

LA VOZ DE LIÉBANA

Revista decenal de intereses generales

INSCRITO EN LA DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS DE MÉXICO COMO ARTÍCULO DE 2.ª CLASE

FRANCISCO SETIÉN

ESPECIALISTA en enfermedades de la nariz, garganta y oídos. Consulta de 9, á 1.—Blanca 42, pral.—Santander

Nuestra campaña en defensa de los Montes

Ya lo hemos dicho en otra ocasión, en un artículo titulado «¡Adelante!», publicado en nuestro número del 20 de Mayo del año pasado, en otro «Trabajar para ingratos» en el número del 10 de Junio siguiente; que como resultado de nuestra campaña en defensa de los Montes, se nos había empezado á hacer una guerra solapada y acudiendo á ruines procedimientos, procurando restarnos suscriptores en el término municipal de Pesaguero.

Sabíamos quien era la persona que tanto interés tenía en perjudicarnos, pero un exceso de cortesía nos hizo no publicar su nombre. Esa persona ha proseguido su obra escribiendo cartas á nuestros agentes y á nuestros suscriptores de España y de América, y puede estar satisfecha del éxito, pues ha conseguido que algunos de nuestros suscriptores y de nuestros agentes hayan dejado la suscripción y representación de LA VOZ DE LIÉBANA.

No sabemos que razones habrá empleado don Tomás Salceda, vecino de Lomeña y Diputado provincial, para convencer á esos suscriptores y obligarles á dejar la suscripción de LA VOZ DE LIÉBANA.

Suponemos que no les habrá dicho que la campaña de LA VOZ en defensa de los Montes y denunciando las talas fraudulentas cometidas, era perjudicial á los intereses del país. Tompoco diría que esas denuncias de LA VOZ, á quien únicamente perjudicaban era á los contratistas de traviesas, que veían agotarse esa mina. Qué les habrá dicho, qué argumentos habrá empleado ó qué influencia habrá puesto en juego para conseguir esas pocas bajas en la lista de suscriptores de LA VOZ?

Y esos suscriptores que tan fácilmente se han dejado convencer, ¿no saben que LA VOZ al emprender esa campaña, no llevaba ninguna mira particular, ni otro objeto que la defensa de los intereses públicos? ¿No saben que don Tomás Salceda ha celebrado varios contratos de suministro de traviesas, con la Com-

pañía de camios de hierro del Norte, por cantidades considerables? ¿No sospechan pudiera tener interés en hacer callar á LA VOZ, para que no siguiera en su campaña?

¿Cree el señor Salceda que LA VOZ va á cesar en su campaña por que se den de baja 10 ó 20 suscriptores? ¿No sabe el Diputado provincial Sr. Salceda que en esa campaña LA VOZ tiene á su favor á la opinión sensata y que por cada suscriptor que se dé de baja hay varios que vienen á aumentar nuestras listas?

Tenemos ahora más suscriptores en el término municipal de Pesaguero que antes de que el señor Salceda empezara su campaña contra LA VOZ.

Ya lo sabe el señor Salceda: desde hoy no tenemos para que guardarle las consideraciones que hasta ahora le hemos guardado, el procedimiento á que ha acudido no le hace acreedor á ello.

Por cierto, que durante el mercado del lunes último, oímos á varios vecinos de Pesaguero, escandalizarse de que la tala ha adquirido nuevas proporciones en la anterior semana. Nuestras noticias confirman que efectivamente continúa la tala.

Volvemos á llamar la atención del señor Gobernador civil de la provincia y del señor Ingeniero Jefe de Montes, para que vean si es hora de que tal escándalo acabe como debe acabar. ¿Hasta cuando se vá á consentir ese despojo inaudito?

Cuando el anterior artículo iba á entrar en caja, recibimos de la colonia lebaniega en Habana, la protesta que á continuación publicamos. No queriendo variar en lo más mínimo la noble excitación de nuestros paisanos, nos vemos obligados á admitir los extremados elogios que nos dirigen, y que estimamos como una poderosa ayuda. Van en favor de la persona de nuestro Director, pero éste los admite en cuanto aplauden las campañas de LA VOZ DE LIÉBANA. A favor de ellas, constituye un voto de importancia suma la protesta citada y nos complace muchísimo demostrar á don Tomás Salceda, con algo más que nuestras pobres palabras, la ridiculez temeraria de sus caciquerías y lo extendida que se halla entre todos los lebaniegos sanos, la opinión esforzada y salvadora, que amando sinceramente á su región, combate á un caciquismo bochornoso.

PROTESTAMOS

Sr. Director de LA VOZ DE LIÉBANA

Estimado señor:

Con profundo sentimiento hemos venido prestando nuestra atención á los hechos acaecidos en Liébana, tanto en lo que respecta á la devastación de los Montes, como á la inapropiada conducta con usted observada por numerosas y conocidas personalidades de esa comarca, nuestra cuna, quienes, por medios de innoble sagacidad, se propusieron ahogar la campaña tan digna y razonablemente por usted emprendida, en defensa de derechos legítimos y verdaderos que todos conocemos.

Tomando como causa propia la causa de usted, identificándonos con su digna personalidad, que contra tanto pernicioso obstáculo ha sabido defender en su puesto la verdad, ultrajada por muchos falsos conterráneos nuestros, creemos ineludible deber dirigirnos á usted como en esta forma y sentido lo hacemos, para hacer llegar á oídos de todos los lebaniegos, nuestra unánime y enérgica protesta contra esos actos, que constituyen un denigrante estigma para nuestra querida región de Liébana. Y al efecto, los que firmamos estas líneas, deseando contribuir al sostenimiento de su meritisimo periódico, único medio de llevar á cabo obras laudables en provecho de los intereses morales y materiales de la comarca, con sumo gusto remitimos á usted la cantidad que adjunto encontrará, y la cual tendrá usted á bien aceptar; humilde óbolo por cierto, pero sirva él de testimonio de nuestras simpatías por usted y por su benéfica publicación LA VOZ DE LIÉBANA, que tanto nos honra á todos.

Continúe, señor Director, la obra emprendida; guerra á los enemigos del árbol, á los enemigos de la verdad, funestos caciques; guerra á los opresores de los pobres y honrados labradores, nuestros hermanos; que ellos encuentren siempre en LA VOZ su defensor y amigo.

Reciba usted de nosotros, de los herejes lebaniegos de aquende el Atlántico, el más merecido elogio, los más justos plácemes, nuestro agradecimiento eterno, y el testimonio de nuestra más alta consideración.

Somos de V. affmos. s. s.

Lucas Lamadrid Salceda.—José Gómez.—Alfonso Castrejón.—Calixto Madrid.—José M.^a Simulfo Alonso.—Pe-

dro Galvares.—Antonio Rivero.—Juan Roquete.—Cándido Martínez.—Sergio Polanco.—Balbino García.—Eduardo Rodríguez.—Victor Tojos.—Agustín García.—Ramón Suárez.—Simón Cabo.—Ceferino García.—Marcial Bedoya.—Felipe Guerra.—Nicolás Purdo.—Venancio Díez.—Pedro Mantilla.—Gregorio Lamadrid.—José Camoimo.—Francisco González.—José Cordero.—Jesús Pérez.—Domingo Díez.—Domingo Lamadrid.—Antonio López.—Mariano Larín.—Tomás Galvares.—Fernando Pelea.—Santiago Roldán.—Vicente González.—Roman Gómez.
Habana, Febrero 14 1907.

De elecciones

El sábado 2 del actual á las ocho de la noche, llegó el candidato don José Martínez Carande, á quien se preparaba un entusiasta y cariñoso recibimiento, que la modestia del señor Carande procuró rehuir, anunciando su llegada para las 10 de la noche, y presentándose aquí, como decimos á las ocho. Esta estratagemma consiguió despistar algo al público, y á su llegada, fueron contadas las personas que se apercibieron y las que le acompañaron hasta el domicilio del respetable señor don Indalecio Martínez de Bedoya, donde se hospeda. El señor Carande fué recibido con vivas y aclamaciones, y sus entusiastas partidarios dispararon á su llegada gran cantidad de cohetes.

El domingo 3, á las siete de la tarde, tuvo lugar en el domicilio del señor Martínez de Bedoya, una numerosa reunión de las personas más caracterizadas entre los partidarios del señor Carande. En dicha reunión, á la que asistieron unas 50 personas, se cambiaron impresiones sobre la próxima campaña electoral, augurándose en este Ayuntamiento como favorable al señor Carande, las cuatro quintas partes de los electores que figuran en el Censo.

El mismo domingo, á las nueve de la noche, llegó el candidato liberal señor Garnica, acompañado del Senador don Higinio A. de Cels.

El lunes, tanto el señor Carande como el señor Garnica, recibieron las visitas de sus amigos, y éstos se multiplicaban por las calles, repartiendo saludos y apretones de manos y solicitando votos de unos y de otros.

Ambos candidatos visitaron el martes el pueblo de La Vega, extendiendo el señor Carande su vi-

sita á los pueblos de Ledantes, Villaverde, Toranzo, Vada y Campollo, donde según nuestras noticias fué aclamadisimo. También el señor Garnica visitó en la tarde del día 5 al pueblo de Camaleño, marchando á las once de la mañana del siguiente día para el término municipal de Pesaguero, donde ya se hallaba, trabajando su candidatura, el señor Carande, el cual, según noticias que desde allí nos remiten, fué bien recibido por la mayoría de los vecinos de aquellos agobiados pueblos, mientras que el señor de Garnica retornó para Unquera ó Pesués, al poco rato de haber llegado.

Y por qué esta visita del candidato á su distrito, ha de limitarse á la víspera de su elección, y no ha de visitarle y recorrerle con mayor frecuencia, para enterarse de sus verdaderas necesidades, para informarse de como se emplea la influencia que á su sombra presta á los representantes que en los distintos pueblos tienen, y para demostrar á los electores que no solo se acuerdan de ellos en el momento de pedirles el voto, sino también después, cuando ya no le necesitan?

H. D. Juan José Bustamante

CARTA ABIERTA

Con gran satisfacción me hice cargo de tu alusión, y otra no menor me ha producido el ver que Pepe Bulnes, viniendo su gran modestia, ha hecho lo mismo para intervenir en la cuestión, con la grand lucidez que resplandece en todos los asuntos de que se ocupa. Yo escribí sobre lo propuesto por tí, con gran temor de que mi opinión fuese única, y lo que hubiera sido peor infundada; pero al ver que Pepe Bulnes opina igual que yo, se han afirmado mis convencimientos, y he llegado definitivamente á la conclusión, de que el establecimiento del ferrocarril eléctrico, en la forma, y con los medios propuestos, será probablemente irrealizable. Pero como opino que el apoyar tu iniciativa, debe consistir en trabajar por que se llegue á la mejora de las comunicaciones entre Potes y Unquera, aunque no sea de un modo tan perfecto como el que tú has soñado, por eso me dedico á extender ideas sobre otros medios de comunicación de más económica y por tanto más fácil realización. Me explicaré mejor.

Yo creo que como ideal está muy bien lo que propones, pero no estás conforme con nuestro gran amigo Pepe Bulnes, en que si ha de llevarse á cabo una obra de tal importancia por la asociación de los interesados, es casi seguro que dicha obra no se realizará? Yo estoy de todo punto conforme, pues si la menor duda hubiera tenido, se habría desvanecido con la demostración incontrovertible que Pepe Bulnes hace del carácter por regla general individualista de nuestros paisanos.

Además, no resulta factible según mi pobre entender que cada pueblo lleve á cabo la explanación (á unos les tocaría desmontar y á otros terraplenar) del trozo que por su situación le correspondiera, pues unos saldrían del paso con relativa facilidad, y en cambio otros tendrían acaso que vencer dificultades de gran monta. Por ejemplo, pueden compararse los trabajos que tendrían que realizar los vecinos de Potes y Ojedo para la construcción de sus trozos respectivos, con los que tendrían que hacer los vecinos de algunos pueblos comprendidos en la garganta de

La Hermida? Yo creo que no; pues mientras los primeros trabajarían en terreno muy favorable, los segundos tendrían que hacer la explanación, desmontando muchos trozos en roca viva. Así como al hacer un presupuesto verdad, habría que fijar precios muy distintos (según las condiciones del terreno) para cada trozo, del mismo modo serán muy diferentes las dificultades de su construcción, y no es probable que ningún pueblo, se avenga á trabajar mucho más que algunos otros.

Fundado en todo esto, tengo el convencimiento de que el cambio de comunicaciones entre Unquera y Potes, sólo tendrá lugar cuando á alguna empresa le convenga realizarlo, por los beneficios que pudiera obtener, y como el movimiento de viajeros y mercancías no es grande, claro es que para que se obtengan beneficios, es preciso que tanto el gasto inicial como el de explotación, después, sean pequeños; razón por la cual me dedico á dar á conocer con algún detalle, sistemas de comunicación, mejores que los actuales y á la vez más económicos que el propuesto por tí, para tratar de evitar que se cumpla una vez más el refrán de que lo mejor es enemigo de lo bueno. Lo mejor en este caso es lo que tú has soñado, pero acaso el empeñarse en conseguirlo íntegramente, evite tenga realidad algún día lo bueno, que sería lograr el cambio de comunicaciones, aunque no fuera de un modo tan perfecto y definitivo. Por eso me ocupé ya del Omnibus eléctrico, que aprovechando la carretera para moverse, no necesita explanación ni vía férrea; pronto publicaré algo (en esta carta me ocuparé de ello también) sobre el tranvía eléctrico con vía en la carretera y á nivel del firme, que no necesita explanación; y después trataré del empleo de coches y camiones automóviles que no necesitan explanación, ni vía, ni obligan á gastos tan considerables, como los que habría que hacer para obtener la energía eléctrica indispensable, si se tratara de un Omnibus ó tranvía eléctrico.

Tomando como base, para calcular las probabilidades de construcción, la que habrá de obtener seguros beneficios, creo yo que si los coches y camiones automóviles tienen 70 por 100, el Omnibus eléctrico tendrá el 50 por 100, el tranvía eléctrico sobre la carretera el 20 por 100, y el ferrocarril con vía propia del 5 al 10 por 100. También podría ocurrir, que el tráfico no fuese suficiente para sostener ninguno de los sistemas citados, y por eso antes que nada procede conocerlos todos, y después hacer un estudio detenidísimo, para decidir si alguno es conveniente.

Voy ahora á tratar de aclarar las dudas que expones en tu carta.

1.ª Conversión del Omnibus en tranvía.—¿Qué es el Omnibus eléctrico que yo describí? Una especie de tranvía cuyas ruedas, no marchan sobre carriles siguiendo siempre la línea fija por ellos determinada, sino que lo hacen sobre el firme de la carretera, para lo que llevan llantas adecuadas, y pueden moverse lateralmente dentro de una zona más ó menos grande, que varía con los distintos tipos. Es decir que si la línea aérea que conduce la corriente eléctrica, fuese siguiendo el eje de la carretera, (esto es solo una hipótesis para aclarar el asunto), los coches podrían ir por cualquiera de los costados de la misma ó por el centro, como uno de tantos vehículos con tracción animal, pues muchos tipos, y entre ellos el que yo describí, permiten desplazamientos de tres metros á cada lado de la línea aérea.

¿Qué habrá que hacer para convertir el Omnibus en tranvía? Muy sencillo; darle una línea de marcha fija, teniendo una vía de carriles, cambiar las ruedas por otras iguales á las de los tranvías ó reformar las existentes, colocar después los coches sobre los carriles uniendo los trozos á

los cables, dar corriente, y tendremos en marcha un verdadero tranvía eléctrico.

2.ª Pendientes que pueden subir los tranvías eléctricos.—Las pendientes máximas admitidas para las carreteras en terreno montañoso son del 6 ó el 7 por 100, y solo está tolerado aumentarlas en muy pequeñas cantidades, cuando sea absolutamente imposible evitarlo, y aun entonces para tramos muy cortos. (Carreteras.—Por don Manuel Pardo, Ingeniero de Caminos y Profesor de la Escuela.—Páginas 312 y 313). Pues bien, estas pendientes y otras muchas mayores, las sube perfectamente un tranvía eléctrico, sin necesidad de acudir al empleo de cremallera como crees, siempre que se disponga de energía eléctrica suficiente, para alimentar el motor que sea necesario. Como prueba de esta afirmación, traducire al pie de la letra lo que en francés se dice en la obra «HENRI MAREGHAL.—LES TRAMWAYS ELECTRIQUES.—pág. 34». «Un motor eléctrico, puede como lo veremos más lejos, desarrollar una potencia muy superior á su potencia normal de marcha. Esta elasticidad permite á los tranvías eléctricos salvar pendientes de 10 y 11 centímetros por metro y aun mayores. Se pueden citar como pendientes muy grandes salvadas por tranvías eléctricos, las siguientes:

Amsterdam (Estados Unidos).—13,5 centímetros por metro, ó sea el 13,5 por 100.

Glens Falls.—12,5 centímetros por metro, ó sea el 12,5 por 100.

Nashville.—11,0 centímetros por metro, ó sea el 11,0 por 100.

Kiew.—10,5 centímetros por metro, ó sea el 10,5 por 100.

Belgrado.—10,0 centímetros por metro, ó sea el 10,0 por 100.

Podría hacer otras muchas citas que tengo á mano, pero no creyéndolo necesario, me limitaré á hacer otra solamente. Para poner en comunicación á Cuenca con Teruel por Tragacete, por medio de un ferrocarril (Memorial de Ingenieros del Ejército, de Febrero de 1906.—Memoria sobre los Ferrocarriles secundarios de España por el Comandante de Ingenieros don Eusebio Gimenez Lluerna, vocal de la Comisión nombrada para estudiarlos.—Pág. 20) había que vencer grandes dificultades técnicas, y hacer un gasto enorme, en vista de lo cual se trata de aprovechar la fuerza suministrada por saltos de agua del Tajo, Guadalquivir y Júcar, para convertirla en energía eléctrica que nueva un tranvía con pendientes superiores al 7 por 100. Aquí mismo, en Madrid y en la carretera de Leganés, suben los tranvías pendientes considerables (¿te acuerdas de la que hay entre el puente y casi la mitad de la calle de Toledo?) que no detallo, pues todas las citas quiero que vayan garantizadas por autores de reconocida autoridad científica.

De lo expuesto se deduce, que las pendientes que puede haber las subirá el tranvía con gran facilidad, si se dispone de la energía eléctrica suficiente. Quiero sin embargo admitir que haya alguna ó algunas que por falta de energía no puedan subirse; pues en este caso creo que lo más conveniente será hacer uno ó varios trazados parciales, para evitar dicha ó dichas pendientes, lo que resultará muy económico si se compara con los grandes gastos que exigirá el trazado total de la vía desde Unquera á Potes, sobre todo en la parte que corresponde á la garganta de La Hermida.

3.ª Circulación por la carretera.—Voy á demostrar que un tranvía, cuya vía vaya por la carretera, con los carriles al nivel de la misma, y con firme en la entrovía, no impedirá la circulación. Yo describí un tipo por fijarme en alguno, pero claro es que en la práctica habrá que adoptar uno de vía estrecha (la anchura de la vía está relacionada con la di-

mensión del electro-motor), y de ese modo no se imposibilitará la circulación por la carretera, pues el ancho reglamentario en las de tercer orden, es de 4 metros 50 centímetros para el firme y 1,50 para los paseos (0,75 cada uno), ó sea un total de explanación de 6 metros; y por lo tanto admitiendo un metro 70 centímetros para anchura total de los coches (TARTARI CONSTRUCTION, DES CHEMINS DE FER, A, VOIE ETROITE.—Pág. 94.—argeur en dehors 1,70 m.—Hauteur 2,4 m.—Distance entre parois des compartiments.—Primere classe 1,60 m.; segundo classe 1,50 m.; tercera classe 1,40 m.), queda espacio suficiente para que puedan cruzarse con ellos otros vehículos sin inconveniente alguno. No hay que ocuparse más que del cruce, porque en los demás casos la circulación tiene lugar como si no existiese la vía, pues ya he dicho que los carriles están á nivel con la superficie de la carretera, y que entre ellos hay firme como en el resto de la misma.

Posibilidad de los cruces.—Al firme de las carreteras de tercer orden se le dan 4,50 m. de anchura, para que sin salirse de él, puedan cruzarse los vehículos cuya batalla son de 2 metros. (Carreteras.—Por don Manuel Pardo.—Pág. 39), y esto se hace en el supuesto de que serán los mayores que por la carretera circulen, pues en los vehículos de carga, la longitud de los ejes es por regla general de 2 metros; de 1,80 en las diligencias, y de 1,50 en coches particulares. (Carreteras.—Por don M. P.—Pág. 25.) Por lo tanto, se deben poder cruzar en cualquier punto de la carretera dos vehículos de 2 metros de anchura, mejor podrán verificarlo un coche de 1,70 con otro de 2 metros.

Voy sin embargo, á agotar por completo el asunto. Está admitido aumentar las dimensiones de la explanación en las partes de las carreteras que están próximas á grandes centros (como ocurre con todas las que parten de Madrid) y disminuirlas hasta donde sea racionalmente factible en pasos muy costosos. (Carreteras.—Por don M. P.—Pág. 40); pudiendo también suprimirse uno ó los dos paseos, porque habiendo quien defiende su existencia, y quien la ataca, la Administración deja en libertad á los Ingenieros para que resuelvan con arreglo á las circunstancias, aunque siempre fundamentando sus resoluciones. (Carreteras.—Por don M. P.—página 45). Dicho esto, quiero suponer que toda la carretera de Potes á Unquera es un paso costoso (lo que sin embargo no es así) y que por lo tanto se construyó reduciendo sus dimensiones, todo lo racionalmente factible, siempre resultará que la explanación tendrá; no solo racionalmente sino forzosamente, una anchura que sea suficiente para que se crucen sin peligro los vehículos más anchos que por ella puedan circular, y como hemos quedado en que estos serán los de 2 m. de batalla, es evidente que su anchura no podrá ser menor de 4,50 m., y en la práctica tendrá que ser bastante mayor. He llegado á ponerme en lo peor que dentro de lo admitido puede tener lugar en casos muy excepcionales, y aun así existe la posibilidad material de la circulación, pues si pueden cruzarse dos vehículos de 2 m. de anchura, mejor lo harán uno del tranvía de 1,70 m. y otro ordinario de 2 m., sobre todo si se advierte que llevando los coches de un tranvía, de vía estrecha una parte volada á los dos lados, puede colocarse la vía á una distancia tal del borde de la carretera, que los coches lleven sus casas correspondientes á dicho borde, siguiendo materialmente la arista de la cuneta, con lo cual quedará más espacio para la circulación de los vehículos ordinarios. Con éstos no puede hacerse lo mismo, porque siendo las ruedas exteriores, no deben aproximarse mucho á los

bojes de la carretera sin temor á percarces.

Creo, pues, suficientemente demostrada la posibilidad material de la circulación.

Fólo siento que el inolvidable y malogrado Marcolino, no se encuentre entre nosotros para dicha de todos, pues no me cabe la menor duda, de que lo mismo que resplandecía su talento en aquellas contraversias que en casa de Pepe Bulnes sosteníamos, en los días memorables de vocación, resplandecería en estas que por el intermedio de LA VOZ DE LIEBANA, sostenemos á tan grandes distancias.

Aunque no logremos ver realizado tu sueño ni en todo ni en parte, debemos celebrarlo el que se te ocurriera hacerle público, pues esa ha sido la causa de que recordemos tiempos felices, y honremos la querida memoria de aquel amigo del alma, que la muerte nos arrebató, cuando más podía esperarse de su noble carácter y elevadísima inteligencia.

José Cueto.

CANTABRADAS

A Carlos de Dobres.

Usted perdonará que conociéndole muy poco, me tome la libertad de poner su nombre al frente de estas mal pergeñadas líneas, como diría cualquier besugo al uso; pero es el caso que su bien intencionado artículo *¿Cuál fue?* publicado en el número anterior, me ha despertado el deseo no muy dormido de ochar mi cuarto á espaldas sobre el asunto á que usted alude, aunque para ello no tenga más títulos que los del amor encendido á la tierra y la pena que los sucesos tristes que en ella ocurren me producen. Sé que usted no ha de tomar á mal mi entrometimiento, tomando su trabajo como pretexto de mis divagaciones, y en esa confianza sigo adelante debiendo hacer constar que el título que adjudico á las mías es como un mote que así tiene que ver con el asunto como yo con el Sultán de Turquía; pero como es cosa corriente encontrar obras que á lo mejor se llaman, por ejemplo *La Azucena encendida*, y luego tratan de la reproducción de los mariscos, yo, que soy hombre de mi tiempo, aunque me esté mal el decirlo, pongo á mis trabajos el título que quiero y nadie se tiene que meter en ello, entre otras cosas, porque sería lo mismo que si no se metiera.

Hecha esta pequeña aclaración digresiva, diré que lo de *Cantabradas* es una consecuencia relativamente lógica de lo que más me ha impresionado de su artículo, á saber, la invocación final á los cántabros.

De su artículo infero que estamos conformes en la manera de sentir la catástrofe de Vega de Liébana y hasta en lo de apreciar las causas, no materiales, sino psicológicas de ellas, conforme también en la indignación que el caciquismo en cualquier forma nos produce, aunque también creo que los pueblos que no tienen caciques no van á ninguna parte, por lo cual estimo que en cuestión de caciques, y puesto que el desenajonarlos y sustituirlos de modo racional es difícilísimo, el mal menor es saber elegir los menos malos; é irles exigiendo servicios y favores á cuenta y en pago de sus cacicadas.

Pero donde me tomo la libertad de estar en divergencia con usted es en las frases durísimas que emplea para fustigar á los que llama vencidos y en las que aplica á los causantes materiales de las desgracias, sin decir sus nombres ni dar nombres concretos de quienes son, es decir, sin hacer una denuncia en regla sostenida como esas cosas se sostienen.

S embro he sostenido y sostengo que en estas campañas para triunfar, ó al menos para poner en evidencia la justicia de lo que se defiende, no es monester el uso de frases resonantes y de efecto, y menos puede serlo la dureza en la expresión que

más parece hija de la indignación é ira momentáneas, que de la protesta razonada y más fuerte por ser más modesta. La exposición de hechos que se hace sin retóricas, con toda sencillez, sin sombra de apasionamiento ni de prejuicio, dando al sentimiento la expresión profunda de la serenidad, hiera más fuertemente la imaginación de los que han de convencerse que el desbordamiento de la pasión en impetuosos arranques que ponen al que así defiende su justicia en inminente peligro de parecer que no la tiene.

Además, la imaginación exaltada en esa forma hace decir á la pluma cosas que los contrarios pueden aprovechar en perjuicio de la justicia que se defiende. Alguna exaltación de momento, muy explicable, sin duda, fué lo que le hizo decir en su artículo que 400 hombres que querían ejercitar un derecho fueron recibidos á cañonazos y atribuir la catástrofe á una venganza ruin y cobarde.

Para exigir justicia hay que saber ser justo, y cuando aquella se desconoce y nuestra dignidad se vé hollada por caciques ó por autoridades que no saben el uso de su derecho, hay que convencerles á ellos mismos y á los que están sobre ellos que el derecho está de nuestra parte, haciendo uso de todos, absolutamente de todos los recursos legales que quepan para hartarse de razón, un día y otro día, sin apasionamientos, pero con tesón y constancia, procurando evitar los acontecimientos mejor que remediarlos después de ocurridos, y cuando la medida está llena, cuando no existe medio que no se haya probado, cuando el desprecio sea manifiesto, solo así será lícito el uso de otros medios, procurando no ya igualar, pero ni siquiera aproximarse á los empleados por los explotadores para que solo á simple vista pueda concebirse de que parte está la razón y la justicia.

Así, amigo Carlos, no sé si seremos dignos hijos de los cántabros, pero seremos cántabros hijos de nuestro corazón y de nuestra fortaleza.

JUAN.

Santander 5 Marzo 1907.

SUSCRIPCIÓN

á favor de las familias de las víctimas de Vega de Liébana

	Ptas.	Cts.
SUMA ANTERIOR	1.330,	70
Don Juan Reda y Cuevas	10	
» Fidel Gómez, párroco de Framá	10	
» C. Fernández, ecónomo de San Andrés	5	
» Patricio Bedoya, párroco de Borros	5	
» Antonio Bárcena, párroco de Tudes	5	
» Esteban G. Colera	5	
» Gregorio Gómez	2	
» Plácido Gómez	1	
» Antonio Rodríguez	0,50	
» Matías Fernández	0,50	
» Andrés Gómez	0,20	
» Francisco Luis	0,50	
» Mariano Alonso	1	
» Pedro Gutiérrez	5	
» Waldo Salceda	2	
» Francisco Soberón Hoyos	10	
» José Iglesias F. Recalde	10	
» Rufo Soberón	2	
Doña Juana Garrido	2	
» Josefá Pando	2	
» María Garrido	2	

TOTAL. 1.411,40

(Continuará).

El TESORERO,
Indalecio M.^a Martínez.

AL VUELO

Por carta que nos ha enviado nuestro ilustrado amigo don Carlos García Martínez, asiduo colaborador de este periódico, sabemos que la suscripción iniciada en Sevilla para socorrer á las

víctimas de La Vega, asciende á la respetable suma de 2.540 pesetas 10 céntimos, habiendo contribuido con 500 pesetas, los acudidos señores de aquella plaza: Ibarra y Hermanos.

Por la Jefatura de Montes de esta provincia, ha sido nombrado Popen-Guarda, con destino á la primera comarca de este distrito forestal, nuestro estimado convecino, don Arturo M. Cuevas, particular amigo nuestro.

Después de felicitarle por el nombramiento obtenido, no dudamos que el amigo Cuevas, habrá de ser fiel cumplidor en el desempeño de su cargo, denunciando cuantas cortas fraudulentas se efectúan en Cabezón y Posaguero, cuyos distritos municipales corresponden á la mencionada comarca á que está destinado.

Do once á doce de la noche del 4 del actual, fué pasto de las llamas, en el pueblo de Avellanedo, las casas de Manuel y Celestina Cicero, y el establo y pajar de la propiedad de Domingo Lamadrid, no terminando el voraz elemento con las casas contiguas á las incendiadas, debido á los esfuerzos que en su extinción realizaron los vecinos de aquel pueblo y Posaguero. Las pérdidas se calculan en 2.000 pesetas.

Después de penosa y larga enfermedad, y á la avanzada edad de 78 años, falleció en su casa de Vendejo, el día 1.^o del corriente mes, el honrado vecino de aquel pueblo, don Simón de la Fuente y Vejo, muy querido y estimado, no solo de sus convecinos, sino de todo el Ayuntamiento de Posaguero, quien por su distinguida honradez se había captado el aprecio de cuantos le conocían, comprobándolo la numerosa concurrencia que de todos los pueblos del distrito, acudió para asistir á su entierro, que tuvo lugar en la tarde del día 2.

Á sus hijos don Juan, doña Vicenta, don Francisco y don Eusebio (estos dos últimos residentes en Santander y Granada respectivamente), les enviamos nuestro muy sentido pésame y que Dios Nuestro Señor haya acogido en su Santo Seno el alma de tan venerable anciano.

Encontrándose varios aserradores de Polaciones, en la corta de árboles de roble, en el monte Corona (Comillas), uno de ellos, llamado Aquilino Fernández Cosío, tuvo la desgracia de ser cogido por uno de aquellos robles, dejándole muerto en el acto.

El desgraciado Fernández era natural del pueblo de Tresabucla.

Parece que el Consejo del Banco de España tiene el propósito de, en la reunión que en breve celebrará, ocuparse de la cuestión relacionada con la falsificación de billetes.

Se propone el Consejo tomar acuerdos energéticos, encaminados á que se eviten en lo posible las falsificaciones y sean los falsificadores perseguidos y castigados con verdadero rigor.

Á la edad de 63 años, falleció en Framá, días pasados, el estimado herrero de aquel punto, Hilario Díaz Pérez.

Damos nuestro pésame á sus hijos y demás familia.—D. E. P.

La Dirección general de Obras públicas anuncia para el día 26 del actual, la subasta de las obras de reparación y conservación de las carreteras del Estado en las provincias de Avila, Canarias, Huelva, Jaen, Oviedo, Pontevedra y Sevilla.

¿No habrá quien se acuerde de lá de Tinamayor á Palencia, que en tan malisimas condiciones se halla?

Varios periódicos madrileños, piden al Gobierno que suspenda el cobro de las cédulas personales, hasta que se reúnan las nuevas Cortes y deroguen ó ratifiquen lo hecho por las Cortes liberales, respecto al gravamen impuesto á las cédulas.

Desde el día 1.^o del actual al 15 de Octubre próximo, conforme al art. 34 de la ley de Caza de 16 de Mayo de 1902, queda prohibida en toda España é islas adyacentes, la caza con galgos ó podencos en toda clase de terrenos. Está además prohibida dicha caza, en las tierras labrantías desde la siembra hasta la recolección, y en los viñedos desde el brote hasta la vendimia.

Con el fin de cumplir lo dispuesto por la Dirección general de Agricultura, respecto á la enseñanza práctica ambulante en la región leonesa, el jefe del servicio agrónomo publicará en breve en el *Boletín Oficial* una circular para que las Asociaciones agrícolas puedan exponer sus deseos á la Escuela práctica de Agricultura.

De tal manera crece la desmoralización en el mundo, que Bélgica acaba de prohibir el seguro infaltil, imponiendo la multa de 26 á 500 francos á los aseguradores, agentes, inspectores ó corredores que intervengan en contratos que tengan por objeto el pago de cierta suma al fallecimiento de niños menores de cinco años, cuya vida trata de poner la ley á salvo de las codicias criminales del asegurador.

En la secretaría de la Cámara de Comercio de nuestra provincia, están á la disposición de los señores expositores.

El reglamento general de la Exposición Marítima Internacional de Burdeos, de productos generales, que se celebrará durante los meses de Mayo á Noviembre de 1907.

El reglamento del Concurso de ganados y maquinaria organizado por la Asociación general de ganaderos los días 22 al 26 de Mayo de 1907.

Igualmente el de la Exposición Instituto de Higiene, Artes y Oficios y Manufacturas en el Palacio de Cristal del Parque de Madrid, de Septiembre á Noviembre de 1907.

Relacionada con la visita que don José Martínez Carande ha hecho á los pueblos de Vega de Liébana, con motivo de su candidatura para Diputado á Cortes, hemos recibido una carta, firmada por el vecino del pueblo de Vejo, don Felipe Gómez, suplicándonos la inserción de la misma, y que gustosos lo haríamos si no fuera por el exceso de original y el poco tiempo de que disponemos para la tirada del número de hoy.

Sirva esto de satisfacción para el señor Gómez.

En el próximo número daremos principio á la publicación de los estudios que sobre el Tranvía eléctrico, coches y camiones automóviles, ha hecho el ilustrado Capitán de Ingenieros, don José Cueto Fernández, con motivo del artículo *«Soñar despierto»*, que hemos publicado en el número de LA VOZ, correspondiente al día 10 de Octubre del pasado año, y remitido desde México por su autor y apreciable amigo, don Juan José Bustamante.

El trabajo del señor Cueto Fernández, que es un detenido estudio, revela los grandes conocimientos que posee.

Según carta que desde Puerto Principe (Cuba) recibió en esta localidad nuestro buen amigo don Jesús Collis, falleció en aquella ciudad Camagüeyana, el día 29 del pasado mes de Enero, la bondadosa señora doña Inés Cervantes, viuda del malogrado lebaniego don José de la Lama. La finada gozaba de muchas y mercedidas simpatías entre la colonia lebaniega del Camagüey, por lo que su muerte ha sido muy sentida.

Á toda su familia les envía LA VOZ DE LIEBANA, su muy sentido pésame y particularmente se le damos á nuestro constante suscriptor don José Morante, próximo pariente de la finada.

Al pasar el día 6, por el punto conocido por «Juancho» (Lebeña), el coche que llega á esta localidad á las cinco de la tarde, se desprendió de lo alto de la montaña una enorme piedra, causando heridas de alguna consideración al vecino de Cabezón de Liébana, Abel Uribe, que en compañía de su estimado hermano Ramón y otros viajeros, venían dentro del expresado coche, sufriendo éste algún destrozo.

El herido fué curado de primera intención por el ilustrado médico titular de Cillorigo, don Serafín Hermida.

Ignoramos si la piedra caída habrá sido, como en otras ocasiones ha ocurrido, desprendida por el ganado cabrío y lanar que continuamente pascen sobre el camino de las laderas pedregosas. No estará demás recordar al señor Sobrestante de la carretera, la prohibición que hace años existe, de que los ganados pasten en las vertientes de la garganta de La Hermida, sobre la carretera de Unquera á Potes, como medida de seguridad para los transeúntes, estando encomendado el cumplimiento de esta prohibición á los peones camineros.

La Sociedad dramática «La Liebanesa», propietaria del Teatro de esta villa, acordó en Junta general celebrada el domingo 3 del corriente, llevar á cabo algunas de las muchas mejoras que en el coliseo se necesitan, figurando entre ellas la colocación de un techo raso.

Aplaudimos muy mucho el acuerdo mencionado.

LUIS VILLANGOMEZ PRIETO

Procurador de los Tribunales

OID, 21 PRINCIPAL
BURGOS

Potes.—Imp. de LA VOZ DE LIEBANA

AMBURG-AMERIKA LINIE



Vapores Correos Alemanes

El día 24 de Marzo saldrá de SANTANDER directamente para
Habana, Veracruz y Tampico

el magnífico vapor de gran porte

ALLEMANIA

Admitiendo carga y pasajeros de primera y tercera clase para los citados puertos.
PRECIOS DE PRIMERA CLASE MUY ECONÓMICOS
Pasaje de tercera clase: Para Habana, 218 pts.—Para Veracruz, 243. (Incluso impuestos).
Los vapores de esta Empresa de Navegación, la mayor del mundo, tienen todos los adelantos modernos, lujosas instalaciones para los pasajeros de primera; y para el pasaje de tercera, cuentan con excepcionales comodidades.—Llevan cocineros y camareros españoles.
Para más informes dirigirse á la Redacción de LA VOZ DE LIEBANA ó á sus consignatarios, señores **Carlos Hoppe y Compañía**, Muelle, 17, entresuelo, Santander.—Teléfono número 102.

HAMBURG AMERIKA

LINIE
VAPORES CORREOS
A CUBA Y MEXICO

El vapor **BAVARIA** saldrá de Bilbao el 4 de Marzo admitiendo carga y pasajeros para **Habana, Veracruz y Tampico**
PRECIO: Habana.—3.ª clase, Pesetas, 218
Veracruz.—3.ª clase, 243

Estos vapores, dotados de toda clase de adelantos modernos, son los únicos que salen de Bilbao para los indicados puertos y garantizan un servicio fijo y directo sin escalas en ningún puerto intermedio. Los pasajeros de tercera obtienen un trato esmerado y excelente; comen á la española y son servidos por camareros y camareras españolas. Los cocineros son embarcados en Bilbao y condimentan al estilo de España, lo cual constituye una ventaja para el pasajero, que no cambia de alimentación. Se sirven tres comidas al día. Los salones-dormitorios son ventilados y espaciosos y llevan instalaciones de luz eléctrica y baños, para mejor comodidad del pasajero.

Para informes, dirigirse á los **únicos agentes para carga y pasajeros**, **EDMUNDO COUTO Y COMPAÑIA-BAILEN, N. M. 3-BILBAO**
NOTA.—Es indispensable que los pasajeros se presenten en la Agencia de los señores Edmundo Couto y Compañía, Bailén, 3, para legalizar el embarque con tres días de anticipación.—En Potes y su distrito, informará el Sub-Agente don José Prallezo

COMPAÑIA HAMBURGUESA

SUD-AMERICANA
VAPORES CORREOS
A MONTEVIDEO Y BUENOS AIRES

El vapor **MENDOZA** saldrá de Bilbao el 12 de Marzo admitiendo carga y pasajeros para **Montevideo, Buenos Aires y Rosario de Santa Fe**

ARBOLES FRUTALES Manzanos de Villaviciosa, Perales, Castaños injertados, Nogales, Camelias, Arboles de sombra, etc., etc.

VENDE EN TODAS CANTIDADES
Rafael García, DE LLANES

Se reciben órdenes en esta Administración y en Unquera, casa de **D. VENTURA GONZÁLEZ**

CASA DE HUESPEDES
EUSEBIO IBÁÑEZ MIER
GIBAJA, C. S.
SANTANDER

En esta bien montada casa de huéspedes, encontrarán las personas que se sirvan hospedarse en ella, además de espaciosas y ventiladas habitaciones, buen trato, mucho aseo y precios económicos.

Nueva línea de vapores

entre Santander, Montevideo y Buenos Aires
MALA REAL INGLESA

Vapores Correos trasatlánticos

Viajes rápidos y económicos á todos los Estados de América

LÍNEA DE AMÉRICA DEL SUR

El día 14 de Marzo saldrá de Santander, para Montevideo y Buenos Aires, sin escala en ningún puerto intermedio, el magnífico y rápido vapor

PARANA

LÍNEA DE CUBA, MÉXICO Y ESTADOS UNIDOS

El 22 de Marzo saldrá del puerto de Bilbao, para los de Habana, Veracruz, Tampico y Nueva Orleans, el hermoso trasatlántico de 9.000 toneladas y dos hélices, nombrado

SABOR

Admiten pasajeros de 1.ª, 2.ª y 3.ª clase.
Estos grandes vapores de nueva construcción, dotados de todos los adelantos modernos, ofrecen las mejores comodidades á los señores pasajeros.
A los de 3.ª se les da vino y pan fresco en todas las comidas y el trato en general, es excelente.
El servicio corre á cargo de un escogido personal de cocineros y camareros españoles, con órdenes terminantes de atender esmeradamente al pasaje.
Para toda clase de informes dirigirse al consignatario, y agente de la Compañía en Santander, **don Luis de Marañón**, Muelle, 31.
El viaje más rápido de Europa á Chile, se efectúa utilizando el servicio de estos vapores hasta Buenos Aires, y desde este punto á Valparaíso por el Ferrocarril Transcontinental. (En esta agencia se expenden billetes directos.)
El precio de pasaje para Montevideo y Buenos Aires, en tercera clase, es de 235 pesetas, cumpliendo un acuerdo que han tomado las Compañías Navieras que recorren esa línea.
Para más informes, dirigirse á **don Mariano Fernández**, único agente en Potes y su distrito, 2-23-7

La Voz de Lieébana

Revista decenal de intereses generales

La correspondencia al Director propietario: **Don MARIANO FERNÁNDEZ RIO**

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN

En el distrito 5 pesetas anuales
En provincias 7
En Ultramar, cuatro pesos anuales en plata española

PRECIOS DE ESQUELAS DE DEFUNCIÓN

En primera ó tercera plana á una columna 8 pts.
En id. id. id. á dos id. 15
En id. id. id. á tres id. 25
Media plana, 50 pts., Plana entera 100 pts.

REMITIDOS Ó COMUNICADOS

á 50 céntimos línea
Pago adelantado

Agentes en Ultramar

Cuba.—Agente general, don Atanasio Lera, calle de Cerería, esquina á Santo Domingo, Guanabacoa.
Cientuegos.—Don Luis Gómez, Ropas, «La Isla de Cuba».
Matanzas.—Don Juan Prados, Ropas «La Favorita».
Puerto Príncipe (Camaguey).—Don Salustiano Lera, General Gómez, 77.
República Mejicana.—Agente general, don Angel Gutiérrez, Hotel San Agustín, México.
Puebla.—Don Bernabé Fernández, M. Arista y Santa Catalina, 18.

Tehuacán.—Don Vicente García Bedoya, Apartado 117.
Veracruz.—D. Mariano de Miguel, Independencia 44, VERACRUZ.
Matheuala.—(E. de S. Luis de Potosí): Don Inocencio Narezo, Apartado 125.
República Argentina.—Don Julian Fernández, Moreno 2.401, Buenos Aires.
República Oriental del Uruguay.—Don Vidal Pesquera, Uruguay, 141.—Montevideo.
GUATEMALA.—Don Emeterio García Campollo, departamento de San Marcos, Estación Pajapita.

En España

Madrid.—Don Emilio Bedoya, Ferráz, 31.
Santander.—Don Severino Alonso, Maliaño.

Sevilla.—Don Carlos García, Alhóndiga, 67.
San Fernando.—Don Juan Gutiérrez Bravo, Dolores, 25.

En estos talleres se hacen toda clase de impresiones, tarjetas, libros, facturas, cartas, talonarios, memorandums, recordatorios, esquelas mortuorias participaciones de enlace, estados, revistas, periódicos, etc.

Se reciben encargos de encuadernación.