la partida consignada para pago de haberes al Arquitecto municipal.

### El Pleito de Almería

Bajo el epígrafe «Almería y nuestro Gerente» publica nuestro colega *La Correspondencia Militar* de Madrid el siguiente artículo que con sumo gusto reproducimos:

Restablecida, ó en vísperas de restablecerse en Almería la normalidad turbada un momento por el formidable y varonil acto de entereza días pasados realizado, satisfechos los justos anhelos y los deseos de aquella ciudad de que la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España cumpliera con los más elementales deberes que la Ley le exige, pecaríamos nosotros de ingratitude hacia aquel país si no mostrásemos regocijo por el triunfo de la razón, el triunfo de la cordura y el triunfo de la justicia.

Y si en este regocijo hay tanto de amor hacia aquella tierra como el que late en el fondo de nuestras almas, no es menor el regocijo que experimentamos al pensar que gran parte del triunfo obtenido por los almerienses ha sido debido á la energía de nuestro Gerente don Julio Amado, que, en unión del resto de los representantes en Cortes de aquella provincia, trabajó y luchó hasta conseguir aquello que los almerienses demandaban y pretendían.

Hagamos historia... Cuando en el alma regional tomó cuerpo el estado de opinión que puso al pueblo de Almería en pie para que, como un solo hombre, sin distinción de banderías ni matices—pues en los momentos supremos la fraternidad es cosa que borra las fronteras, y los frágiles obstáculos de las ideas políticas rompe—, pidiese justicia, hallábase nuestro Gerente fuera de Madrid. Asuntos relacionados con la alta política que en el Parlamento representa llamáronle á cumplir con el imperativo categórico de su conciencia, que le lanzaba á recorrer to la Península en peregrinación, que, si no se trataba de él, llamaríamos apostolado de ideales y de amor á su Patria... Pues bien; apenas tuvo

conocimiento de lo que ocurría, creyendo él—hombre de honor, incapaz de ostentar ante la faz del país una representación parlamentaria enteramente baldía para aquellos que le confiaron sus poderes, aunque para su vanidad fuese halagüeña—creyendo él que sirve á su Patria tanto el que en las luchas de la política trascendental y colectiva emplea sus armas, como aquel que en las ansias y clamores de la provincia baña su espíritu, consideróse obligado á venir á Madrid, y, abandonando aquellos asuntos que, de ciudad en ciudad, por toda España le llevaban, regresó á la Corte, y poniéndose al habla con sus compañeros, primero, y luego con las entidades almerienses que sobre sus robustos hombros de ciudadanos imparciales habían echado la abrumadora y pensada carga de encauzar y dirigir á sus convecinos, sin más horas que las necesarias para parcatarse y conocer á fondo el problema que Almería se proponía resolver, sostuvo una conferencia telefónica—publicada por el simpático diario de Almería *El Popular*—, de la cual salió casi resuelto aquél.

Luego surgieron otras inquietudes en el espíritu del pueblo almeriense, y nuestro Gerente, enterado de las sospechas que en Almería se tenían, volvió á celebrar una segunda conferencia que, como solución á la demanda de Almería pueda considerarse.

He aquí lo ocurrido. Hacemos gracia á nuestros lectores de aquellas minuciosidades meramente formulistas que fueron la secuela de la labor de nuestro Gerente. Presentamos la obra definitiva realizada por él, y al mostrarla ante los ojos de nuestros lectores, hacemoslo con cierto orgullo, originado por el plausible egoísmo que experimenta aquel que cumple con su deber.

Nosotros, que desde el primer momento nos hallamos identificados con Almería, como siempre lo estaremos; nosotros, que lamentamos sinceramente que nuestras columnas no sean más extensas y numerosas para poder consagrarlas á que sean ellas quienes recojan siempre el clamor de todos los pueblos y todas las regiones de España, y especialmente de aquella bondadosa y desgraciada comarca almeriense, nosotros hemos juntado nuestras manos para aplaudir á nuestro querido amigo.

Precisamente es norma de nuestra conducta política en aquello que con la Patria se relaciona, un catonismo quizá algo exaltado pero inexorable, justiciero, inflexible, capaz de llegar á la exacción del régimen parlamentario, si es que este no sirve mas que para tomar un puesto en la tarándula pública y desde él asistir como actor ó tramoyista á la representación de la tragicomedia grotesca donde nuestra desgraciada Patria agoniza y muere. Y porque tal es nuestro espíritu y tal el fundamento de nuestro civismo y la filosofía personalísima que abrigamos es esta, después de regocijarnos, como antes manifestamos, por el justo triunfo de Almería, con la que tantos vínculos

de amor y gratitud nos ligan, regocijámonos por la actitud de nuestro Gerente con aquel egoísmo reflexivo del que se alegra siempre del cumplimiento del deber y de la satisfacción de aquellas deudas que á hombres y pueblos ligan para siempre con fortísimas é inquebrantables afinidades.

### Los concejales republicanos

Por ausencia de algunos de los concejales que integran la minoría republicana del Ayuntamiento, no pudo celebrarse la reunión que estaba convocada para ayer en el domicilio del señor Langle, habiendo quedado aplazada para hoy.

Desconocemos el criterio de dichos señores concejales en lo que respecta á su vuelta al Municipio después de los sucesos pasados y de la dimisión presentada de sus cargos, pero según referencias que estimamos verídicas, parece ser que la opinión de dicha minoría es la de no volver al Ayuntamiento interín no se conviertan en positivas realidades las promesas hechas por el Gobierno á la ciudad de Almería en lo referente á la Compañía del Sur de España.

### Bases para un concurso

Por lo que pueda interesar á los profesores de Instrucción pública de Almería, insertamos el siguiente anuncio de concurso que ha publicado la Junta de arbitrios de Melilla.

Dabiendo procederse por concurso de méritos varias plazas de profesor auxiliar en las escuelas públicas de esta Junta dotadas con el sueldo anual de 1.500 pesetas y 30 pesetas mensuales para casa, los que deseen tomar parte en aquel habrán de solicitarlo antes del día 20 de Julio próximo dirigiendo una instancia al excelentísimo señor General Presidente de esta Junta, acompañando los documentos siguientes:

- 1.º Título profesional ó testimonio del mismo expedido ante notario debidamente legalizado.
- 2.º Certificado de no padecer enfermedad contagiosa expedido por un médico de la Beneficencia Municipal y visado por el subdelegado de medicina correspondiente.
- 3.º Certificado de buena conducta moral expedido por el secretario del Ayuntamiento respectivo y visado por el Alcalde y
- 4.º Documentos que acrediten los méritos y servicios de la profesión.

### Notas militares

**Convocatoria**

Se anuncian cuarenta plazas de médicos alumnos para la Academia Médico-militar y curso de 1912 á 13, con arreglo á las bases y programas aprobados por Real

orden de 25 de Noviembre de 1906, dando principio en 1 de Septiembre próximo.

### Consejo Supremo

En la próxima semana se verá en el Consejo de Guerra y Marina las siguientes causas.

Martes 13. La seguida contra D. M. Z. por estafa. Ponente, señor Peña; defensor, capitán don Eladio García.

Miércoles 19. Contra F. G. J., por homicidio. Ponente, señor Herrera; defensor, capitán de la Guardia civil D. Luis Grijalbo.

### De sociedad

Ha salido para Canjáyar el abogado D. Manuel Esteban.

Para Guadix, el ingeniero director de la fábrica San Torcuato, D. Jaime Wallace.

Con destino á Granada salió ayer el abogado D. Ginés de Haro.

El ingeniero de minas Monsieur Pierre Sanna, ha regresado á Paris.

A sus posesiones de Lopera, han marchado el capitán de caballería D. Isidro Corominas y su distinguida esposa.

Ha regresado á Tíjola, don Enrique Sánchez Pozo recaudador de contribuciones de la Zona de Purchena.

Se encuentra en Almería, de regreso de Linares y Madrid, nuestro buen amigo don Antonio Rodrigo.

Ha llegado de Madrid el abogado don Rafael Prieto Bustos.

De Benahadux, han regresado don Pascual Roda y señora.

También llegaron ayer el médico don Rafael Araez y señora y don Juan M. López.

### Audiencia

**Señalamiento para hoy**

Causa del juzgado de Almería contra don Miguel de Bustos González por calumnias en la prensa.

Abogado, don Enrique Mateos.

Procurador, don Francisco Sánchez Roca.

### Noticias

Por concurso de traslado han sido nombrados profesor de la escuela de niños de Terque, don Valeriano Martínez Beltrán; de la de Alfarrías (Sorbas), don Miguel Martínez Gimenez y de la de Sorbas don Eugenio Rodríguez Vilches, habiendo quedado desierta la auxiliaria de la escuela de doña María.

También ha sido nombrada profesora de la escuela de niñas de Sierra Alhamilla, doña Presentación Gimenez López.

Ayer ingresó en la prisión preventiva José María Villar Zurita. Quedaban reclusos 55 hombres y 2 mujeres.

### DE MARINA

Vapores que entraron ayer en nuestro puerto.

Vapor «Velarde» de Barcelona con carga general.

El «Tambre» de Málaga con idem idem.

El «Santa Eugenia», de Cádiz en lastre.

El «Ailsawald» de L'orna en lastre.

El «Valbanera» de Buenos Aires con emigrantes.

Vapores que salieron ayer de nuestro puerto.

Vapor «Velarde» para Melilla con carga general.

El «Valbanera» para Barcelona.

Anoche quedaron en puerto.

Vapor «Ailsawald» para cargar

mineral en Alquífe.

El «Tambre» descargando carga general saliendo hoy para Barcelona.

El «Gardena» inglés, cargando mineral de hierro.

El «Borsea» id. id. id. de id.

El «Santa Eugenia» para cargar sal en Cabo Gata.

El «Hermes» remolcador sueco en lastre con destino á Cádiz.

Vapores que se esperan hoy.

Vapor J. J. Sister de Cartagena con carga general para Melilla y Málaga.

El «Gardena» inglés, cargando mineral de hierro.

El «Borsea» id. id. id. de id.

El «Santa Eugenia» para cargar sal en Cabo Gata.

El «Hermes» remolcador sueco en lastre con destino á Cádiz.

Vapores que se esperan hoy.

Vapor J. J. Sister de Cartagena con carga general para Melilla y Málaga.

Vapor «Velarde» de Barcelona con carga general.

El «Tambre» de Málaga con idem idem.

El «Santa Eugenia», de Cádiz en lastre.

El «Ailsawald» de L'orna en lastre.

El «Valbanera» de Buenos Aires con emigrantes.

### Sucesos

A las dos de ayer tarde ingresó en el Hospital un individuo llamado Pablo Velasco Gómez, de 37 años natural de So. bas soltero, sufriendo la fractura completa y complicada con herida muscular, de la región tibia tarsiana, producida por una caída.

**“HISPANIA”**

COMPANIA GENERAL DE SEGUROS

Capital social suscrito... 3.000.000 de ptas.

Capital total desembolsado 2.300.000

Accidentes del trabajo. Accidentes individuales. Coches y caballos. Automóviles. Incendios. Responsabilidad civil. Profesiones liberales. Roturas de cristales. Clínicas particulares en Bilbao, Gijón, Cuevas y Barcelona.

DOMICILIO SOCIAL, CORTES 651, BARCELONA

Delegaciones y Agencias en las principales poblaciones de España. Autorizada por R. O. de Noviembre de 1909

**Vicente y Diego Juan Alarcón**

Glorieta de San Pedro, 3.—Teléfono núm. 228

**¡Almerienses, no equivocarse!**

Las dos funerarias que hay en la calle Real de la Cartel, son de los HIJOS DE MANUEL ANDRES PEREZ.

**ANTONIO MARIN DURAN**

se trasladó á su FUNERARIA

**“LA SOLEDAD”**

28 Granada 28.—Teléfono número 144

Visítad esta funeraria antes que ninguna otra y os convencereis de que es la que hace con más economía los servicios funerarios, desde el más lujoso al más económico.

ABIERTA DURANTE EL DIA Y LA NOCHE

Dispone del servicio de carruajes

**“Bodegas Bilbainas”**

SOCIEDAD ANÓNIMA—CAPITAL 6.000.000 PSETAS

RIOJA FINO Y COGNAC FARO, BODEGAS BILBAINAS, FIDANSE EN TODAS PARTES

Representante en Almería y su provincia

**Vicente y Diego Juan Alarcón**

GLORIETA DE SAN PEDRO, 3. TELEFONO NUM. 228