



LA VOZ DE LIÉBANA

Revista decenal de intereses generales

INSCRITO EN LA DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS DE MÉXICO COMO ARTÍCULO DE 2.ª CLASE EN 25 DE JUNIO DE 1906

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN

En el distrito. 5 pesetas anuales
En provincias. 7

Pago adelantado

DIRECTOR-PROPIETARIO

DOÑ MARIANO FERNÁNDEZ RÍO

Anuncios, remitidos ó comunicados á precios convencionales

Pago adelantado

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN

En Ultramar, cuatro pesos anuales en plata española

Pago adelantado

Soñar despierto

Aludido por mi verdadero amigo Juan José Bustamante, en su notable artículo sobre el establecimiento de un tranvía eléctrico entre Unquera y Potes, no quiero dejar de escribir alguna cosa, acerca de tan interesante asunto, y nó porque me crea capacitado para hacerlo, sino como debida atención al recuerdo que mi buen amigo me dedica, y para unir mi pequeño esfuerzo al suyo en beneficio de nuestra Liébana. Al mismo tiempo, me proporciono la satisfacción de complacer al amigo don Mariano Fernández Río, que con frases que no por ser innecesarias, obligan menos á la gratitud, me rogaba escribiera sobre el particular.

Voy á decir muy á la ligera, algo sobre la comunicación por medio de Omnibus Automovil. Y hago esto, porque según mi entender, este sistema resulta preferible en las líneas de débil ó mediano tráfico, pues comparada su instalación con la de un tranvía eléctrico, se obtiene aproximadamente una economía de un 60 por 100. Además, por la disposición aérea para la toma de corriente, es fácil en cualquier momento pasar al tranvía eléctrico (si las necesidades de la explotación así lo aconsejan) sin más que tender una vía férrea y cambiar ó reformar las ruedas, pues todo el resto del material es utilizable para ese caso. Añadiré que la comunicación por Omnibus automovil, permite empezar á repartir beneficios mucho mayores que los que daría de si una línea de tranvías.

Me referiré (para hacerlo á un tipo fijo) al omnibus automovil Siemens y Halske; y aun sintiéndolo mucho, prescindiré de figuras que tan necesarias son siempre al lector, para formarse cabal idea en esta clase de asuntos.

Los coches que se usan, son de la forma de los Omnibus ordinarios por todos conocidos, y son capaces para doce asientos en el interior y seis en la plataforma posterior, pues la anterior queda en absoluto reservada para el conductor, que de este modo no se verá en ningún mo-

mento estorbado ni distraído, y podrá desempeñar como corresponde su importante cometido. Mediante un doble trole, se toma la corriente de la línea aérea, que es igualmente doble. En una carretera cuya anchura lo permita, pueden los vehículos desplazarse tres metros con relación á los cables de la línea.

El frotador del trole, es móvil alrededor de dos ejes, uno horizontal y otro vertical; lleva una composición de metal antifricción, y se lubrica con grasa consistente. Se coloca en su sitio con gran facilidad, merced á la gran dimensión de la horquilla que lo termina. Sobre el techo de los coches van instalados para-rrayos, corta-corrientes y un disyuntor automático de máxima, todo ello de fácil manejo. El alumbrado, está asegurado por seis lámparas en el interior, una adelante, dos en la parte posterior y un faro.

Las ruedas, en vez de tener la disposición de las de los tranvías, que están hechas para marchar sobre carriles, tienen llantas de 9 á 10 centímetros; su diámetro es de un metro, y su anchura de vía de 1,5 metros. Llevan dos motores, montados en el eje posterior, y una reducción por engranaje en la relación de un octavo. Por rotación del avante, se obtiene la dirección entre dos círculos, con interposición de bielas; es tan suave, que con una sola mano se maneja el volante de 60 centímetros de diámetro.

Cada coche está dotado de dos frenos: uno mecánico que actúa sobre las ruedas posteriores, y otro eléctrico, que lo hace sobre los dos ejes, y que se maniobra por el combinador, por medio del cual se obtienen las diferentes velocidades, acoplando en serie ó paralelos ambos motores. La velocidad media es de 12 kilómetros por hora en el servicio de viajeros y de 8 á 10 kilómetros en el de mercancías.

Calculando en 25 ó 30 kilogramos por tonelada, el rozamiento de rodadura, es necesario un esfuerzo de 50 kilogramos en la subida, y nulo en la bajada; se desciende pues, sin corriente y sin freno.

El hilo de cobre de la línea, es de sección octogonal, lo que permite fijarlo á los aisladores, sin tornillos, ni soldaduras, con evidente economía.

En estas líneas, no son para tenidas en cuenta las bifurcaciones á causa del poco tráfico, y en caso de cruce, se desplaza á un costado uno de los coches, se separan sus troles de los cables, y ya puede pasar el otro coche; volviendo entonces á colocar los troles del primero, en contacto con los cables, para que siga su marcha.

En pruebas que se han hecho con este sistema de comunicación, se ha comprobado que el gasto de energía es próximamente doble del que corresponde á un tranvía ordinario, pero al mismo tiempo se ha deducido que ese exceso de gasto, no llega á valer la décima parte de la economía realizada sobre el interés, la amortización y el entretenimiento de la vía. Tiene, pues, gran ventaja económica el sistema de comunicación á que me vengo refiriendo.

Poco es lo que llevo dicho, y sin embargo á eso me limito hoy, pues aparte de que descripciones más detalladas serían acaso inútiles, sin ir acompañadas de las correspondientes figuras, tengo pensado escribir con más calma, sobre la instalación de un tranvía eléctrico, y entonces, si llego á adquirir muchos datos de que hoy carezco, relativos á la importancia del movimiento de viajeros y mercancías, energía de que podrá disponerse y algunos más, será cuando pueda hacer al menos un avance de presupuesto, sobre la base de lo que cuesta la energía que haya de consumirse y material fijo y móvil que pueda necesitarse.

Aunque para proceder á vías de hecho, sería preciso hacer un estudio detalladísimo de los rendimientos que pudieran obtenerse por todos conceptos, y de su relación con el capital que hubiera de emplearse, deducir si la obra era ó no posible económicamente, no parece aventurado suponer, que si todos los amantes de ese rincón, y los particulares ó sociedades que explotan minas, toman el asunto con verdadero interés, acaso en día no muy lejano, veamos que el sueño de un entusiasta Lebaniego, se convierta en realidad beneficiosa para todos.

Madrid 12 Diciembre 1906. JOSÉ CUETO.

5.º CONGRESO

de la Federación Agrícola de Castilla la Vieja

TEMA 3.º

Industrias derivadas de la ganadería.—Industrias lácticas.—Su importancia en nuestra región.—Medios y trabajos necesarios para conseguir y encaminar su progreso.

Ponentes de este tema fueron los señores don Juan y don Ventura Alvarado y Albo, de la Escuela Sierra Pambley mercantil y agrícola de Villablino, quienes presentaron al Congreso una bien escrita memoria en la que despues de ponderar la importancia de la fabricación actual de quesos y manteca, que representa una riqueza enorme, que dichos señores, basados en las cifras de los censos oficiales de ganado, hechos en 1891 y 1905, llegaron á calcular en 200 millones de pesetas el valor de los quesos y manteca de leche de vacas, en más de 100 el de los quesos de leche de ovejas y en unos 18 los de la de cabras, y que aun puede adquirir mucha mayor importancia, pues apesar de esa enorme producción aun tenemos necesidad de importar más de dos millones de kilogramos de estos productos, de queso principalmente, que valen más de seis millones de pesetas, y después de hacer acertadas consideraciones sobre la conveniencia de perfeccionar los procedimientos de elaboración, mejorando los productos, propusieron al Congreso las siguientes conclusiones:

1.ª La importancia de las industrias lácticas en Castilla la Vieja y en España entera es grandísima, y, por todos los medios posibles, debe fomentarse su desarrollo y prosperidad.

2.ª El progreso de la industria láctica nacional ha de lograrse principalmente mejorando los productos que ya fabrican los labradores y pastores del país.

3.ª Para mejorar los productos lácticos nacionales hay que comenzar por conocer detalladamente los procedimientos de elaboración que se emplean en cada localidad.

4.ª A la par que los Congresos Agrícolas de Castilla la Vieja, deben organizarse concursos de ganado, en los que se promueve especialmente á las vacas, ovejas y cabras lecheras del país, apreciando, no sólo la cantidad de leche que producen, sino también su calidad.

5.ª Al mismo tiempo que los Congresos, deben celebrarse concursos de mantecas y quesos elaborados en el país, premiando con diplomas ó medallas los productos mejores, y dando premios en metálico á los labradores ó pastores que los hayan elaborado, siempre que á presencia de un jurado competente fabriquen idénticos productos ó se presten por lo menos á dar todos los detalles que se les pida sobre su procedimiento de elaboración.

6.ª Será también conveniente que en cada Congreso se premien las mejores Memorias que se presenten describiendo la manera de fabricar los productos lácticos de la localidad, ó que indiquen las reformas que deben ensayarse, ó que den los detalles necesarios sobre algún ensayo hecho, lo mismo si es favorable que si es adverso el resultado obtenido.

7.ª Con objeto de que no se interrumpa la labor iniciada ya en el Congreso de Salamanca y continuada en éste de León, para estudiar las industrias lácticas de la región, será conveniente acordar que en todos los Congresos Agrícolas de Castilla la Vieja, se estudie algún tema referente á esta cuestión.

8.ª En vista de la trascendencia que para el consumidor y el ganadero tendrá la averiguación de si la leche de ovejas es ó no preferible en Castilla á la de vacas para el consumo público, se acuerda que en el próximo Congreso Regional, se estudie esta cuestión, encargando de este cometido á un técnico de reconocida competencia. Convendrá también encarecer á todos los laboratorios de fisiología de la Nación, el estudio inmediato de este problema.

Por último, dando ya estos Congresos Agrícolas, con los acuerdos propuestos en las conclusiones anteriores, el ejemplo de comenzar á hacer algo práctico, bien puede permitirse ejercer el derecho de petición para lograr que el Estado contribuya al progreso del país, con todo aquello que la iniciativa privada no puede hacer. Así, pues, proponemos se solicite lo siguiente:

9.ª Que el Estado modifique la anómala tarifa que hoy impone á las fábricas de quesos y mantecas, haciendo otra para que en vez de pagar todas, sean grandes ó pequeñas, la misma cuota, sea en lo sucesivo el pago proporcional á la cantidad de primera materia que cada industrial transforme.

10. Que se impida la falsificación de productos lácticos y la introducción en España de los falsificados en el extranjero, utilizando el Estado español para ello, los mismos procedimientos legales que emplean en todas las naciones.

11. Que se creen centros de investigación dedicados á la ciencia de la leche, y se favorezca la cultura española en esta rama, ya facilitando á los centros oficiales los medios necesarios para estudiarla ya instruyendo al personal técnico oficial y al industrial, por medio de subvenciones que le permitan perfeccioner sus estudios teóricos y prácticos en el extranjero.

Cuyas conclusiones fueron aprobadas por el Congreso sin discusión.

Las industrias lácticas están llamadas á tener en Liebaná; país esencialmente ganadero, capital importancia, y ante la crisis vitícola, en ese sentido se orientan nuestros agricultores, y con satisfacción vemos que se han empezado ensayos de cultivo de plantas forrajeras para terrones de secano y que hay alguna iniciativa, pronta á convertirse en realidad, respecto al establecimiento de una industria quosera, pero de la cual no hemos de hablar hoy por falta de espacio y de autorización; otro día lo haremos, limitándonos ahora á aplaudir y alentar á los iniciadores.

LOS DESPRENDIMIENTOS DE COLIO

A consecuencia de los recientes temporales, ocurrieron en la noche del viernes último, enormes desprendimientos en el Canchorrall de Hornas, los cuales, llenando el cauce del río, produjeron el desbordamiento del mismo, destrozando completamente las fincas ribereñas.

Las avalanchas fueron tan imponentes, que muchos árboles fueron arrancados de cuajo; también se derribaron dos fuertes estribos de la capilla de San Lorenzo, la cual estaría completamente destrozada si no fuera por la enorme cantidad de bloques que la misma avalancha ha puesto á su alrededor.

No quedan ni vestigios de los puentes que los vecinos de Colio habían construido recientemente, á fuerza de grandes sacrificios, quedando dicho pueblo incomunicado por el Sur y Oeste.

Una de las cepas del puente que sobre el Deva dá comunicación á los pueblos de Castro, Pendes, Cabañes y Colio, ha sido arrastrada por la corriente del río, dejando incomunicados á los mencionados pueblos.

Apremios de tiempo, que necesitamos para la confección del número de hoy, nos impiden el dar más detalles de esta nueva catástrofe, pero lo haremos en el próximo.

CRÓNICA

El pueblo está muy harto de soportar en silencio la pesadumbre de una política estéril, rutinaria, ruinosa para los intereses materiales del país... Esta verdad de á fólio se le ha escapado á España Nueva, entre varias enormidades, comentando los sucesos políticos de los últimos días. Y los muchos que no creemos en las profecías revolucionarias que han lanzado desde Soriano hasta *El Correo Español*, pensamos, un poco enrojecidos, en que hay rutinas nuevas, en que se ha falseado el concepto de rutina y lo es tanto el seguir sin meditar las añejas prácticas, como vomitar novedades radicales porque están de moda. Y pensamos que es triste el que la masa, el «pobre pueblo» de nuestros demócratas tartúferos, esté tan mal de educación, porque si pusiese sus fuerzas en aspiraciones más positivas conseguiría más. Ya no se puede usurpar la opinión, ya es inútil perder la garganta vociferando contra el obscurantismo y repartiendo palos en una rogativa. «El pueblo está harto de soportar en silencio la pesadumbre, etc.» y está desengañado de rojos y de negros, porque vé en unos y otros la misma culpable ignorancia de la realidad.

«En ese estado de adogmatismo en que nos empezamos á encontrar ahora, la única política posible, la única política beneficiosa, sería la absolutamente experimental. España podría llegar á ser algo con una política así, antirromántica y positiva.» Así decía Pío Baroja el año pasado.

No hay derecho para exigir sometimientos de opinión ante un dogma político cuando se niega un dogma religioso. Esto no se piensa, porque la actual confusión de los espíritus, provocada por un pugilato de rencillas, ha producido desastrosos efectos, y en la algarabía de los viejos rencores desbordados hay de todo menos seronidad de juicio. Hay calumnias, ridiculeces, aberraciones, dudas; se han puesto frente á frente todas las enemistades, todas las redondas afirmaciones exclusivistas que tienen vida histórica y abolengo castizo. Ya el mal es tan extenso y es tan hondo, que no se vé el fin de la lucha caótica, y los que vamos sintiendo un profundo resaca hacia esa libertad que tanto chilla y que tan mala educación dá á sus defensores, tememos que se prepare el ambiente para una lucha cónica y estéril, sino perjudicial. Porque las trazas de que tenemos resueltas todas las

conflictos y para entretenernos hemos creado otro.

«Hay que incorporar España á Europa», se cacarea por todas partes. Ya se ha perdido todo señuelo de independencia psicológica; ya no se piensa en defender la pureza de nuestra raza, de nuestro carácter, de nuestro idioma; ya no se oye á los que quieren organizar á España de una manera natural y hacer que el terruño informe la vida de la aldea y el comercio ó la industria la vida de las ciudades. Parece que la flor de nuestros intelectuales, políticos y artistas, están pagados por editores para volcarnos toda la vida de Europa (léase Francia) en traducciones detestables. ¡Bravo papel el de una España dada de barniz, indiferente para los eternos problemas, con libertad de cultos, sin frailes, con páramos inmensos, con enseñanza laica y amor libre, con hambre todos los inviernos, con promesas por el honor á todo trapo, con numerosas bandadas de emigrantes esclavos, con un pueblo que impone la libertad á golpes, con una libertad de pensamiento que es la inquisición revocada, con un rebaño de políticos desvergonzados y una juventud esceptica!

La misma topografía de la nación debiera ser obstáculo á una política romántica, é inconsistente, sin necesidades que la determinen. Y aunque lleven decretos y reales órdenes que aspiren á uniformar nuestra vida exterior, á la larga el obstáculo se hará insuperable, acentuando más y más la desigualdad enorme que ya existe entre la legislación y las costumbres, entre los moldes de la vida pública y los redaños del vivir ordinario con todas sus rutinas y con todas sus riquezas inexploradas. Porque algo subsiste del pasado genuino y sin embargo España está por descubrir.

Pero se confunde lo tradicional con lo rutinario, lo natural, lo orgánico con el atavismo, lo regionalista con lo traidor á la unidad de patria, el protectorado abusivo del centralismo con el lazo fuerte que agrupa en un todo armónico las individualidades hermanas; y se cree con tanta ignorancia, oponer un dique soberano á toda insinuación separatista con un núcleo de disposiciones empíricas, obligatorias de un modo uniforme é inconvencional en todo centro de población, grande ó pequeña. La agricultura de Castilla, tiene iguales tributos que la de Galicia, la industria metalúrgica sufre iguales contribuciones en Vizcaya que en Valladolid.

La enmienda de esta política sería más beneficiosa que no la pretensión de llevarla adelante y á terrenos peligrosos, sería una política acepta á todas las opiniones, la reorganización de servicios siempre esperada, como Mamburá, y sería una política experimental fortalecedora de toda energía patria.

¿PEDIA, no hace mucho el *Boletín de Comercio*, de Santander, que se ampliase la enseñanza que se dá en la escuela provincial de Artes y Oficios, para que pudieran salir de ella obreros prácticos en las industrias del hierro que habrán de adquirir gran desarrollo con la terminación del dique. Y yo pensaba mientras lo leía, en que pudiera dirigirse la emigración española si la profunda libertad del emigrante no fuese un fantasma asustador para nuestros gobiernos, tan celosos por otra parte, de la tutela del Estado. A la vez que se despoñan las provincias del Norte de España, siguen entrando en ellas obreros y peritos extranjeros, y esto ¿no es un bochorno? Pues si la emigración de las aldeas se dirigiese hacia las grandes fábricas ó centros industriales, nuestros obreros perfeccionarían su instrucción y el caso del paro obligatorio no sería un desastre para ellos.

La inmensa mayoría de los emigrantes españoles, no tienen instrucción, ni técnica ni general, y lo prueban hasta los

misimos que triunfaron y regresan. Los pocos españoles que van á América pensando vivir de un oficio industrial, se encuentran con la competencia ruinosa de los naturales del país y de los demás emigrantes extranjeros. ¿No sabemos todos que los italianos han acaparado en la República Argentina todos los puestos que le industria va dejando libres? Hasta los españoles que vivieron en su país de la agricultura, no van á América á ser agricultores, porque eso no es negocio, quieren entrar en el comercio ó lograr plaza en los talleres. Los gobiernos del Sur de América siguen haciendo el reclamo porque necesitan población, pero los despoñados son los campos y en las ciudades hemos de ver, sin que pase mucho tiempo, un exceso de población ruinosa para todos.

Por falta de dirección, la emigración española es hoy provechosa en muy contados casos; porque no se diga que el provecho está en unos cuantos que regresan ricos y fundan escuelas ó iglesias ó arreglan los caminos de su lugar y se hacen un palacio. La pobreza de un país no se remedia con eso ni se remedia con limosnas; se remediaría si la agricultura no estuviese en ruina. Y como la agricultura es pobre y los agricultores abandonan los campos, los pobres que no emigran viven con más dificultades, el comercio experimenta pérdidas y la producción fabril disminuye.

Eduardo García y Gómez de Enterría.

EL SERVICIO DE COCHES

Y van.....

Seguimos como estábamos.

El Ayuntamiento de Potes se quejó al Administrador principal de Santander de la última variación en las horas del servicio de correos, y no sabemos que haya recibido contestación. Mientras tanto la empresa sigue faltando al reglamento, utilizando un carruaje de dos ruedas para conducir la correspondencia y burlándose del público. Varias veces ha llegado el coche á Unquera después de la salida del tren correo, con lo cual viajeros y correspondencia sufrieron el retraso consiguiente y aquellos los perjuicios que son de suponer. Con todo, aun sigue la costumbre de obligar á los viajeros á detenerse en Panes á la hora de comer y el obligarles á que coman de prisa y corriendo para no llegar tarde á los trenes. Esas prisas no las tienen los cocheros en las paradas que hacen en las tabernas del tránsito.

Estaría en nuestro derecho y en el del público, exigir á la empresa otra porción de cosas que debiera cumplir, pero á lo menos, estas faltas son de importancia y por lo visto no sirven para nada todas las quejas y reclamaciones. Agradeceríamos al señor don Juan Pérez ó á don Bernabé Bustamante ó á quien sea el empresario, diese de una vez explicaciones de esta situación insostenible, pues ni el público, ni nadie, podemos tranquilizarnos con las fáciles disculpas de los conductores y mayores, únicos representantes por lo que vemos, de dicha empresa.

ADVERTENCIA

Para normalizar la administración de este Decenario, suplicamos a los suscriptores que se hallen al descubierto en el pago del mismo, que cuanto antes, hagan sus cuotas efectivas. Los suscriptores de provincias y Ultramar pueden entenderse con nuestros agentes, quienes, para su cobro, tienen en su poder los recibos correspondientes.

Caso contrario, no solo suspenderemos el envío del periódico, sino que en el mismo, haremos público los nombres de los rezagados, particularmente de aquellos que hace dos años les servimos el periódico, sin que hayamos visto las del ala:

CASA DE HUESPEDES
DE
EUSEBIO IBÁÑEZ MIER
GIBAJA, 6, 2.^o
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.

EL CABALLO INGLÉS

GUARNICIONERIA

DE
Hilario Hernández

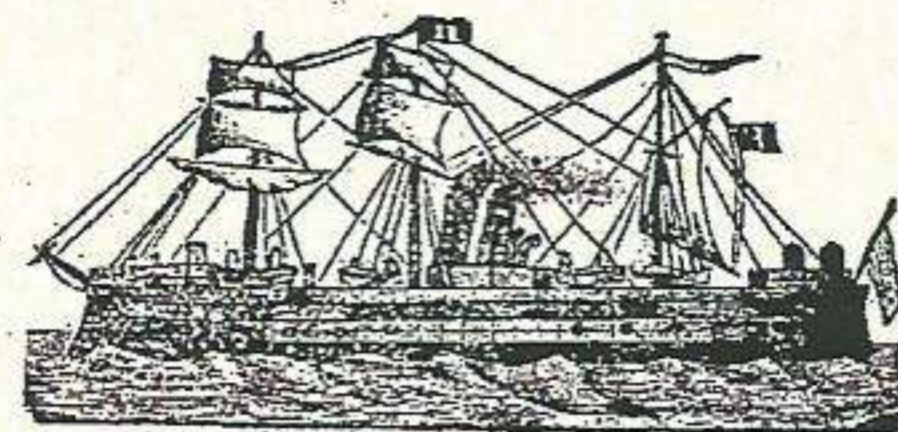
Calle del Dr. Encinas.—POTES

Construye toda clase de guarniciones para coche y carro.

Gran surtido en efectos de viaje y caza, que se propone realizar a precios económicos.

Se construyen monturas

AMBURG-AMERIKA LINIE



Vapores Correos Alemanes

El día 19 de Enero saldrá de SANTANDER directamente para
Habana, Veracruz y Tampico

el magnífico vapor de gran porte

KRONPRINZESSIN CECILIE

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, 230 pts.—Para Veracruz, 255. (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 a la Redacción de LA VOZ DE LIEBANA ó a sus consignatarios, señores **Carlos Hoppe y Compañía**, Muelle, 17, entresuelo, Santander.—Teléfono número 102.

Sastrería Moderna

DE

EUGENIO FERNANDEZ RIO

Calle de San Francisco, 33.—Santander.

En este acreditado establecimiento de **Sastrería**, donde hay afamados **Maestros Sastres**, se reciben constantemente, de las más respetables fábricas nacionales y extranjeras, variadísimos surtidos de novedades en géneros para trajes de caballeros y niños.

La **Sastrería Moderna** es la única casa en Santander que confecciona trajes al estilo de CUBA, MEJICO y demás Repúblicas Hispano-Americanas.

SE HACEN TRAJES EN 24 HORAS

HAMBURG AMERIKA
LINIE
VAPORES CORREOS
A CUBA Y MÉJICO

El vapor **BAVARIA** saldrá de Bilbao el 3 de Diciembre admitiendo carga y pasajeros para **Habana, Veracruz y Tampico**

PRECIO: Habana.—3.ª clase, Pesetas, 255
Veracruz.—3.ª clase — 290

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 a 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 a los **únicos agentes para carga y pasajeros**, **EDMUNDO COUTO Y COMPAÑÍA**, 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 Prellezo**

COMPañÍA HAMBURGUESA
SUD-AMERICANA

VAPORES CORREOS
A MONTEVIDEO Y BUENOS AIRES

El vapor **NAVARRO** saldrá de Bilbao el 16 Diciembre, admitiendo carga y pasajeros para **Montevideo, Buenos Aires y Rosario de Santa Fe**.

La Voz de Liebana

Agentes en Ultramar

Cuba.—Agente general, don Atanasio Lera, calle de Cerería, esquina a Santo Domingo, Guanabacoa.

Cienfuegos.—Don Luis Gómez, Apartado 294.

Matanzas.—Don Juan Prados, Ropas «La Favorita».

Puerto Príncipe (Camagüey).—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.

Matchuala.—(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 Basilio Santerbás, Ruamenor, 4.

Sevilla.—Don Carlos García, Alhóndiga, 67.

San Fernando.—Don Juan Gutiérrez Bravo, Dolores, 25.

IMPRESA DE "LA VOZ DE LIEBANA"
POTES (Santander)

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

Se reciben encargos de encuadernación.