



10.9 NOV. 1975



VIAJES POR ESPAÑA

MADRID, CENTRO DE TURISMO

Director: Excmo. Sr. D. Hilario Crespo Gallego

CUADERNO 3.º

ATRACCION DE FORASTEROS
— — — — — DE MADRID

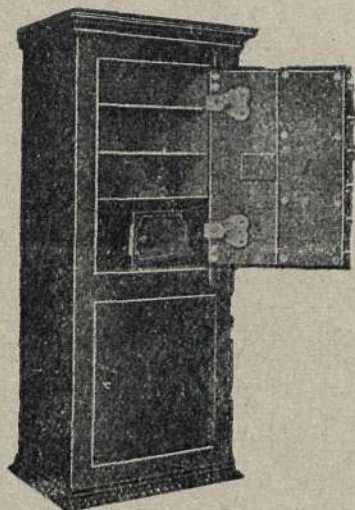
SE REPARTE GRATIS

TODOS LOS CARGOS DE ESTA SOCIEDAD SON DE
CARACTER ALTRUISTA, SIN RETRIBUCION ALGUNA

DOMICILIO SOCIAL: PLAZA DE LA VILLA, 2.
ADMINISTRACION DE LA REVISTA: PEZ, 38, PRAL.

HIJA DE ALFONSO GARCIA

[(CASA FUNDADA EN 1899)]



Fábrica de arcas para caudales y
aparatos de pesar de todas clases

Despacho: Paseo del Prado, 28.—Teléfono 10215

M A D R I D



Antonio Benito y C.^a

Fábrica de artículos de concha y celuloide.

Objetos para regalos. - Juegos de tocador.

Bolsos fantasía. -- Últimas novedades.

Florida, 16. MADRID Teléfono 31415



Industrias Guillén

S. A.

CALEFACCION Y SANEAMIENTO

Instaladores del material de saneamiento
del Gran Hotel Alfonso XIII, de Sevilla

Santa Engracia, 6 -- MADRID

SUCURSALES

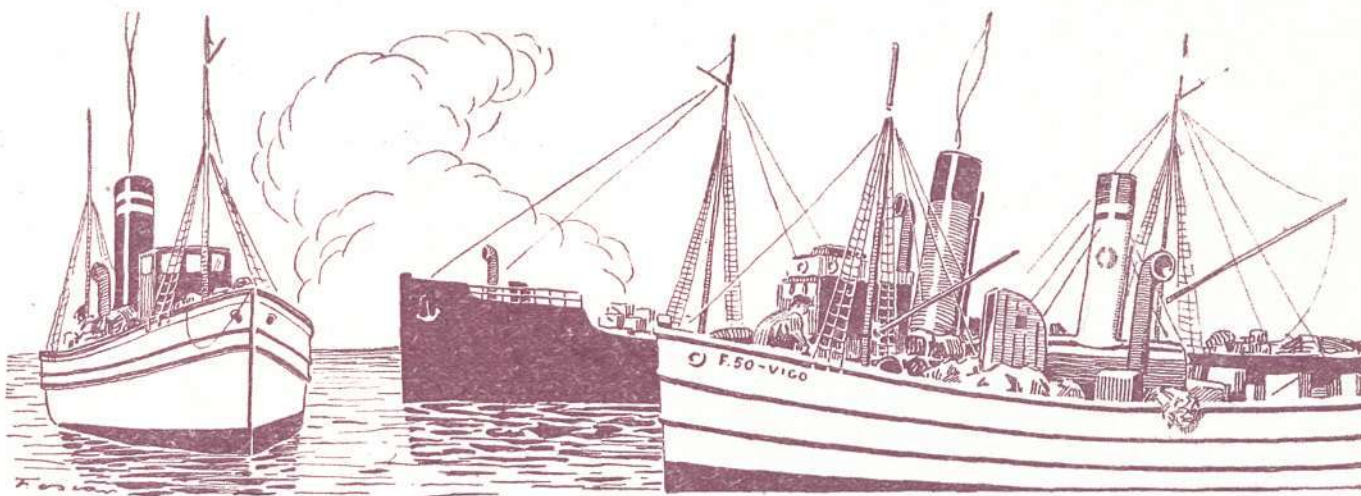
Avenida de Alfonso XIII, 17. - VALLADOLID

Alfonso I, 31. - ZARAGOZA

Cortadoras de fiambre. - Picado-
ras de carne. Batidoras. - Molinos
ALEXANDER WERA Y OTRAS MARCAS
MUNDIALES
DEPOSITARIO UNICO - EN ESPAÑA - **LANGE**
TODO PARA LA COCINA MODERNA

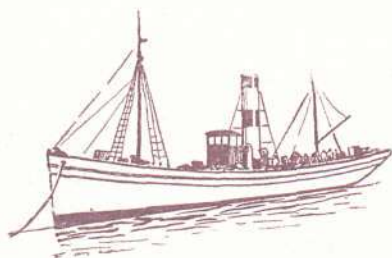
HUDSON - ESSEX

Representante para Galicia, Asturias y León: **Manuel Neira**
VIGO: República Argentina, 2 al 10
Sucursales en CORUÑA - LUGO Y ORENSE



Relación de los señores Exportadores de Pescado de Vigo y sus domicilios

ANTONIO VIEIRA López Puig Cerver, 41.	INOCENCIO TABOADA López Puig Cerver, 26.	MANUEL ARISTEGUI López Puig Cerver, 54.
ARTURO CABEZAS López Puig Cerver, 52.	JESUS CABEZON Teófilo Llorente, 33.	Manuel Martínez Ramos López Puig Cerver, 28.
Bernardino Alonso Lupión Teófilo Llorente, 3.	JESUS MARIÑO Abeleira Menéndez, 24.	Manuel Pérez Méndez López Puig Cerver, 22.
COSME GALIANA López Puig Cerver, 32.	JOSE BENITO PUGA Ribera, 4.	Manuel Pérez Molares Ribera, 37.
DOMINGO TRAPERO Teófilo Llorente, 33.	JOSE BORRAJO López Puig Cerver, 54.	MANUEL PEREZ PAN Ribera, 31.
DAMASO CRESPO Rúa Alta, 8.	JOSE CARRACEDO López Puig Cerver, 48.	MANUEL VILLAR López Puig Cerver, 39.
EMILIO SANCHEZ Teófilo Llorente, 3.	JOSE MORAN Teófilo Llorente	MIGUEL M. BOTAS Teófilo Llorente, 33.
ENRIQUE VIEIRA López Puig Cerver, 28.	JUAN GARCIA Rúa Alta, 25.	MIGUEL PEREZ Teófilo Llorente.
EVARISTO SUAREZ Eduardo Iglesias, 4.	JUAN PEREZ López Puig Cerver, 27.	PEDRO OGEDA Ribera, 1.
FELICIANO ENRIQUEZ Teófilo Llorente, 33.	JUAN RODRIGUEZ López Puig Cerver, 21.	PESCADOS MATEO Vigo-Madrid.
FERNANDO PEREIRA Rúa de Santiago, 5.	JUAN TARRAGA Rúa Alta, 28.	RAMON GOMEZ Ribera, 19.
FERNANDO PEREZ Puerta del Sol, 10.	LUCIANO MACIAS Teófilo Llorente, 33.	Viuda de Evaristo Perez Ribera, 15.
FRANCISCO CURTY Teófilo Llorente, 12.	LUIS LAMIGUEIRO Teófilo Llorente	Viuda de Isacc Ogeda Arenal, 54.



"EL PESQUERO" Benigno Montenegro

Armador de buques - Exportador de pescados

VIGO - MADRID - CADIZ

JULIANA, S. A.

AGENTES DE ADUANAS
CONSTRUCTORA GIJONESA
GIJON.-Teléfonos 210 y 1427

Talleres de calderería, forja y fundición

Entramados metálicos. Cubiertas de cualquier forma y tamaño para edificios. Embuticiones en hierro y acero por medio de prensas hidráulicas

Maquinaria para azucareras. - Presupuestos y estudios de cualquier trabajo que nos soliciten. - Proveedores para el Estado, de bombas para Aviación

VIUDA DE
Antonio López de Haro

CONSIGNACION
DE BUQUES

y
Agencia de Aduana

Instituto, 33, primero
GIJON

Banco Gijonés de Crédito

Capital: 12 millones de pesetas
Corrida, núm. 48
GIJON

Sucursales en AVILES, VILLAVICIOSA y RIVADESELLA

Banca, Bolsa y Cambio
Caja de Ahorros

Interés: TRES Y MEDIO por ciento

Consignaciones a vencimiento fijo:
A tres meses..... 3 por ciento anual.
A seis meses..... 3 y medio —
A un año..... 4 por ciento —

Cuentas corrientes
En Pesetas o Moneda Extranjera

Hamburg America Linie

(Compañía Hamburguesa Americana)

HAMBURGO

Servicios de pasaje por vapores
correos rápidos a todas partes del
mundo.

Para informes, dirigirse a los Agentes

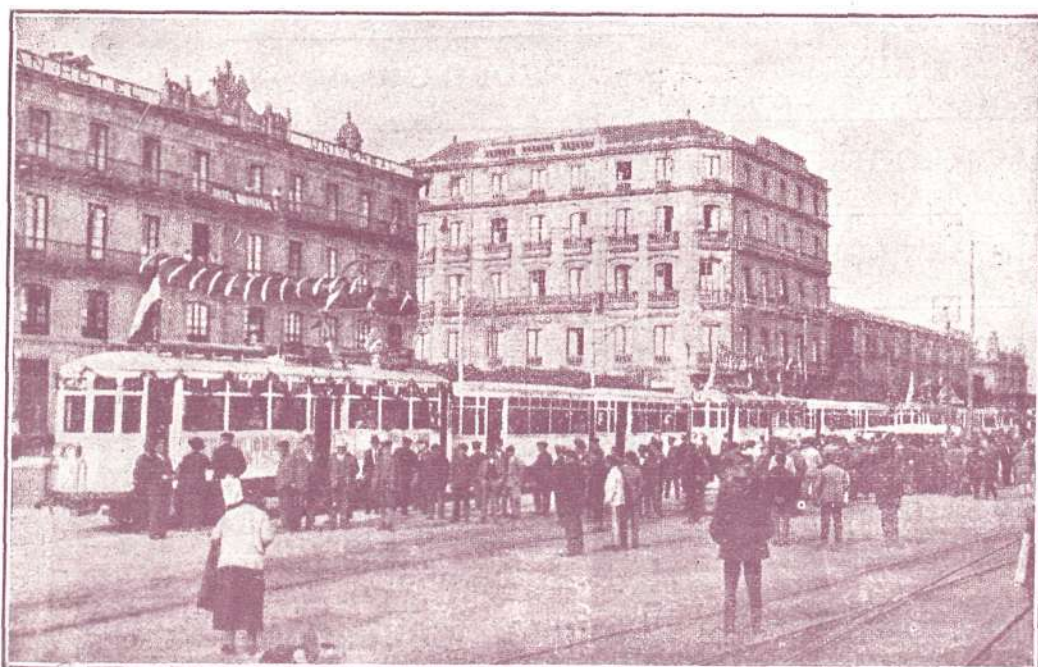
LLORENTE & von JESS, Ltda.

García Olloqui, 19

VIGO

TRANVÍAS ELÉCTRICOS DE VIGO, C. A.

Ferrocarril eléctrico de Vigo a Bayona y Gondomar



Trenes con excursionistas. — Trains avec des excursionnistes. — Bahne mit touristen. — Trains with excursionists

Estos tranvías tienen gran importancia en el Turismo Gallego; con ellos se organizan las caravanas de excursionistas, como demuestra la adjunta fotografía. Con ellos se puede visitar cómodamente la playa de Salmil, una de las mejores de la costa atlántica; los pueblos de Panjón, Bayona y Gondomar. Es este un aliciente para el turista, que muy pocas veces tiene, y cada día es más esmerado su servicio. (Nota de la Redacción de Viajes por España).

ESTADO DE LONGITUDES DE LAS LÍNEAS CONSTRUÍDAS Y EN EXPLOTACIÓN:

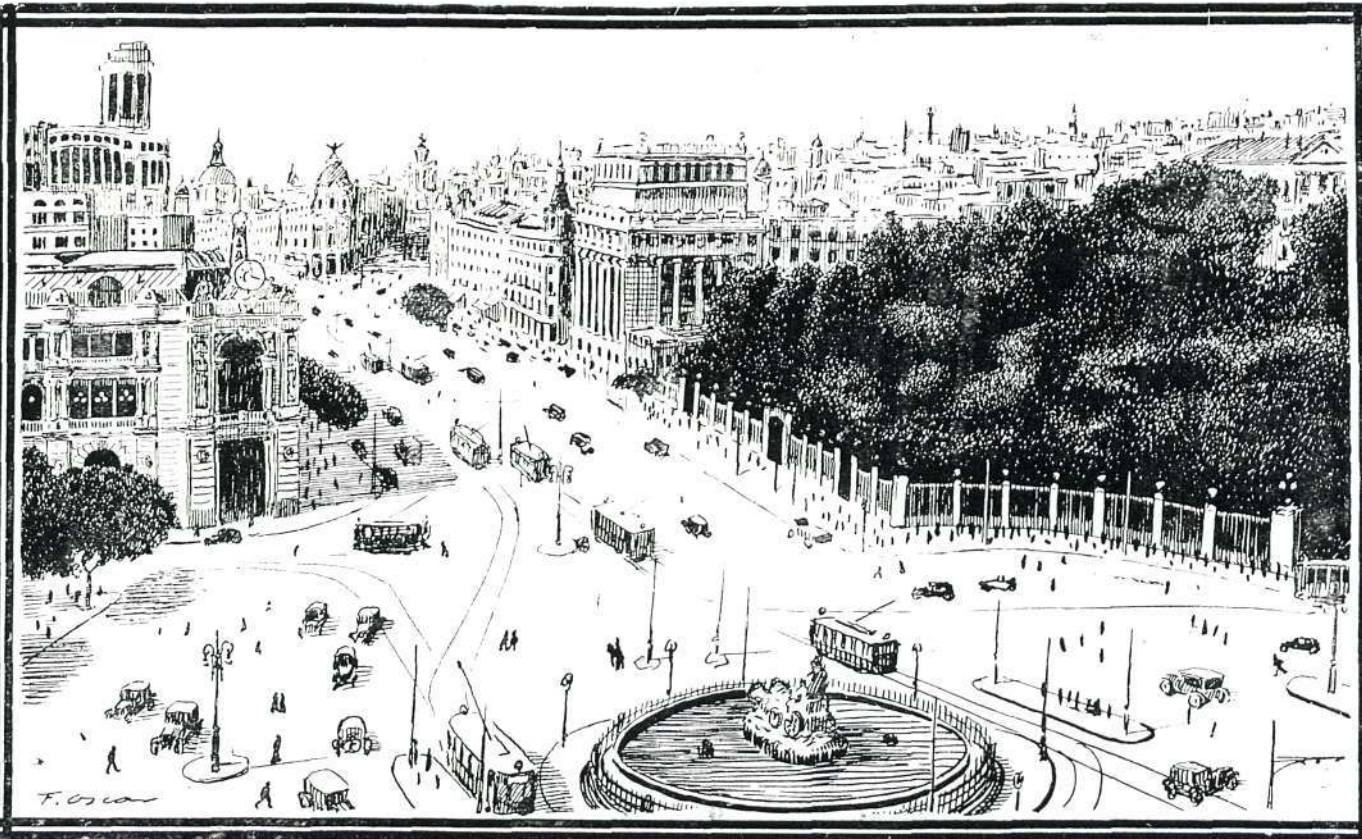
	Puerta del Sol-Banco de Vigo	450 mts	
	Id. -Urzáiz	555 "	
	Id. -Peniche	1.250 "	
	Banco de Vigo-Urzáiz	220 "	
	Id. -Mercado	705 "	
	Id. -Calzada	1.545 "	
URBANO	Mercado-Ribera	395 "	
	Id. -Calzada	1.950 "	
	Urzáiz-Lepanto	285 "	
	Lepanto-Estación del Ferrocarril	275 "	
	Enlace del Tranvía de Vigo con el Ferrocarril de Vigo a la Ramallosa	835 "	8.465
	Lepanto-Cabral	4.395 mts	
	Calzada-Caños	1.200 "	
	Caños-Chapela	3.025 "	
SUBURBANO	Peniche-Bouzas	2.150 "	
	Peniche-Travesas	1.065 "	
	Travesas-Pereiro	1.435 "	13.270
	Ferrocarril de Vigo a La Ramallosa	17.020 mts.	
INTERURBANO	Tranvía de La Ramallosa a Bayona	4.050 "	
	Tranvía de La Ramallosa a Gondomar	4.400 "	25.470
	Longitud total de las líneas en explotación	47.205	
	EN PROYECTO		
	Tranvía de Chapela a Pedondela	7.810 mts	

No deje de hacer un viaje en este ferrocarril y tendrá ocasión de admirar los más bellos paisajes de la costa y campiña gallegas

NE MANQUEZ PAS DE FAIRE UN VOYAGE SUR CE CHEMIN DE FER ET VOUS AUREZ L'OCCASION D'ADMIRER LES PLUS BEAUX PAYSAGES DE LA CÔTE ET DE LA CAMPAGNE GALICIENNE

Wollen sie die Natur betrachten? Steigen Sie auf unsere Bahne und Sie werden der schönste Blick auf Land un Meer in der Strecke Vigo Bayona über Ramallosa haben

Do not relinquish the opportunity of availing yourself of an Electric Railway journey which offers the most beautiful seaside scenery and country views that one can imagine



Madrid, centro de turismo

MADRID y España toda pueden alegrarse con las palabras pronunciadas por el general Primo de Rivera en el Casino de Vigo: "El Gobierno—dijo—se preocupa y estudia la rápida comunicación Madrid-Vigo." Esta que antes era la frase ritual con que muchos ministros, e inclusive jefes de Gobierno, salían del paso en las peticiones que los pueblos formulaban, afortunadamente, hoy no es así. Cuando el actual Gobierno que preside el marqués de Estella dice que "se preocupa y estudia" es porque encuentra justa, lógica y realizable la petición que se le formula; de lo contrario, la deniega sin ambages ni rodeos. Y hay que tener presente que para nuestro Gobierno no existe nada justo que sea irrealizable.

Pocos días hace que se habla de la construcción de las autopistas Madrid-Cuenca-Valencia, Madrid-Irún y Oviedo-Gijón. Todos creíamos que estos proyectos debían llevarse a cabo, pero, a decir verdad, nadie pensaba que su realización fuera tan inmediata. Y he aquí que un venturoso día nos enteramos que el excelentísimo señor conde de Guadalhorce, ministro de Fomento, envía los proyectos de las mismas al marqués de Estella, dándolos estado oficial y a los pocos días o, por mejor decir, a las pocas horas, la "Gaceta" convierte en realidades estos proyectos, que darán nueva vida y vigor a este gran Madrid, capital del mundo hispanoamericano.

Esta es la mejor manera de hacer patria, y de este modo es como se engrandece y rinde culto a nuestra raza.

Las palabras del presidente del Consejo equivalen a un aval y constituyen por sí solas, no una promesa, sino una esplendorosa realidad de que pronto, muy pronto, será un hecho la construcción de la gran comunicación Madrid-Vigo (América), que, con sus forzosas prolongaciones a Pontevedra, Santiago y La Coruña, unirá, de una manera real y positiva, estas imponderables tierras gallegas con el resto de España.

Hecho es éste de tal trascendencia que la Atracción de Forasteros de Madrid no quiere dejar de dedicarle toda la extensión y preferencia que él mismo merece, ya que con la construcción de esta autopista se solucionan un sinfín de problemas de vital interés para España toda y, por ende, de un modo especial, para Madrid, su capital.

★ ★ LA AUTOPISTA MADRID-VIGO ES EMPRESA DE CARACTER NACIONAL ★ ★

No siendo otra cosa la autopista que el trazado de una vía propia y adecuada para la circulación de los vehículos que tienen por base el motor de explosión, absolutamente necesaria para que estos puedan rendir el máximo de utilidad, seguir empleando nuestras carreteras a ese fin es absurdo, ya que éstas, cuando se construyeron, fueron trazadas para rendir servicios bien distintos de los que en la actualidad realizan.

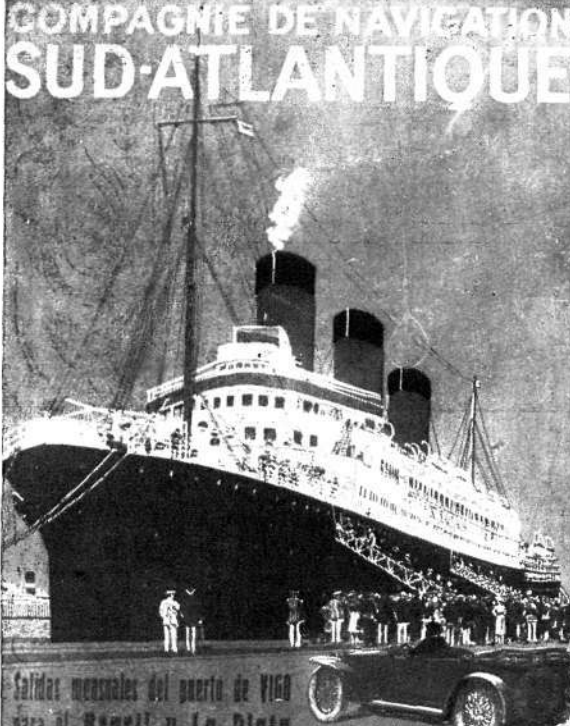
Los problemas actuales de circulación preocupan grandemente a las ciudades y naciones. El automóvil se ha impuesto de tal manera que no es ya un vehículo de lujo y comodidad circunscrito a poderosos

y magnates, sino un útil más de trabajo y uno de los factores que más influyen en la economía de los pueblos.

En muchos países, la falta de líneas de comunicación o la poca capacidad y comodidad de las mismas son causa primordial de su lento progreso.

¿No sería un absurdo y un atentado de lesa humanidad que los ferrocarriles fueran lanzados por sus vías, sin la precaución debida? ¿Qué concepto formaríamos de un país que permitiera circular al lado de sus trenes, personas, vehículos y animales? Esto que, a buen seguro, tanto estupor nos causaría es lo que a diario y en todo mo-

**COMPAGNIE DE NAVIGATION
SUD-ATLANTIQUE**



Salidas mensuales del puerto de VIGO para el Brasil y La Plata

Agentes generales en España: **ANTONIO CONDE, HIJOS**
VIGO - Calle Luis Taboada, 4

PACIFIC LINE



COMPANIA DEL PACIFICO

LINEA DE CUBA



De VIGO para la HABANA
PROXIMAS SALIDAS
OROYA
21 de Agosto de 1928
Precio en TERCERA CLASE 555⁰⁰ pesetas

ORCOMA
4 de Septiembre de 1928
Precio en TERCERA CLASE 555⁰⁰ pesetas
Para Colón, Panamá, Callao, Valparaíso y otros puertos del Perú y Chile, pidanse tarifas

Agentes en VIGO
Sobrinos de José Pastor
LIMITADA LIT - MARCEL - VIGO

**PARA
SUD-AMERICA**



**COMPAÑIA
HAMBURGUESA SUDAMERICANA**

AGENTE GENERAL
GUSTAVO KRUCKENBERG
VIGO - Calle de la Victoria, 30

1928 Salidas de VIGO

Para Río Janeiro, Santos, Montevideo y Buenos Aires

VAPORES

6 de Abril	Cap Norte
17 de Abril	Cap Arcona
6 de Mayo	Cap Polonio
11 de Mayo	Antonio Delfino
2 de Junio	Cap Arcona
18 de Junio	Cap Norte
25 de Junio	Cap Polonio
14 Julio	Cap Arcona
24 de Julio	Antonio Delfino

CIA HAMBURGO SUDAMERICANA

Para precios, condiciones y mas detalles dirigirse al Agente general en VIGO

Gustavo Kruckenberg
Calle de la VICTORIA, 30

CIA HAMBURGO SUDAMERICANA



AGENTES GENERALES **SUC DE ENRIQUE MULDER SOC L DA**
EN VIGO

Todas las compañías navieras fundan sobre Vigo la confección de los carteles en que se anuncian los viajes entre España y América. Vigo, puerto de entrada a Europa, llevará a España el turismo americano con la construcción de la autopista.

mento sucede en las carreteras, por las que cruzan a velocidades vertiginosas vehículos que siembran el pánico entre los legítimos y naturales viandantes de ellas, con evidente peligro para unos y para otros.

En España existen en la actualidad, según datos oficiales, 171.641 coches matriculados, y de seguir el progresivo aumento que acusan las estadísticas, podemos afirmar que para el año 1932 podrá registrarse la cifra de 300.000 coches.

El año 1925, cuando Italia solo tenía matriculados 114.700 coches, se preocupaba ya del problema de la circulación, tratando de solucionarlo por medio de las autopistas. Dos años antes, en 18 de noviembre de 1922, se había constituido en Milán la Società Anónima Auto-Strade, con un capital inicial de 20.000 liras; siendo este capital en 1925 de 50.000.000 de liras. Empezó la construcción (hace ya mucho tiempo terminada) de las pistas de Milán a los lagos de Varese, Mayor y Como; de Bérgamo-Milán, Roma-Ostia, Nápoles-Salerno; hallándose en construcción las de Milán-Torino, Génova-Milán, Génova-Ventimiglia, Padova-Mestre-Venecia, Mesano-Bolzano y otras muchas.

Norteamérica e Inglaterra, los países de los grandes caminos de hierro, han levantado ya miles de kilómetros de carriles para transformarlos en autopistas.

Francia orienta también sus problemas de transporte y circulación en el mismo sentido.

¿Acaso puede ercerse que con esto queremos decir que el ferrocarril debe desaparecer? No, mil veces no. Reconocemos las excelencias del ferrocarril y las proclamamos, tanto más cuanto que creemos no puede existir competencia entre el ferrocarril y la autopista, puesto que cada uno de estos medios de transporte tienen bien trazada y definida su esfera de acción, complementándose indistintamente la efi-

ciencia de uno cualquiera de ellos con la existencia del otro. Del mismo modo, la intensificación de las carreteras fué debida al camino de hierro, y al mayor desarrollo de éste ha correspondido un mayor número de aquéllas.

La *Gaceta* acaba de dar estado oficial en España a las autopistas, estando ya en vías de ejecución las de Madrid-Cuenca-Valencia, Madrid-Irún y Oviedo-Gijón.

A dar cuenta de esta fausta nueva, dedicamos el lugar más preferente de nuestras páginas. Para que esta dicha sea completa sólo falta que el Gobierno emprenda también rápidamente la construcción de las autopistas que son de interés nacional, como la de Madrid-Vigo (América), con sus ramales a Pontevedra, Santiago y La Coruña.

Al igual que existen ferrocarriles de carácter estratégico y de interés nacional, debe haber autopistas que reúnan características análogas. La razón para que la de Madrid-Vigo (América) sea reconocida como tal, está en que el puerto de Vigo es el punto de enlace de América con Europa, verdad proclamada por propios y extraños. Así vemos que toda compañía naviera tiene su representación en Vigo. Por ello, pues, a la autopista Madrid-Vigo debe ir vinculado el interés nacional. Estas empresas anuncian las salidas de sus vapores en carteles que hablan con más elocuencia que cualquiera de las mejores plumas que se propusiera cantar las magnificencias de la bahía de Vigo.

Estos carteles nos dicen que en América se conoce y se habla de Vigo, cuando se trata de venir a Europa; que en todos los países extraños, cuando se constituye alguna empresa naviera a base de América y Europa, Vigo es la palabra mágica que asoma a todos los labios.

En consecuencia, la autopista Madrid-Vigo, que une con el centro de España la "puerta de América en Europa" debe considerarse como proyecto nacional.

Influencia decisiva de la Autopista Madrid-Vigo en la vida nacional

Aceptando el hecho indiscutible de que Madrid es centro de España y punto de partida y enlace de todas nuestras vías de comunicación, ya sean estas por ferrocarril ya por carretera, es lógico que de Madrid parta la gran vía que ponga en comunicación a Galicia con el resto de España.

La distancia que existe en línea recta entre Madrid y Vigo es de unos 400 kilómetros, siendo el trazado de su línea férrea de 827 kilómetros y de cerca de 700 el de su carretera. El adjunto gráfico demuestra claramente cuán tardía seguiría siendo la comunicación de Vigo con la capital de España sin la autopista.

La carretera Madrid-Coruña (Vigo), sin duda una de las mejores españolas en remotos tiempos, ya que ella constituía la ruta obligada para visitar la histórica ciudad de Santiago de Compostela, es hoy arcaica y anticuada.

El plan de Firmes Especiales podría haber sido una solución intermedia; pero del examen del adjunto gráfico se deduce claramente que, no obstante su ejecución, toda Galicia continuaría alejada del centro de España.

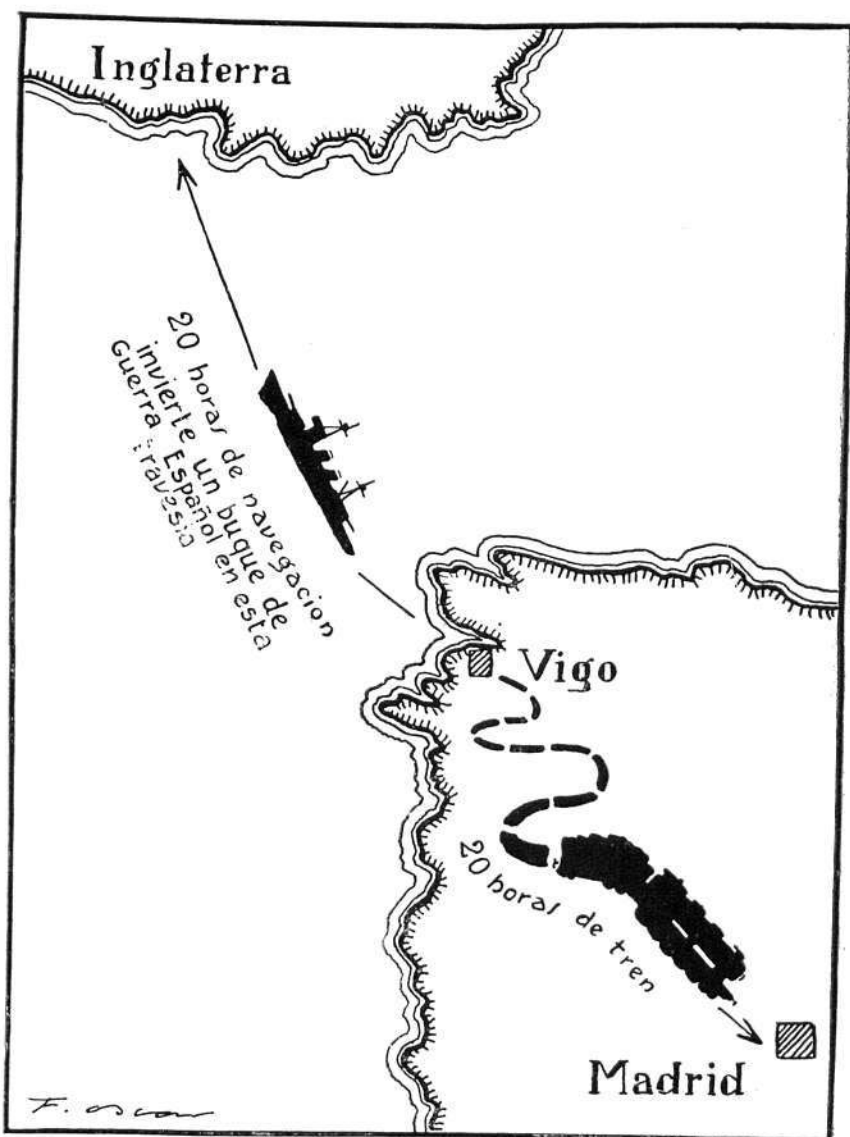
LA ECONOMIA NACIONAL DEMANDABA LA CONSTRUCCION DE ESTA AUTOPISTA, QUE PODEMOS DENOMINAR (ESPAÑA) MADRID-VIGO (AMERICA).

La intensa vida comercial en que nos desenvolvemos exige rápidos viajes a los distintos puntos de la península; incluso las funciones de Gobierno requieren que sus representantes puedan recorrer rápidamente la nación, cuyos destinos les estan encomendados.

El viaje a Galicia en las condiciones en que se realiza en la actualidad es inadmisible. Bien patente quedó en el viaje que el Vicepresidente de nuestro Gobierno hizo a aquellas tierras; inclusive apeló a la aviación para acortar distancias, arriesgándose a las incomodidades que siempre entrañan las rutas aéreas no estando estabilizadas y aseguradas por un constante servicio.

PARA EL TURISMO SERA FACTOR INDISPENSABLE LA RAPIDA COMUNICACION CON GALICIA.—Aun cuando hemos de dedicar capítulo aparte al turismo gallego en sus relaciones con el de España toda y aun con el mundial, al hablar de las comunicaciones con Galicia no queremos callar un hecho reciente, que prueba bien claramente la necesidad de la construcción rápida de esa autopista Madrid-Vigo.

En el segundo cuaderno de VIAJES POR ESPAÑA nos ocupábamos de los cruceros que por el Mediterraneo realiza todos los años el paquebot "France" de la Compañía General Transatlántica Francesa. Pues bien, Don Fernando Conde, gran vigués, presidente de las entidades viguesas y uno de los jefes de la importante casa naviera Conde Hermanos, de Vigo, logró que en el periódico "L'Atlantique", que se publica a bordo de los buques pertenecientes a dicha Compañía, se preconizara la escala en Vigo. Reproducimos el facsímil de di-



Los medios de comunicación existentes hasta la fecha hacen gastar veinte horas en el trayecto de Vigo a Madrid, exactamente el mismo tiempo que emplea un acorazado en llegar a Inglaterra.



Mapa del trazado de firmes especiales, que no soluciona el problema inaplazable del acercamiento de Madrid a Galicia.

cho periódico en la parte que nos afecta, y bastará leer los epígrafes que figuran en él para ver cuan celebradas son nuestras cosas.

Este año el "France" realizará también cruceros por el Mediterráneo; no obstante esto y que su pasaje irá completo, no tocará este buque en ningún puerto español. ¿Puede considerarse como falta de buena voluntad por parte de unos y otros esta innovación? No; y esta negativa la sostiene también el "Atlantic"; el fracaso es debido

única y exclusivamente a la inexistencia de comunicaciones cómodas y rápidas entre nuestra capital y el gran puerto de Vigo, reconocido por todos como uno de los primeros del mundo.

La adjunta fotografía representa a la escuadra inglesa, anclada en la gran bahía de Vigo.

Sabido de todos es cuan amantes son los ingleses de realizar excursiones, y no menos cierto es que estos buques permanecen muchas semanas en las hermosas e imponderables rías gallegas.

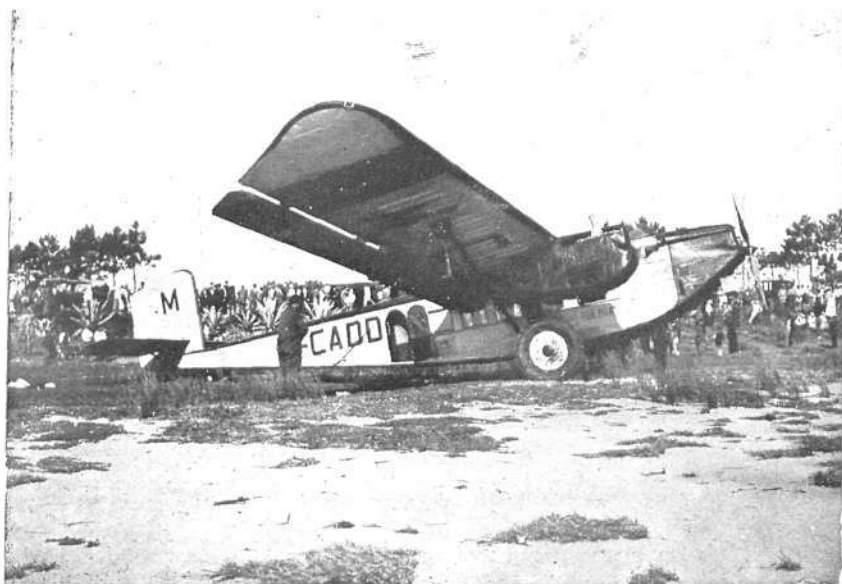
De existir una cómoda y adecuada vía de comunicación entre nuestra capital y aquel puerto, Madrid se vería a buen seguro visitado por la oficialidad de esos buques; y del mismo modo por los miles de pasajeros que estas ciudades flotantes, llamadas trasatlánticos transportan, de los cuales unos 800 entran todos los años en el puerto de Vigo, todos ellos tan amantes de nuestras bellezas, usos y costumbres.

EL PROBLEMA DEL ABASTECIMIENTO DE TODA ESPAÑA, Y DE UN MODO ESPECIAL DE SU CAPITAL, ESTA INTIMAMENTE LIGADO A LA RAPIDA CONSTRUCCION DE ESA GRAN AUTOPISTA.

La carne y el pescado constituyen dos de los alimentos de primera necesidad.

En Porriño (Pontevedra) y en otros lugares de Galicia existen mataderos montados con todos los adelantos y de sus carnes Madrid se abastece ya. Los medios de transporte de que se disponen son aun malos y caros; de modificarse éstos los establecimientos madrileños podrían recibir directamente de esos mataderos las cantidades necesarias para atender a su clientela, y con la supresión de los gastos que originan los intermediarios etc. se conseguiría una gran economía, que redundaría en beneficio del público.

Esto que decimos de la carne puede hacerse extensivo, con mayor motivo al pescado, ya que por no podersele dar salida es destinado a veces para usos bien distintos de los del consumo.



Avión en la playa de La Toja, que fué utilizado por el Vice-presidente de Consejo en su viaje a Galicia.

La primera plana
de "l'Atlantique",
diario que se publi-
ca a bordo de los
barcos de la Com-
pañía General
Trasatlántica fran-
cesa, inserta, según
se muestra, como
atracción extraor-
dinaria, fotogra-
fías de la bahía de
Vigo, cantando las
excelencias del pai-
saje, como lugares
de belleza encanta-
dora y sin igual en
el mundo del tu-
rismo.

25^e ANNÉE

France-Amériques



DERNIÈRES NOUVELLES
PAR T.S.F.
DANS CE NUMÉRO



JOURNAL QUOTIDIEN DES PAQUEBOTS DE LA C^{ie} G^{ie} TRANSATLANTIQUE
DESSERVANT L'AMÉRIQUE DU NORD ET L'AMÉRIQUE CENTRALE

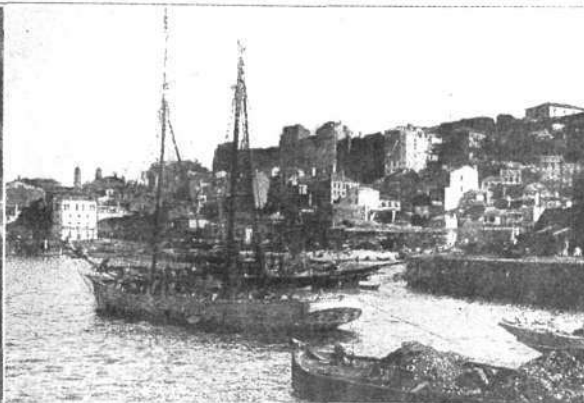
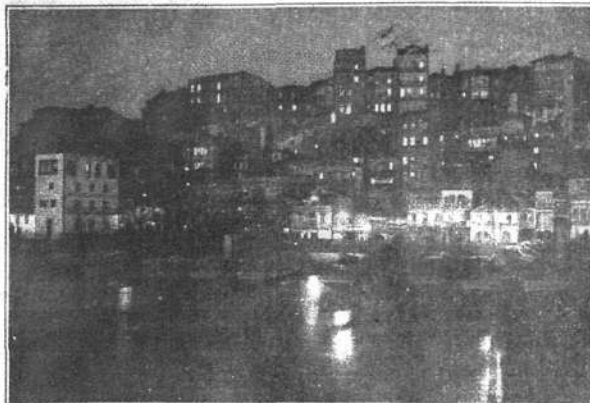
OFFERIDO a los Sres PASAJEROS

DIRECTEUR: LOUIS BOUIN
5, Rue des Mathurins, PARIS

Téléphone: Central 32-13

REDACTION: RUE VAISSANT
FRANÇOIS SCHÉRIER

L'ESPAGNE ENCHANTERESSE : LA BAIE DE VIGO



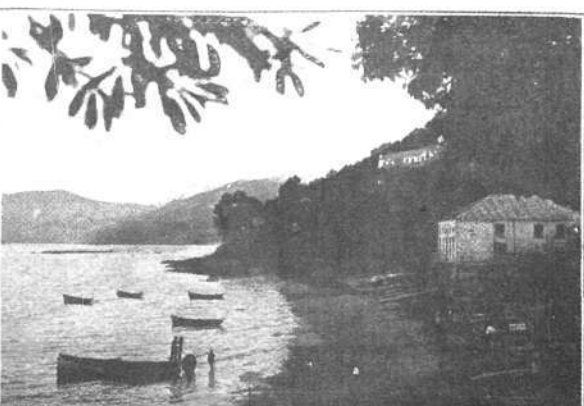
Le Port de Vigo est extrêmement pittoresque : la baie est considérée comme une des plus belles du monde.



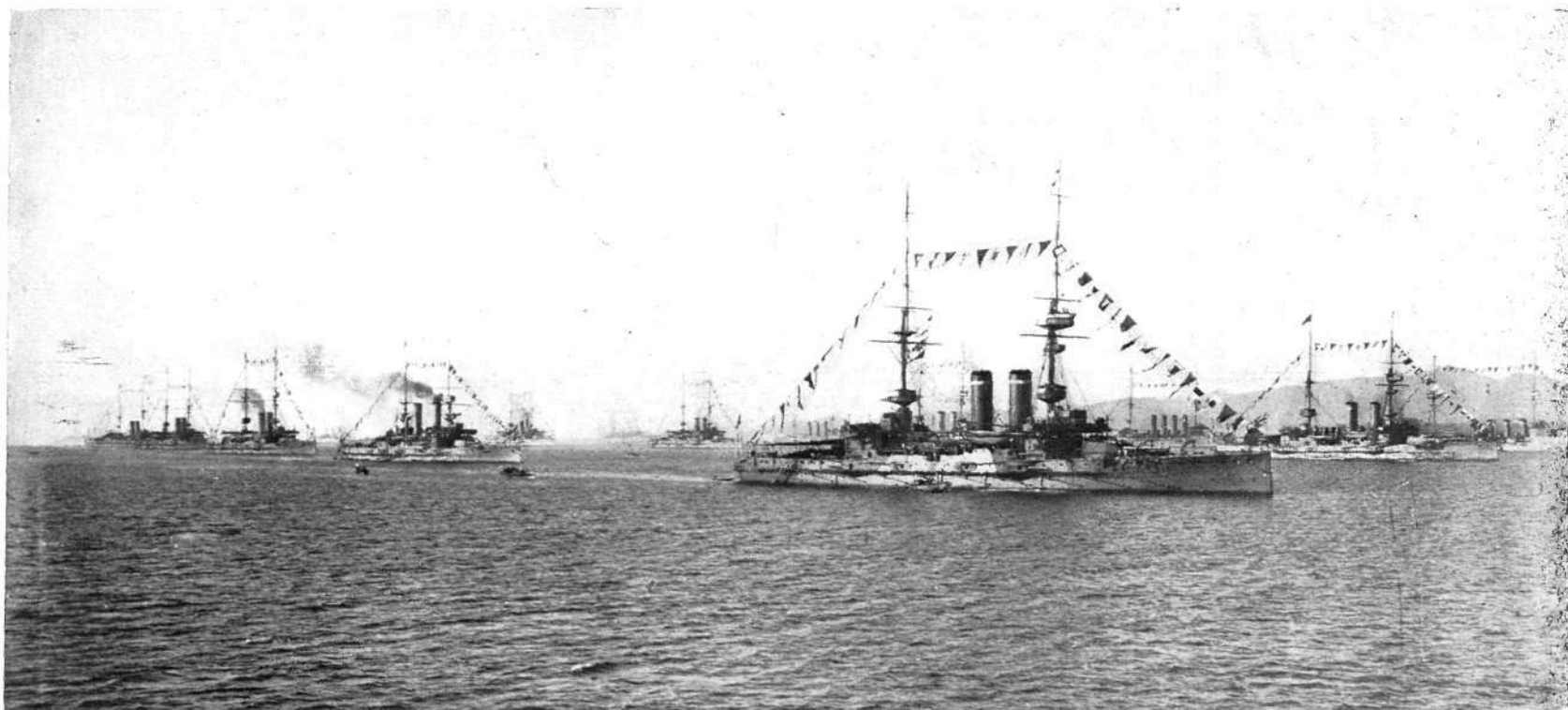
Cette baie et ses environs offrent des bords d'excursions les plus pittoresques.



Au bord d'une mer splendide et sous un ciel toujours bleu.



Cette région incomparable jouit en toute saison d'un climat délicieux.



La escuadra inglesa fondeada en la bahía de Vigo.

Reconocemos lealmente que estos precios son circunstanciales y anómalos y en modo alguno queremos hacernos la ilusión de que por el mero hecho de que existiera la autopista Madrid-Vigo iba a regalársenos el pescado; pero de existir ésta el precio de aquél bajaría sin duda alguna.

El siguiente relato que de persona tan autorizada como es el ilustrísimo señor don Ramón Laforet, diputado provincial de Pontevedra, pudimos escuchar, prueba que esta baja sería inmediata de existir la autopista: "Unos muchachos de Arcade—dijo—se arriesgaron a cargar una camioneta de merluzas en Marín y con ellas llegaron a Madrid. En aquel día el precio del pescado en la plaza de los Mosenses se cotizó con una baja muy considerable, porque los muchachos, después de realizar su mercancía, lanzaron la especie de que otras camionetas, cargadas asimismo de pescado, venían tras de la suya".

Otra prueba de la necesidad de que exista rápida comunicación

con Vigo es que funcionando allí 55 fábricas de conservas de pescado, algunas de ellas tan importantes como las de los señores Massó, Alonso Curvera, etc., de tal capacidad y perfección que se las puede citar como modelos en su clase y cuyas marcas gozan de fama mundial en nuestros mercados, apenas son conocidas.

Y a mayor abundamiento terminaremos transcribiendo palabras pronunciadas por el excelentísimo señor don Daniel de la Sota, que al frente de la Diputación de Pontevedra está realizando labor tan extraordinaria y de la que nos ocupamos en otro lugar de este número.

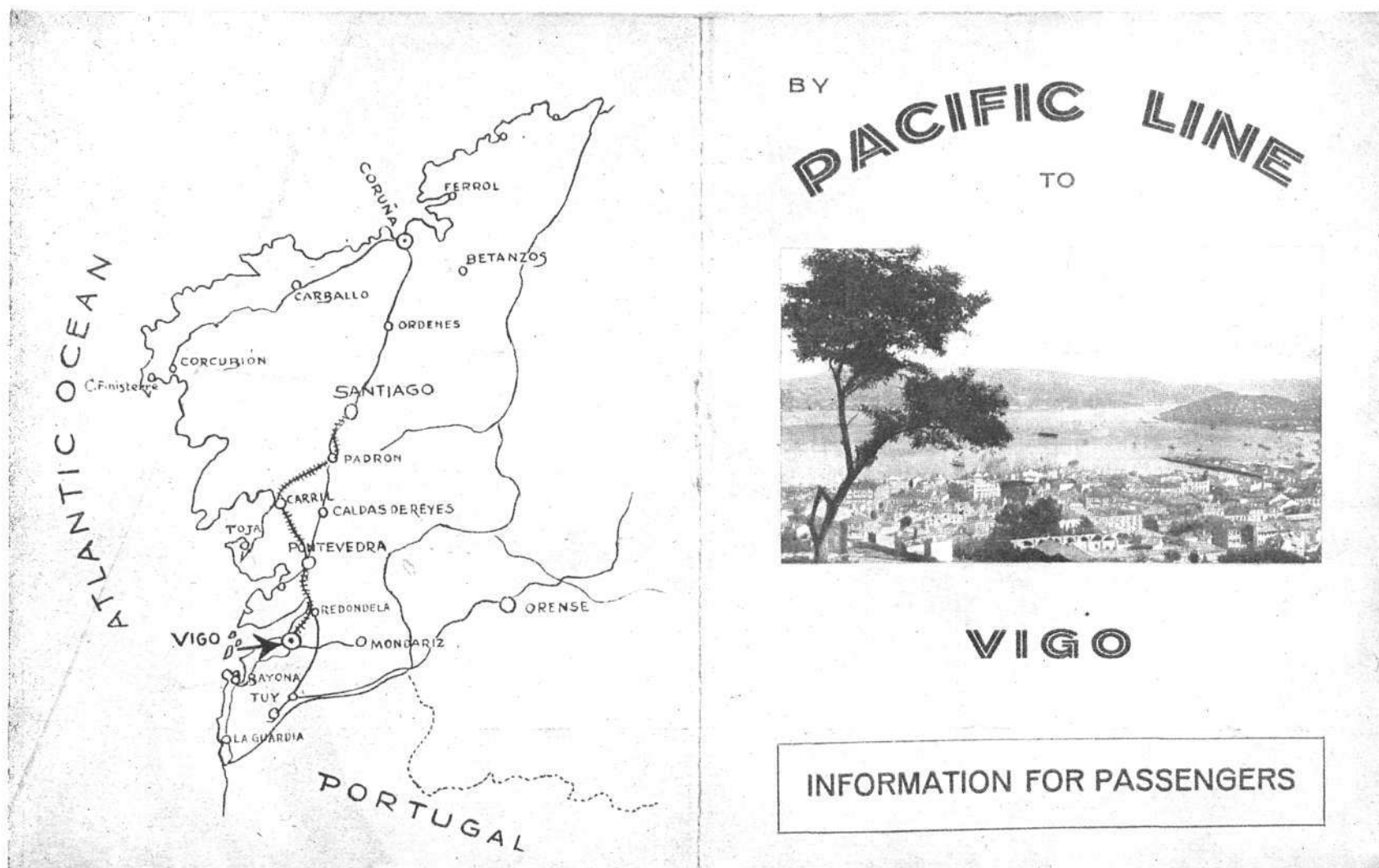
"El gallego—dijo—cruza los mares y va a Buenos Aires como si se tratara de la cosa más natural del mundo y por precio, algunas veces, tan ínfimo como lo es el de OCHENTA pesetas; en cambio, tiene miedo y recela de emprender un viaje hacia el interior de España".



El pescado sobrante se vende para abono.



¡A real el kilo de sardinas!



Facsímil de la cubierta de un folleto de la «Pacific Line» que señala a Vigo como puerto de entrada a Europa.

El puerto de Vigo es la base del resurgimiento del Turismo Español

No constituye tarea difícil llegar a lograr que España ocupe el preeminente lugar que en el Turismo mundial le corresponde por su historia y tradición, siempre que los directores del mismo sepan aprovechar los grandes recursos que nos ofrece a los españoles nuestra maravillosa e imponderable situación geográfica.

El puerto de Vigo ha sido proclamado “*urbis et orbe*” como el mejor punto de enlace entre América y Europa. Buena prueba de esto es que los trasatlánticos clasificados entre los más grandes y lujosos que cruzan los mares, que transportan la casi totalidad de los turistas del otro lado del Atlántico, tocan en Vigo. Según datos oficiales, la cifra de vapores de esta clase es la siguiente: 250 ingleses, 242 alemanes, 156 holandeses, 158 franceses y 76 noruegos. Teniendo en cuenta que Vigo dista solamente 400 kilómetros de nuestra capital, que es también paso obligado terrestre para los países que comprende la Europa Central y que desean admirar la gran riqueza naciente del norte de África, fácilmente puede comprenderse cuan necesario es que nosotros nos afanemos en conquistar, atraer y retener, al igual que otros países, esa “riqueza invisible” que constituye el Turismo; máxime cuando, por sí sólo, entra en nuestra nación por la gran puerta que en el Atlántico poseemos.

Es, pues, en el puerto de Vigo donde debe intensificarse activamente la propaganda en favor de nuestro Turismo, estudiando con la mayor voluntad y entusias-

mo los múltiples problemas que con él se relacionan, teniendo bien presente que en aquel puerto existe constantemente una gran población flotante que, la mayor parte de las veces, viaja por el mero placer que supone conocer y admirar nuevos países.

¿Qué otra nación del mundo guarda dentro de sí un tan grande mercado de turismo como la nuestra?

Abramos, pues, grandes vías de comunicación que unan este soberbio puerto con nuestro capital, y, de este modo, es indudable que el triunfo será nuestro. Con un poco que de nuestra parte pongamos, el éxito será completo, ya que la mayor propaganda nos la hacen y seguirán haciendo las grandes empresas navieras, las cuales, como puede verse en las cubiertas y algunas de las páginas que reproducimos de los folletos que edita para sus pasajeros la The Pacific Line (1), hablan de Vigo como nosotros mismos no hemos hecho.

Que nuestro Patronato Oficial de Turismo estudie con la debida atención el valor que tiene y la influencia que ejerce el puerto de Vigo en este sentido para la vida de la nación, y, a buen seguro, que reconocerá cuán justo es todo lo que decimos.

(1) Hacemos la cita de esta Compañía, del mismo modo que podríamos hablar de cualquiera otra de las muchas extranjeras que en Vigo existen, ya que todas, sin excepción, rinden el justo tributo de admiración a este gran puerto.



VIGO, the great Spanish Atlantic port, is situated in the most beautiful part of Galicia, on the shores of a bay, which ranks as one of the largest and most picturesque in the world.

The rapidly progressing town with its modern streets and good shops is well worth visiting and a stay of a few days will afford great opportunities for enjoyable country

Transport Agencies

"La Internacional" in front of Landing Stage.
"La Villalonga", calle Castelar 3. (Railway booking office for railway tickets and baggage bookings adjoining.)

Electric Trams

Tram N.º 1. Between Pereiro (Cemetery) and Cal. arío Starting from Hotel Moderno.
Tram N.º 2. Between Bouzas and Los Cabos Starting from

Same tour by Motor car (distance about 22 kilometres) through beautiful country, stop at Panjón (splendid sands and bathing).

By Motor launches and/or River steamers

Cangas on the other side of the river, departure every hour; return by the same way or walk to Moaña with opportunity of return every two hours.



By "Empresa Casal". Starting from Policarpo Sanz 11. At 12.30 p. m. and 18.30 p. m. to Tuy and La Guardia. Fare respectively ptas. 3, and pesetas 6.

TO PUENTEAREAS

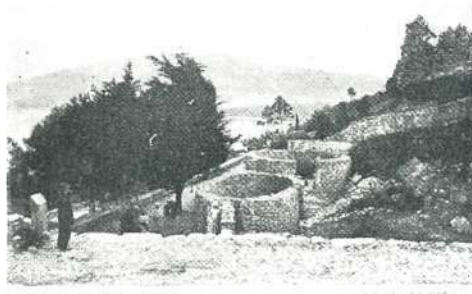
By "Empresa Ojea". Starting from Urzáiz, 8. (Derby Bar). At 7.30 a. m., noon, and 6.30 p. m. Fare ptas. 5.

TO MONDARIZ

By "Empresa Raul Garcia". Starting from Ave. Garcia Barbón 2. At 10 a. m. Fare ptas. 10.

TO LA CAÑIZA, RIBADAVIA AND ORENSE

By "Empresa Suárez". Starting from Policarpo Sanz 11. At 3 p. m. Fare respectively, ptas. 8; ptas. 8, and ptas. 10.



3.) Day or Long Distance Excursions
To La Guardia. (Via Bayona). By motor-car distance about 52 kilometres, visit to Monte Santa Tecla. Archaeological remains; Superb panorama.

To Tuy. By motor-car, distance 37 kilometres. Ancient and famous city on the river Miño on the Portuguese frontier.

To Mondariz. Renowned mineral springs; by motor-car distance about 40 kilometres. A few day's stay very beneficial to health. Grand Hotel Peñador. Visit to Castle of Sobroso.

To Arcade and Castle of Sotomayor. By motor-car, distance about 34 kilometres, on the way to Pontevedra. Near by Puente Sampayo and mountain of Nuestra Señora de la Peña 1,150 feet above sea level.

Railway Trains

To Madrid. (Direct car) and to Hendaye. (Change at Venta de Baños) at 7 a. m. (Correo) and 2 p. m. (Express.)

To Santiago. (Direct) at 8 a. m., 1.10 and 4.30 p. m. (via Pontevedra.)

To Portugal. at 7 a. m. (Correo) up to Goillarey. (Spanish frontier, thence by car to Valença on Portuguese side for the Correo from Valença to Lisbon at 9 a. m.) At 12.10 p. m. to Valença (Portugal) connecting with Rapid to Lisbon at 2.14 p. m.

(All tariffs and time-tables subject to alterations.)

Las páginas del folleto se dedican a ensalzar los encantos de la tierra gallega y constituyen una verdadera guía turística de Vigo que nos hacen en el extranjero.

LO INEXPLICABLE ⁽¹⁾

Confiemos en el porvenir.

Acaba de prorrogarse por cuatro meses el Contrato entre el Estado y la Compañía Trasatlántica Española. Mas... si el éxito ha de ser distinto del hasta ahora logrado—lo cual es muy lógico suponer—la orientación tiene que ser muy diferente.

Desde luego, por interés nacional, por decoro y porque así conviene en primer término a la Compañía, debe cesar su olvido a este puerto: incomprensible actitud al denegar reiteradamente la escala en Vigo de sus vapores que van del Cantábrico a Cuba y New York y al diferir indefinidamente el funcionamiento de la línea del Norte de España a Suramérica.

No hemos de extremar los razonamientos. Bastará con que reproduzcamos globalmente algunos datos estadísticos bien contrastados. Y reservaremos para otra ocasión más copiosos pormenores, en gracia ahora a la brevedad.

Durante el último quinquenio—menos importante que los anteriores—las Compañías extranjeras han tenido en Vigo el siguiente tráfico:

LINEA CUBA-MEXICO (Ida)

Pasajeros, 37.542.—Toneladas de carga, 25.422.—Ptas. 22.132.230.

LINEA BRASIL-RIO DE LA PLATA (Ida)

Pasajeros, 75.966.—Toneladas de carga, 40.474.—Ptas. 44.588.370

Tales cifras corresponden solamente a los vapores que salieron de Vigo para América, pudiendo calcularse cuando menos en igual cuantía el importe del pasaje y carga de aquella procedencia aquí desembarcados.

Hay, además, otras líneas secundarias como la del Pacífico por Panamá, a cargo de varias Compañías, y la directa Vigo-New York. Esta se halla solo servida por una Compañía francesa, la Générale

Trasatlántique, y tuvo durante los últimos cinco años 3.642 pasajeros de ida y 9.899 de regreso, que representan 77.623.583 de pesetas. Quede también consignado este testimonio irrefutable.

¿No cree el lector que, cuando vaya a regir el nuevo contrato, tendrá muy presente nuestra Compañía Trasatlántica la existencia del gran puerto de Vigo?

Si la nación y los accionistas desean vida próspera a esta necesaria empresa marítima, es igual indudable que deben atenerse a las realidades.

Los Poderes públicos no ignoran la preponderancia de Vigo en el intercambio hispanoamericano merced al concurso de numerosas Compañías extranjeras a quienes debemos gratitud.

Y esas fecundas relaciones fraternales se intensificarán al hacer escala inmediata en este puerto los trasatlánticos españoles, culminando pronto el desarrollo del turismo y el comercio con los pueblos de Ultramar mediante la AUTOVIA VIGO-MADRID cuya inauguración será para la Raza una gloriosa efemérides.

DÁMASO CASTEJON

Secretario de la Cámara Oficial de Comercio de Vigo.

(1) Habiendo examinado las listas de nombres de las diferentes Compañías navieras cuyos buques hacen escala en Vigo, nos sorprendió que la Trasatlántica Española, en sus viajes a América, prescindiera de este puerto, único en el mundo. Consultamos a la Cámara de Comercio y Navegación de Vigo, y su secretario, don Dámaso Castejón, nos suministró las adjuntas cuartillas y nos manifestó que en reciente reunión en la que estuvieron presentes casi todas las casas consignatarias españolas se ofreció a la Trasatlántica la unidad de la carga que sale de Vigo, así como la misma proporción respecto del pasaje.

Se agregó que a estas cuestiones habían coadyuvado las Cámaras de Comercio españolas de Nueva York, Habana y otras Repúblicas americanas. Sin duda porque su antiguo contrato se lo impedía la Trasatlántica no aceptó tales proposiciones; pero es de esperar que en el nuevo queden salvadas aquellas dificultades.



Compañías Francesas == Sud Atlantique == y Changeurs Reunis

Vapores de gran lujo extrarápidos

Para Río de Janeiro, Santos, Montevideo y Buenos Aires, saldrán de Vigo los siguientes vapores de 26.000 caballos de fuerza y cuatro hélices.

16 septiembre... «MASSILIA» { De Vigo a Buenos Aires,
13 días y medio.

7 octubre... «LUTETIA»

Para Lisboa, Madera, Río de Janeiro, Santos, Montevideo y Buenos Aires:

27 septiembre... «Lipari».

Salidas de La Coruña

Para Leixoes, Dakar, Río de Janeiro, Santos, Montevideo y Buenos Aires:

11 septiembre... «GROIX»

AGENTES GENERALES EN ESPAÑA:

ANTONIO CONDE, HIJOS

Vigo: Apartado, 14

La Coruña:

Calle de Luis Taboada, 4

Plaza de Orense, 2

Compagnie Générale Transatlantique

Servicio regular desde Vigo a Nueva York y regreso

PROXIMAS SALIDAS

17 septiembre... «Roussillon».
8 octubre... «La Bourdonnais».
29 octubre... «Roussillon».

Admiten pasajeros de cámara, de tercera clase, y carga

INFORMARAN LOS AGENTES

ANTONIO CONDE, HIJOS

Calle de Luis Taboada, 4

Apartado 14.—VIGO

Modesto Bobillo

5, Policarpo Sanz, 5.—VIGO

Almacenista de tejidos de algodón, lana y seda.

Paquetería, mercería y bordados. Mantas de lana

y algodón. Colchas de todas clases. Alfombras,

linoleums, hules y gutaperchas

VENTAS AL POR MAYOR

Tiene una Sección de ventas al detall con precios rigurosamente fijos

Construcciones navales "P. FREIRE"

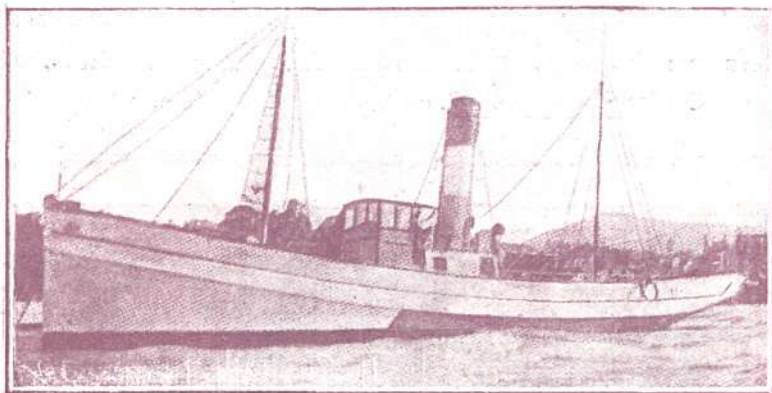
BOUZAS (Vigo)

Calderería gruesa MAQUINARIA Astillero Carro-varadero

Construcción de toda clase de calderas marinas y terrestres.—Hornos para calderas. Tostadores para fábricas de conservas.

Construcción de máquinas marinas de triple y doble expansión.—Trituradoras de toda clase de minerales.

Construcción de lanchas de recreo para servicio de puertos, sanidad, etc.—Proveedores de Obras de Puertos.



Fundición de toda clase de metales.—Hélices de bronce y hierro calculadas y hechas a terraja según la fuerza de la máquina.—Construcción de toda clase de vapores para la pesca, tarraferos, parejeros, besugueros, etc. y monturas.—Oficina técnica para toda clase de estudios y proyectos.

PRESUPUESTOS GRATIS

Pídanse en:

BOUZAS (Vigo). — CORUÑA, Santa Lucía, 26 28. — CADIZ, Santo Domingo, 1

Gandara y Haz, Ltda.

FABRICANTES
DE CONSERVAS
Y SALAZONES
DE PESCADOS

VIGO (España)

Apartado 60

Droguería Moderna

LUIS ESTEBAN

D. Gonzalo, 6

PONTEVEDRA

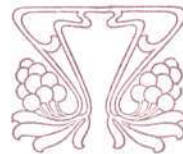
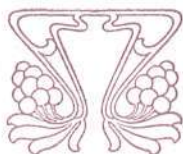


Cervezas de Santander

SOCIEDAD ANÓNIMA

Gran Fábrica "LA BARXA"

VIGO



Fábricas en Santander, Cádiz, Valladolid y León

MIGUEL MARTINEZ RAMOS

Fábrica de escabeches y salazones LA FAVORITA

(MARCA REGISTRADA)

Exportación de pescados frescos, salados y mariscos.

VIGO: Real, 28 Dirección telegráfica y telefónica: **Rapescados**

Teléfonos: Fábrica, 108; domicilio, 895; Oficinas, 180

Conferencias de 4 a 7, en la Oficina, al teléfono 180

"MADAME X"



Fajas de
caucho-
lina pa-
ra adel-
gazar

CORSES reducen el talle
CORAZAS rectifican la línea
SOSTENES embellecen el busto
APARATOS de belleza facial
DUCHAS para senos y vaginales

Apósito mensual
Cajitas para viaje
Ajueres sanitarios

"Madame X"
VIGO

Victoria, 8

GRAN HOTEL CONTINENTAL VIGO

El único preferido por familias y
extranjeros, por su situación
frente al mar

Todas las habitaciones son
exteriores

Ascensor y calefacción central



Lloyd Norte Aleman-Bremen

Línea del Brasil - La Plata

Directamente para Lisboa, Río
Janeiro, Santos, Montevideo y
Buenos Aires, saldrán de Vigo
los rápidos vapores correos de
gran porte:

12 de Septiembre, SIERRA MORENA	Pesetas	638'70
20 de Septiembre, WESER	"	593'70
3 de Octubre, SIERRA CORDOBA	"	638'70
24 de Octubre, SIERRA VENTANA	"	638'70
1 de Noviembre, MADRID	"	593'70
14 de Noviembre, SIERRA MORENA	"	638'70
22 de Noviembre, WERRA	"	593'70
5 de Diciembre, SIERRA CORDOBA	"	638'70
13 de Diciembre, WESER	"	593'70

NOTA: Los vapores SIERRAS admiten pasajeros de primera, tercera, camarote y tercera corriente.

El MADRID, WERRA y WESER escalan también en los puertos de San Francisco do Sul y Río Grande do Sul, admitiendo pasajeros de intermedia, tercera camarote y tercera corriente.

LINEA DE CUBA

Directamente para La Habana y Galvestón saldrán de VILLAGARCIA y VIGO:

20 de Septiembre, SEYDLITZ.
20 de Octubre, YORCK.
20 de Noviembre, SEYDLITZ.

Admitiendo pasajeros de cámara, segunda económica y tercera clase.

Precio en cámara desde pesetas 950 hasta 1.190, según camarote y cubierta.
Precio en segunda económica, pesetas 825.

Precio en tercera clase, pesetas 545'45.

Todos los pasajeros de tercera clase tienen a su disposición un amplio salón comedor, fumador y sala de conversación.

Las comidas son abundantes y muy variadas, siendo servidas por camareros uniformados.

Para más detalles informa el Agente General para España, de la Compañía.

LUIS GARCIA-REBOREDO ISLA

VIGO: García Olloqui, núm. 2.

VILLAGARCIA, Marina, 14.

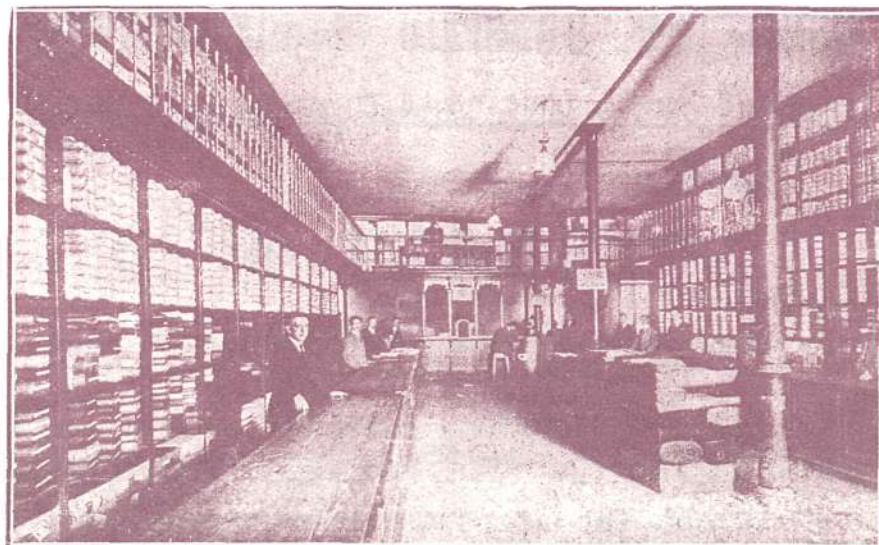


CONSULTORIO TECNICO MERCANTIL

Eduarzen, 25, 1.º-VIGO

PERITAJE. LEGISLACION.
AVERIAS. BALANCES.
REVISIONES. INTERVENCION.
FINANZAS. DICTAMENES.

DIRECTOR:
DAMASO CASTEJON
PROFESOR DE LA ESCUELA OFICIAL DE COMERCIO



ALMACENES DE GENEROS EXTRANJEROS

SIEMPRE LAS ULTIMAS NOVEDADES

SUCESORES DE TEODORO GOMEZ

Policarpo Sanz, 3. VIGO Apartado núm. 27

"UNION y EUROPA" Hotel - Bar - Restaurant

El más céntrico y acreditado

Príncipe, 52.-VIGO

CITROËN

Representante para Galicia: **MANUEL NEIRA**

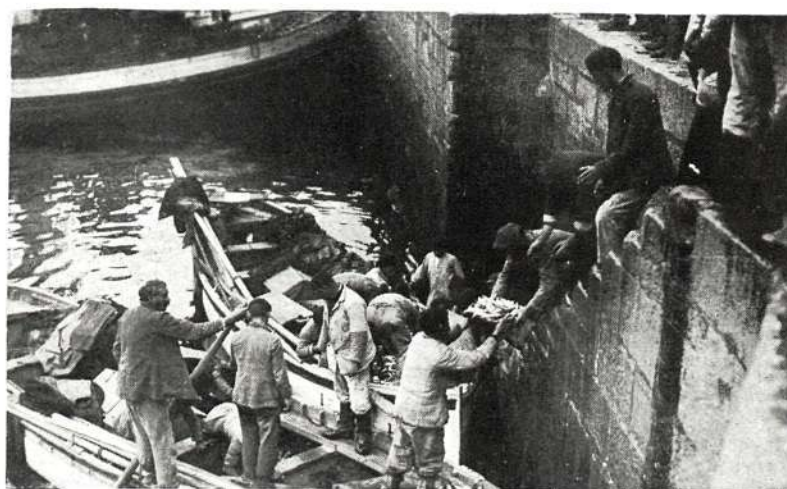
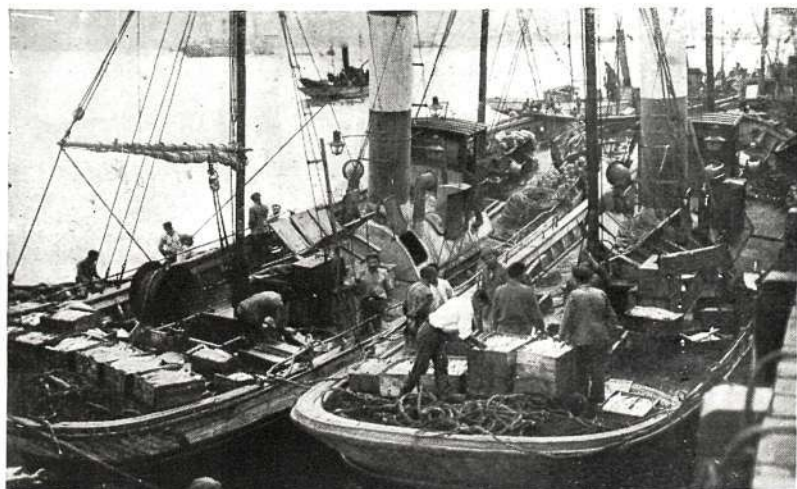
VIGO - CORUÑA - LUGO - ORENSE

VIGO = SU PUERTO PESQUERO

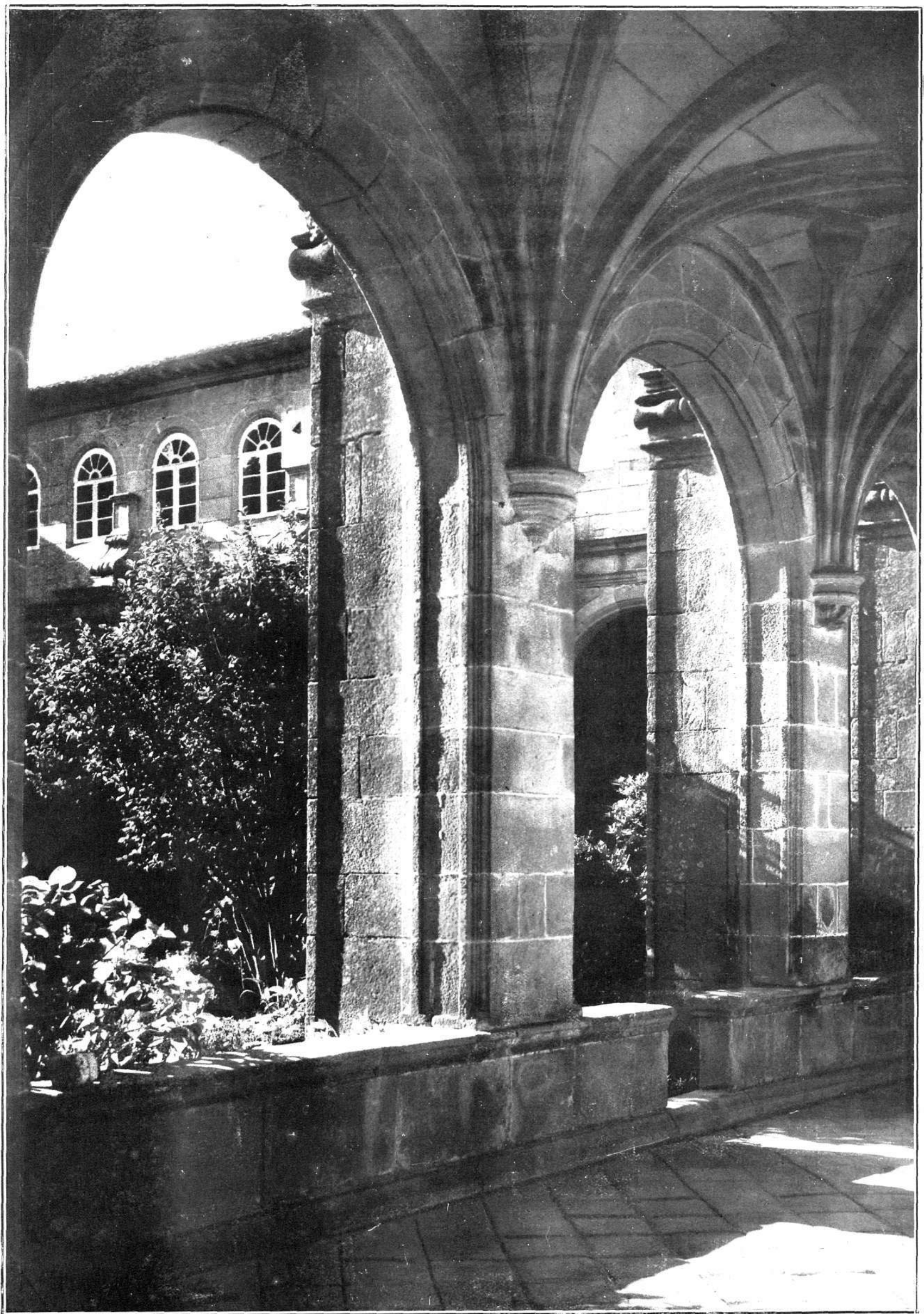
Es de necesidad absoluta que Vigo quede rápidamente dotado de todos los adelantos modernos, que permitan llevar a cabo con la mayor rapidez posible todas las operaciones derivadas de su industria pesquera.

Afortunadamente, las declaraciones rotundas, categóricas, que el señor ministro de Fomento hizo en su reciente visita a Vigo, en el sentido de que la cuota de cooperación del uno y medio por ciento del valor del pescado que en cada puerto pesquero se desembarque, será dedicada **única y exclusivamente** a atenciones del mismo, dan derecho a afirmar que Vigo será, en plazo muy breve, el primer puerto pesquero de España.

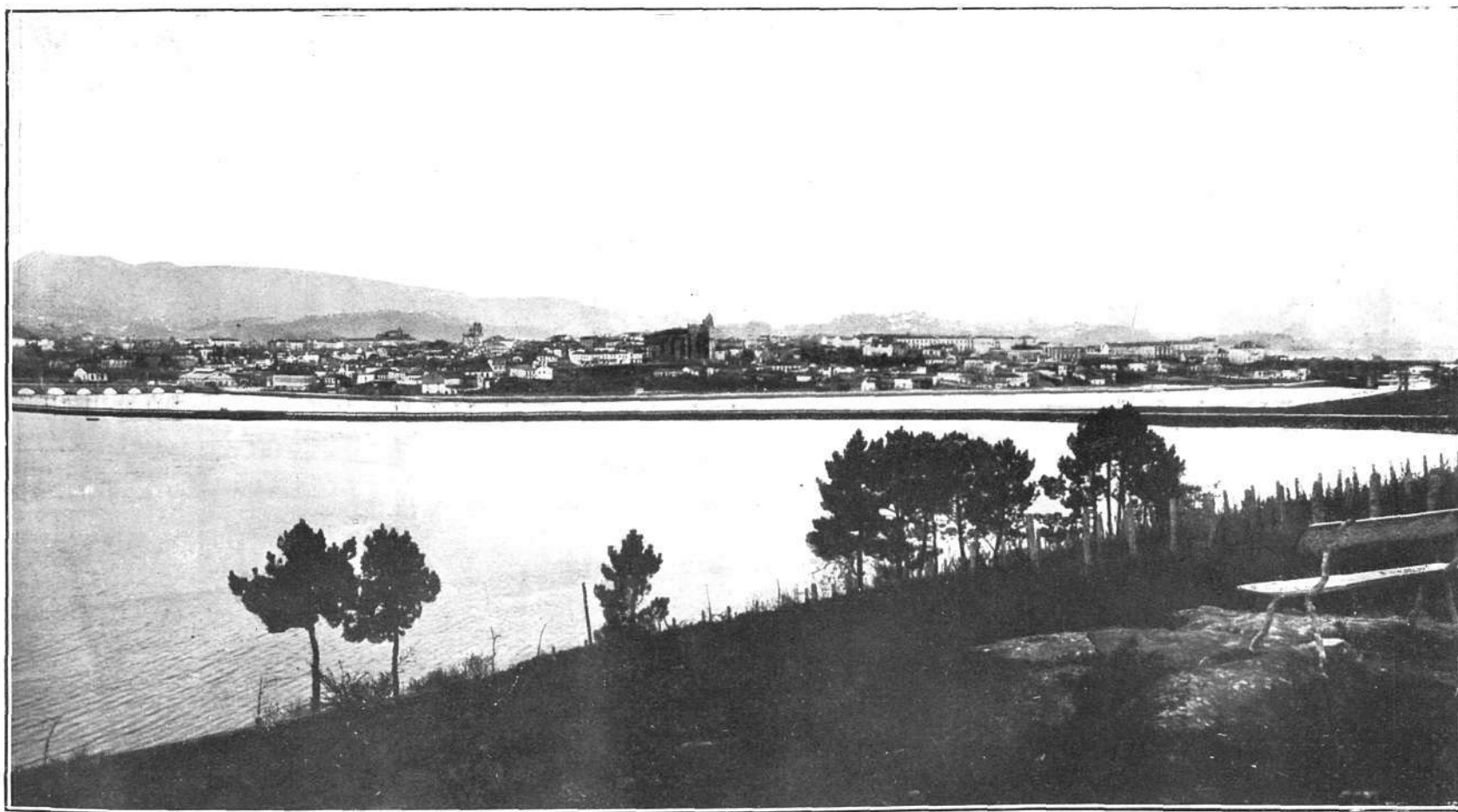
Y que, de disponer de adecuadas y rápidas vías de comunicación, esta inmensa riqueza se hará sentir en el fiel de la balanza de toda la economía nacional, acusando un gran aumento de prosperidad.



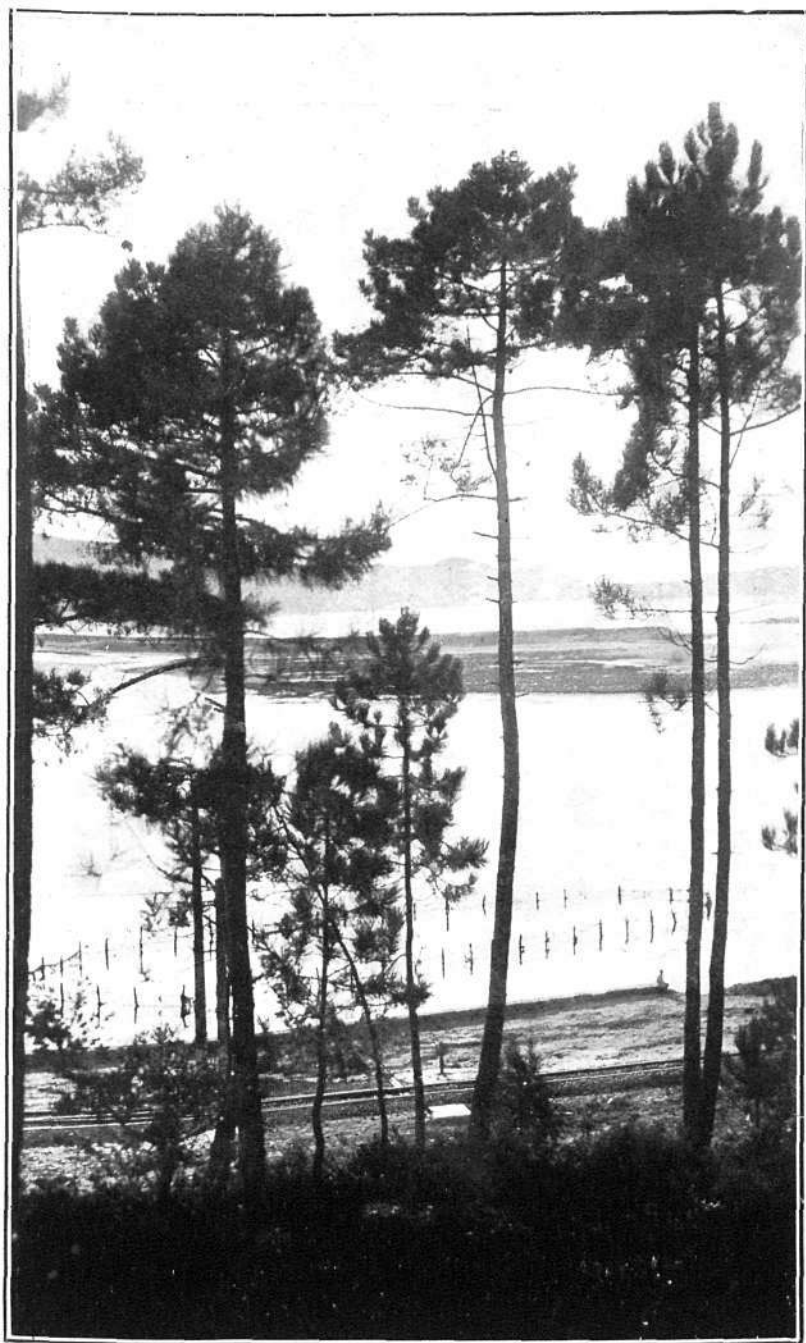
Estas fotografías demuestran el intenso movimiento pesquero del puerto de Vigo



Bellezas arquitectónicas de Pontevedra.—Claustro del famoso Monasterio de la Merced, en Poyo.



Vista parcial de Pontevedra.



Alrededores de Vigo.--Un detalle de su bahía,

La provincia de Pontevedra y su turismo

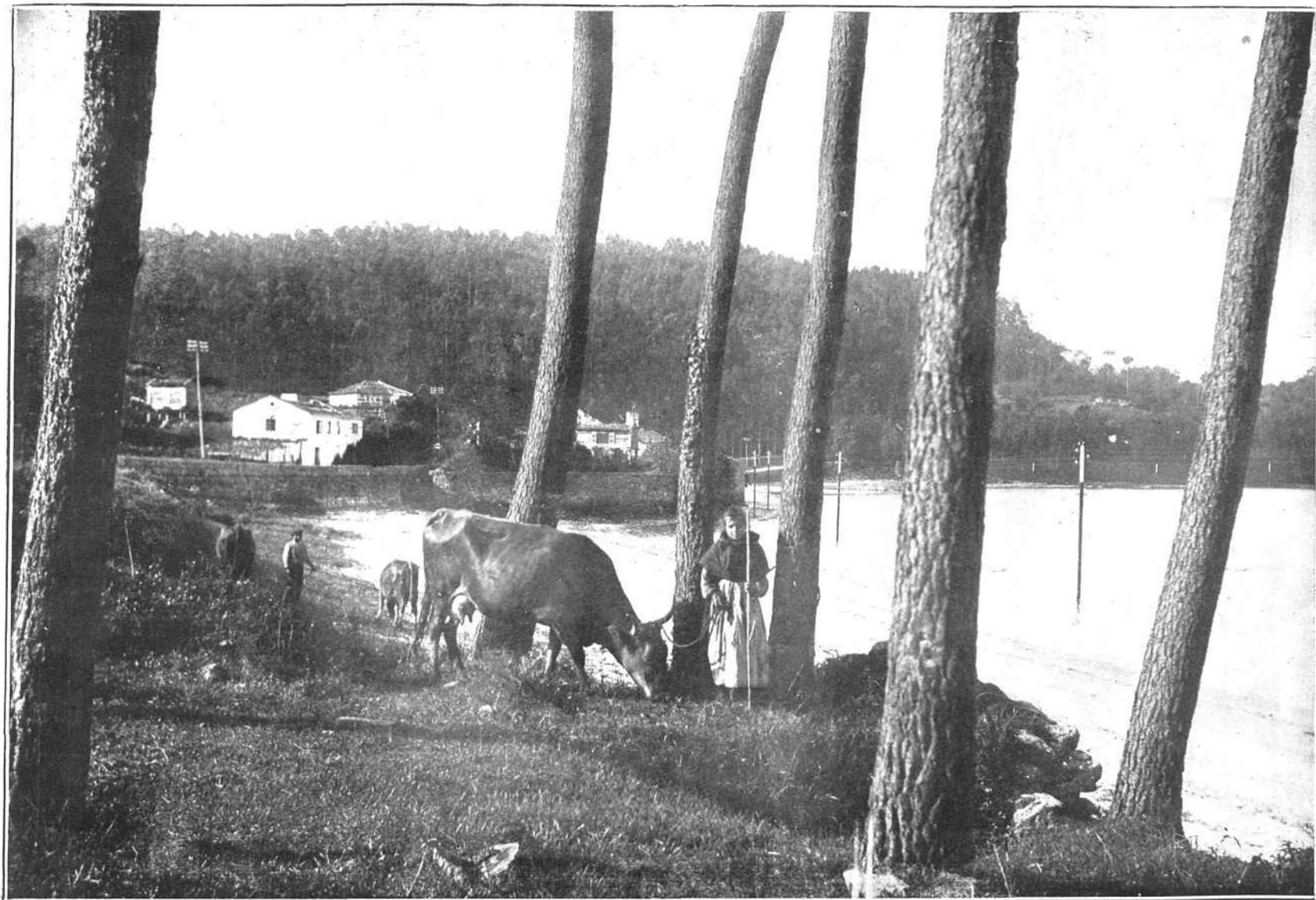
Toda persona que visita por primera vez estas tierras gallegas, sea español o extranjero, experimenta gran sensación, mezcla de sorpresa y bienestar, al contemplar la espléndida belleza que encierran sus rías bajas, los "pazos" característicos y sus antiguos castillos y ciudades. Podría decirse de estas tierras que fueron creadas únicamente para solaz y esparcimiento del turista.

Alguien dijo que Pontevedra era la Suiza española; son siempre molestas las comparaciones. No es posible establecer comparación entre la vida esplendorosa, llena de alegría y luz, de estas tierras de Galicia: sus campiñas llenas de eterno verdor, la majestad de ese océano que la circunda y baña y cuyas aguas, al ser surcadas, van dejando en su camino refulgente estela. ¿Cómo parangonar este cúmulo de belleza con lo que encarnan las frías aguas de unos lagos?

En tierras de Pontevedra existen termas y balnearios, algunos de ellos de origen tan antiguo que ya en tiempos de los romanos eran conocidos y frecuentados; y algunos como Mondariz y La Toja, los mejores de España y de fama mundial por las maravillosas curas de sus aguas. De todos y de cada uno de ellos nos iremos ocupando.



Alrededores de Pontevedra.—Un aspecto de la costa, desde la carretera de Marín.



Un rincón de Pontevedra, que tiene toda la belleza evocadora de los más famosos paisajes de Suiza.

PONTEVEDRA, capital de la provincia de su nombre, está situada en la parte interior de una hermosa bahía que ofrece puerto seguro a los innumerables barcos que en ella tocan. Su origen es antiquísimo, y se llamó primeramente Dous Pontes, y después, en el siglo XII, tomó el nombre de Pontis Veteri, atribuyendo como su fundador al griego Teucro, hijo de Telamón. La villa de Pontevedra fué donada a la iglesia de Santiago por Fernando II, figurando intensamente en las luchas dinásticas señoriales del siglo XV. Su judería fué rica, cuyo barrio se conserva en parte en la actualidad. Patria de eminentes hombres como los poetas Murruais, P. Sarmiento, Said Armesto, etc., e ilustres marinos como Sarmiento de la Gamboa y los hermanos Nadal; tomando de día en día mayor fundamento la creencia de que en el lugar de Porto Santo nació el gran navegante Cristóbal Colón.

Las calles de Pontevedra, estrechas y sinuosas, ennoblecidas por bellos palacios, la sugestiva arquitectura de las casonas, que recuerdan los "pazos" aldeanos, sus jardines, las típicas calles que constituyen el antiguo barrio judío; todo ello posee una atrayente belleza. Y en sus pintorescos alrededores, donde la brisa de la ría trae los perfumes del mar, y la divina belleza de las cumbres desciende hasta el río en admirables declives, es donde pueden ofrecerse al turista las mayores emotividades, porque Pontevedra es ella toda la tierra de la emoción.



PAZO DE OCA. - Fachada principal desde el Pasadizo de la Capilla. Es este quizá el pazo más visitado de Galicia. Situado en tierras del Ulloa, pertenece - - - hoy día a los marqueses de Camarasa - - -



Aspectos de la antigua Pontevedra.—Final de la calle de Manuel Quiroga, y calle de la Amargura, del antiguo barrio judío.

Dominando las aguas de la ría, como obra de los marinos, se encuentra la iglesia de Santa María la Grande—siglo XVI—, el más sugestivo monumento de Pontevedra, erigido a costa del gremio de mareantes.

La fachada y torre están ricamente ornamentadas, con gran profusión de estatuas, entre las que figuran las de Santa Bárbara y Santa Catalina, patronas de la gente del mar. Es digno de mencionarse también el magnífico rosetón con la imagen de Santo Tomás.

Constituyen el interior tres naves con columnas funiculares, que sostienen sus grandes bóvedas nervadas, causando verdadera admiración sus grandes retablos churriguerescos, los cuales contribuyen a la riqueza decorativa de esta iglesia admirable.



Pontevedra.—Pórtico de Sta. María



Abside y arco toral cairelado de la iglesia.



Pontevedra.—Un aspecto de la ciudad moderna. La calle de Michelana.

Pazo de Picoña, emplazado en Salcedo (Pontevedra)

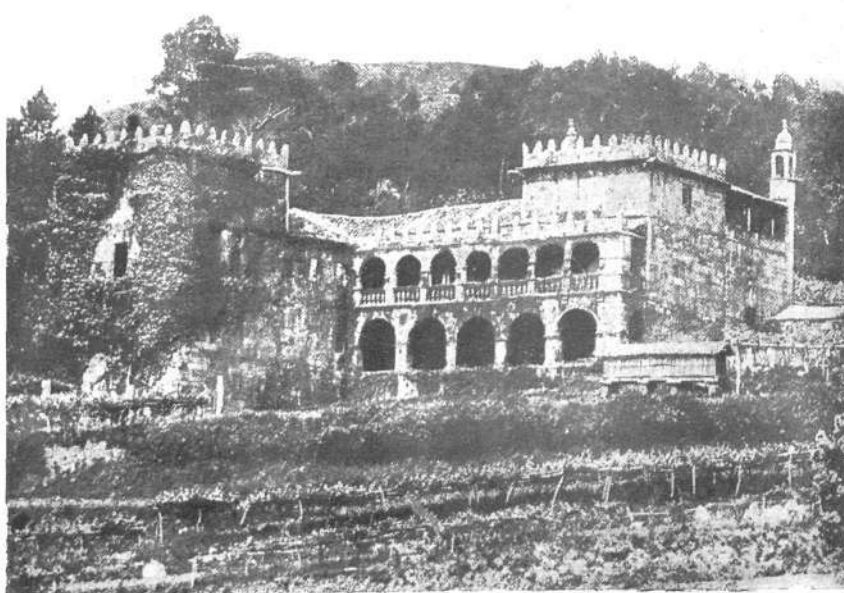
Fue aquí uno de los Pazos más rientes que esmaltan la incomparable tierra de Galicia. Su arquitectura es notabilísima por el claustro alto, que se conserva en el mejor estado, y por su portal labrado a cincel. Data de la época de Felipe II, año 1590. El Papa Gregorio X concedió a sus señores diversos privilegios que se han transmitido ininterrumpidamente. A la Picoña van unidos los apellidos ilustres de Troncoso y Lira, muy conocidos en las revueltas del antiguo reino de Galicia...

No obstante el ambien-

te guerrero en que se movían sus señores, los Pazos eran un refugio donde la vida se remansaba en una paz verdaderamente virgiliana. En el salón grande, el señor sentaba

en torno suyo a todos sus colonos. Corría la petaca de mano en mano. Y el señor, que era tan discreto como sesudo, discurría sobre los sucesos más salientes del lugar o de los que venían de América.

Así discurría la velada, hasta que la campana de la Capilla llamaba a todos al Rosario, síntesis de la religiosidad de aquellos tiempos.



PAISAJES DE LA
PROVINCIA DE
PONTEVEDRA

Playa de la Lanza-
da (Ayuntamiento
del Grove), donde
se emplazará un
magnífico Sana-
torio.

Vista de la Torre de
la Lanzada, de ori-
gen fenicio, y San-
tuario del mismo
nombre, que se su-
pone del siglo XIII,
época de los Tem-
plarios.



LOPEZ VALEIRAS, HERMANOS

Fábricas de conservas en Vigo

(España)

y Setubal (Portugal)

MARCAS

«La Trainera», «Maruxa», «Artes» y «Valeiras»

ESPECIALIDAD:

Sardinas y calamares rellenos con jamón



Conservas de Pescados

Adolfo QUIRÓS

VIGO (España)

Pedid siempre

“Conservas G. Curbera”

GUILLERMO CURBERA, HIJOS

Fabricante de conservas de pes-

cados, salazones y escabeches :-:

APARTADO 96

VIGO

Hijos de
Juan B. Cerqueira

FABRICA DE CONSERVAS DE PESCADOS

Dirección telegráfica y telefónica:

CERQUEIRAS :-: (Vigo)

Teléfono 219. — Apartado 63

Fábrica y oficinas: Barrio de Coya

Código A. B. C., quinta edición

Marcas registradas:

L'UNION IBERIQUE. — PAY-PAY. — LA GRISETTE



Cuentas corrientes con el

Banco de España.
Banco Español del Rio de la Plata.
Banco Hispano Americano.
Banco Anglo Sud Americano.
Banco de Bilbao

VIGO
ESPAÑA

Fabrique de conserves de poisson. Marques déposées: L'Union Iberique, Pay-Pay, La Grisetette.

Preserved fish factory. Registered Trade Marks: L'Union Iberique, Pay-Pay, La Grisetette.

J. Rivas e Hijos, Ltda.

Importación



Exportación

Fábrica de conservas y salazones

TELEGRAMAS:

RIBASIJO

VIGO
ESPAÑA

Clave: A. B. C 5.º Edi. Mj.
particulares. Bentley's.

TUBOS DE ACERO SIN SOLDADURA

ESTIRADOS EN CALIENTE Y EN FRIO, PARA CALDERAS DE VAPOR

Engrasadores automáticos. Manómetros. Sirenas. Pitos.
Grifos. Válvulas. Muelles para válvulas de seguridad, etc.

Cobre, Latón, Alpaca, Aluminio

En tubos, chapas, barras, rollos y discos

Sucesores de MORGAN & ELLIOT de GIJON (S. A.)

MAQUINARIA EN GENERAL

GIJON

Marqués de S. Esteban, 66

VIGO

Avda. García Barbón, 4

LA CORUÑA

Fernández Latorre

GRANJA LAGO y C.^a VIGO

CONSTRUCTORES Y CONTRATISTAS

Talleres mecánicos y de fundición:

Av. García Barbón, 102

Oficina técnica:

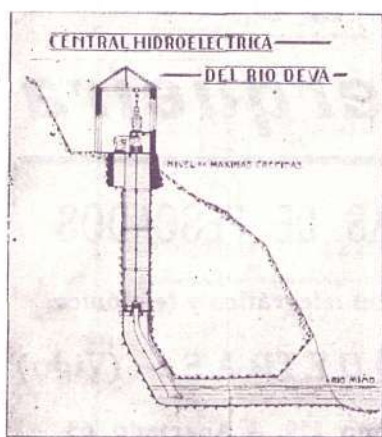
Av. Carcía Barbón, 61

Fábrica de piedra artificial:

Calle TOMAS ALONSO.-COYA

Contratistas de obras de hormigón armado, instalaciones industriales, saltos de agua, tranvías eléctricos, construcciones metálicas, postes patentados de hormigón armado.

TELEFONO 738



LAFORET Y COMPAÑIA, S. en C.

Fábrica de CARBURO de CALCIO en ARCADE

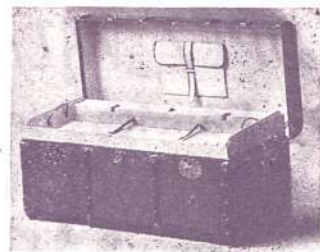
Gran premio con medalla de oro en la Exposición Regional Gallega de 1909

CARBURO SUPERIOR EN BIDONES DE 40 Y 60 KILOS,
EN PIEDRA Y GRANULAR PARA LAMPARAS

OFICINAS

Urzáiz, núm. 30.

VIGO



Tomás Carnero

Manufactura
de artículos para viaje.

Construcción
de baúles vieneses.

Sacos para
señora y caballero.

EXPORTACION
A TODA ESPAÑA

Urzáiz, 145

VIGO

Villanueva y Zarauza

V I G O

Hierros. :-:

:-: Aceros.

:-: Chapas. :-:

Metales y

Ferretería.



Viguetas y re-
dondos espe-
ciales para
construccio-
nes de cemen-
to armado.

PRODUCTORES DEL AZUFRE

FAMOLINS

ORENSE

Progreso, 40 y 42
Teléfono 24

VIGO

Policarpo Sanz, 29
Teléfono 470



Almacén
DE
Ferretería

TORRES
Y SAEZ

VIGO

Urzáiz, 1

Teléfono 253

LA CORUÑA

Linares Ri-

vas, 41 y 42

Cantón pe-

queño, 9 y 10

Garage "ALVAREZ"

Gasolina y Lubrificantes

Limpieza general de Automóviles

Calle de la Ronda, núm. 23 y 25

ALQUILER DE JAULAS PARA AUTOMOVILES

Teléfono 664.-VIGO

Alianza de Madrid y Vigo

Cuando se pasea la vista por un mapa de España, lo primero que se observa es la absurda estructura de la red de comunicaciones de Galicia y particularmente de la provincia de Pontevedra, con el interior de España, su Capital y la dificultad de penetración al centro de Europa.

Y, no obstante, la provincia de Pontevedra es la más importante de España, porque en ella, además de una vegetación lujuriosa, un clima suave y, entre otros muchos, los dos balnearios más importantes de la nación, como son Mondariz y la Toja, existen tres espléndidas Rías, todas ellas de gran capacidad, abrigo y profundidad, en cuyas orillas se extienden innumerables y típicos pueblos de pescadores, con cientos de playas que invitan al descanso y al ensueño.

Esta provincia está actualmente perdida para el turismo nacional. Un viaje a la provincia de Pontevedra, desde el norte, centro o medio-día de España, representa una pérdida de tiempo y una serie de molestias que pocos se atreven a arrostrar. Tal vez muchos no atribuyan gran importancia al Turismo. A tan equivocado criterio debemos argüir que todas las provincias deben estar bien atendidas en sus comunicaciones y que el dinero que el turismo español diluye por otras naciones, es deber patriótico nacionalizarlo, como lo realiza Francia, Italia, Bélgica, Holanda y Suiza, que en las aportaciones del turismo fundamentan en gran parte su bienestar general.

Pero no es sólo el turismo lo que mueve nuestra pluma; otro asunto más importante y más grave, porque afecta al interés nacional, es el que vamos a tratar.

Don Emilio Zurano, sin haber pisado jamás las tierras de Galicia y, por lo tanto, esta ciudad, propugnó la Autovía *Madrid-Vigo*. El señor Zurano es un publicista y escritor notable, pero en este caso concreto no actuó como tal, sino como el sabio que friamente y sin otro instrumental que el de su españolísima visión, descubre el medio de inyectar a España el internacionalismo de que carece, y que en gran parte ha sido la causa de su atraso, contribuyendo al menosprecio de que ha sido objeto hasta ahora nuestra nación.

Es verdad que el Gobierno actual labora y trabaja para aproximar España al resto de Europa y particularmente a América, pero nosotros, como el Sr. Zurano, firmemente creemos que tan laudables propósitos serán esporádicos y a la larga sin realidad, si no se capta la energía intercontinental que a Vigo le sobra y de que carece el centro de España y en particular Madrid.

El señor Zurano al tratar de la *auto-vía* en su admirable folleto "Auto-vía Madrid-Vigo" explica la gran conmoción, liberación podríamos decir, que la auto-vía produciría a nuestras provincias del interior de España; pero nosotros, en este momento, solamente queremos fijarnos en su capital, Madrid, que es la que mejor puede propulsar esta gran obra concebida por el genio del señor Zurano.

Ciertamente que Madrid está situado en el centro geográfico de España, pero no en el lugar más conveniente para llegar a ser una gran urbe intercontinental. Sin la enfermedad de Felipe II lo hubiera sido Lisboa; pudiera haberlo sido también Sevilla o Barcelona, pero Madrid a 700 metros de altitud, rodeado por todas partes de cordilleras casi inaccesibles y llanuras de tierras pobres y algunas esteparias, necesita perentoriamente de grandes vías que le pongan, como dice el Sr. Zurano, en el escaparate del Mundo.

Respetemos la situación de la capitalidad de nuestra España; además debemos procurar que Madrid, la gran ciudad formada por toda la nación a costa de grandes sacrificios, tenga el esplendor que le corresponde, pero procurando por medios científicos modernos incorporarla de un modo definitivo al concierto universal, sin temores a que algún día le sea arrebatado por otras poblaciones españolas geográficamente mejor situadas, como consecuencia del desenvolvimiento actual marítimo y comercial del Mundo.

Esta corriente de relaciones intercontinentales y renovadoras ¿de dónde debe captarla la capital hispánica? ¿Cuál es la ciudad por excelencia que puede ser la receptora del movimiento mundial que perentoriamente necesita la capital de España? ¿Cuál es la ciudad marítima española en la que hacen escala mayor número de Compañías de navegación y que por lo mismo está más en contacto con el mundo exterior? ¿Cuál es la que posee el mejor puerto y el que dentro de pocos años dispondrá de grandes muelles trasatlánticos? ¿Cuál es la ciudad de España que en veinticinco años ha triplicado su población, ha creado factorías navales de construcción y reparación, y exporta sólo en conservas de pescado 30 millones de pesetas?

¿Qué región, como la sin par Galicia, puede ofrecer al arqueólogo, al erudito y al artista, una ciudad monumental de tan singular prestigio como Santiago de Compostela, más conocida durante muchos siglos por la Roma de Occidente?

Como se pidió en la instancia al Excmo. Sr. Ministro de Fomento, la prolongación de la AUTO-VIA beneficiaria también a Pontevedra, la ciudad bañada por el Lerez, cuya belleza desarmó al mariscal Ney; Villagarcía, la paradisíaca perla de Arosa, probable mansión de Reyes; La Coruña, "*Ciudad sonrisa*" que con sus encantos y atractivos deja siempre grato recuerdo al visitante; Ferrol puerto militar que ha sabido unir a su tradición, un pujante desenvolvimiento de sus industrias navales. En suma, un espléndido haz de ciudades, villas y aldeas que, tanto en los valles como en las riberas, son divino regalo para el espíritu...

A Vigo le sobra (no le estorba) la vida intercontinental; con ella ha realizado el asombroso progreso que disfruta y que se intensificará más cada día, porque nada puede ya arrebatárselo. Pues este sobrante de vida intercontinental que se pierde, porque pasa por Vigo rozando solamente a España, por carecer de vías rápidas de comunicación que le conduzcan al centro de la nación y sus fronteras, lo captaría la AUTO-VIA VIGO-MADRID, y Madrid sería el CENTRO DE LAS ALMAS hispano-americanas que hoy deriva a otros países.

Si el turismo hispánico no empieza por la AUTO-VIA VIGO-MADRID, los sacrificios que se imponga el Estado serán inadecuados al resultado que se obtenga.

Las relaciones entre Madrid y las provincias, se intensificarán, sin duda, con las pistas radiales que partan de otros puertos, pero *solamente en el orden nacional*, mientras que la AUTO-VIA MADRID-VIGO creará para Madrid una *nueva vida* insospechada, un turismo internacional *que no existe, ni existirá nunca*, sino es por esta vía, porque es la UNICA creada por la Naturaleza a este fin y que al Estado le corresponde completar.

Como las dos hermanas siamesas, están unidas MADRID-VIGO; común es ya su destino. Ojalá se dé cuenta a tiempo la capital de España de lo que para ella representa la AUTO-VIA, y de acuerdo ambas ciudades la realicen sin demora.

¡MADRILEÑOS! Por el interés nacional y el vuestro propio seguridad a la realización de la AUTO-VIA MADRID-VIGO.

TOMÁS MIRAMBELL Y MARISTANY (1)

Presidente de la Cámara Oficial de Comercio de Vigo.

(1) Interesándonos poder dar a conocer el modo de sentir de Vigo en lo que se refiere a su falta de comunicación con el interior de España, acudimos a D. Tomás Mirambell, quien gustoso accedió a ello facilitándonos las adjuntas cuartillas. Y a fin de que éstas tengan la debida autoridad ante quienes no conocen el prestigio de que goza en Galicia el presidente de la Cámara Oficial de Comercio de Vigo, les diremos: Que D. Tomás Mirambell y Maristany nació en Masnou (Barcelona), patria de ilustres marinos, y marino él también. Reside en Vigo desde hace cuarenta años, donde desarrolla su firma comercial, respetada y querida, a base de negocios marítimos. Colabora siempre en todas las obras que signifiquen progreso para la ciudad, espolmendo su pluma tantas veces cuantas han precisado de ella Vigo y Galicia en general.

Y al ser nombrado presidente de la Comisión para erigir en Monteferro el monumento "Salve Regina Marum", logró que lo que se ideaba construir para honrar un solo sector de mártires fuera monumento universal que enalteciera a los marinos de todo el mundo. Y al sobrevenir dificultades para la terminación de tan magna obra de amor y paz, D. Tomás Mirambell puso su fortuna a contribución de la misma, invirtiendo buena parte de su caudal en terminarlo, y aceptando tan sólo la colaboración en metálico de otro ilustre vigués, D. Estanislao Durán, a quien no pudo ocultar sus designios por ser el vicepresidente de la propia Comisión. Rasgo fué éste que motivó que el actual vicepresidente del Gobierno, general Martínez Anido, al regreso de su viaje a Galicia, adonde había ido para inaugurar y hacerse cargo en nombre del Gobierno del monumento Salve Regina Marum, dijera: "Galicia sigue su desarrollo creciente y normal; ninguna disposición de Gobierno, de carácter urgente, ha de dictarse a favor de ella. Lo único necesario es buscar justa y adecuada recompensa para D. Tomás Mirambell..."

Y al terminar esta breve e incompleta nota, sólo nos resta pedir perdón a nuestro querido amigo por haber faltado a nuestra promesa, publicando aquello que prometimos callar. Pero precisaba hacerlo así, no para rendir homenaje con estas líneas a la persona de ese gran hombre, que, sin ser vigués de nacimiento, lleva la sangre gallega en su corazón, sino para que, dando a conocer a España entera al autor de este artículo, tenga el mismo el máximo de autoridad.



EL LEGENDARIO
MONASTERIO DE ARMENTEIRA
en la provincia de Pontevedra



Portada y escalera de subida al Tesoro del Monasterio (siglo xvi).

Abside y rosetón del Altar Mayor de la iglesia del Monasterio, cuyo origen se remonta al siglo xi.



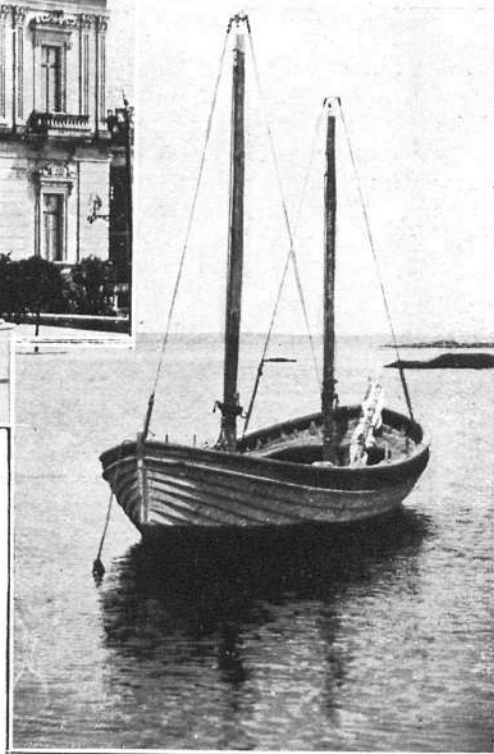
Iglesia del Monasterio: portada y rosetón (siglo xi)



Arcorio de San Ero y Crucero exterior (siglos xvii y xviii).



Edificio de la Diputación Provincial.



La Diputación de Pontevedra y su política agro-pecuario-social

Del mismo modo que las tierras gallegas con su arte y su poesía encantan y seducen, los propios y extraños admiran el resurgir de su vida agro-pecuaria cuya cuna ha sido la Diputación de Pontevedra.

Hasta hace poco, muy poco, tan sólo unos meses (1), esta Corporación no ha dispuesto de granja propia para centro de enseñanza agrícola, pero esto no fué óbice para que desde su advenimiento su Presidente, el Excmo. señor don Daniel de la Sota, gran patricio, en quien no se sabe si admirar más su gran saber o su gran sencillez en íntima y franca compenetración con su compañero, asistido de cultos y eminentes técnicos, comenzó su gran obra agro-pecuario-social.

Así vemos que en 1925 se estudia la repoblación Forestal de la Provincia, que debe abarcar 30.000 hectáreas. Rápidamente se pone al habla con los Ayuntamientos; hay que establecer un consorcio con el Estado. Todos estos

laboriosos trabajos y estudios son llevados a cabo, y en 12 de Diciembre de 1926, con la firma del consorcio que la Diputación de Pontevedra celebra con el Estado, da comienzo esa gran obra.

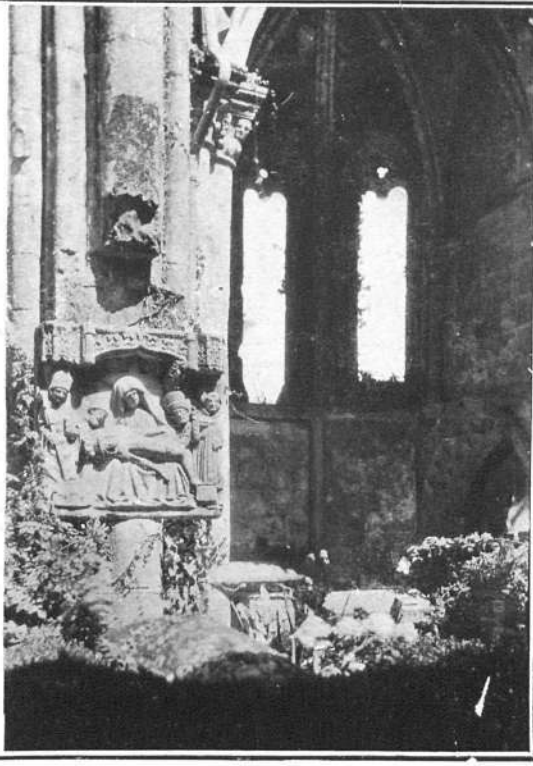
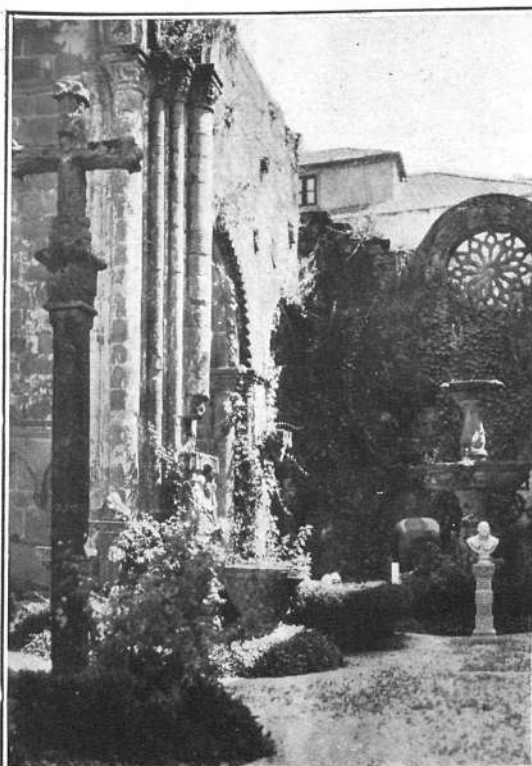
En nueve grandes zonas se divide el plan de repoblación, y hoy, al año y medio de empezada aquélla, las 1.200 y las 750 hectáreas que comprenden la 1.ª y 2.ª zona están repobladas ya, a cuyos plantaciones ha coronado el más feliz éxito, como atestiguan las adjuntas fotos, todas ellas de pinos pertenecientes a la 1.ª zona—ejemplares que han sido recolectados en distintas fechas para probar su buen desarrollo—.

La 6.ª zona (1.066 hectáreas) está roturada y abiertos los hoyos para la siembra, y en la actualidad se prosigue con igual tesón y energía para llegar a la repoblación total.

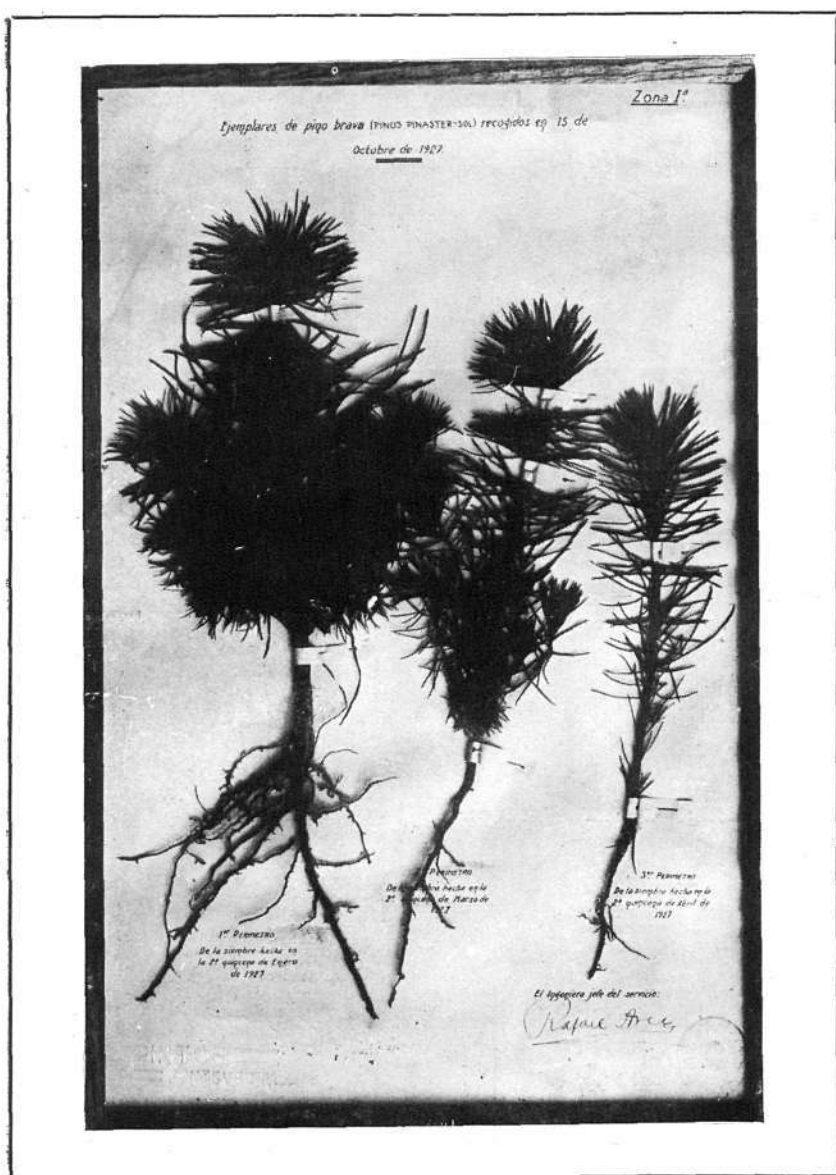
Con ello se está creando una gran riqueza provincial, pues una vez iniciado el período de cortas, cada año se ingresarán en cifras redondas 8.000.000 de pesetas al Tesoro.

Algún suspicaz y mediocre espíritu podrá argüir que 25 años son muchos

(1) En 24 de febrero de 1928 la Diputación de Pontevedra adquirió la granja de Salcedo por 360.000 pesetas, con destino a enseñanza agrícola.



Detalles del Museo Arqueológico de Pontevedra (siglo XVI)



Pinos recogidos en 15 de Octubre de 1927, en la primera zona de la repoblación.

años para que esta realidad sea efectiva; el que tal diga y tal piense se equivoca, pues antes, mucho antes que transcurra este lapso de tiempo (25 años), la Diputación ingresará sumas muy importantes, debidas a las claras y talas parciales que forzosamente deberá practicar en sus bosques y en beneficio de los mismos. Además, se está estudiando la implantación del seguro Forestal, gracias al que se podrán movilizar grandes sumas de dinero en el transcurso de muy poco tiempo, y lo del seguro puede considerarse hecho real y tangible, pues éste existe ya en las provincias vascas.

Es tan grande cuanto venimos relatando, que sin reclamo ni publicidad alguna ha traspasado su fama ya los límites provinciales y nacionales, y ha sido motivo de que muchos hombres de ciencia (en su mayoría ingenieros) acudan a Pontevedra, en plan de estudio; y si alguno o todos ellos dudan a su llegada, de la realidad de cuanto referimos, han rendido al marcharse justo y espontáneo homenaje de admiración hacia el hombre que ha sabido concebir y desarrollar tan magnífica obra, que ha de contribuir a herosear y enriquecer a esa tierra.

Este hecho que por sí solo bastaría para encumbrar y dar fama, es uno de los muchos que allí se están realizando. Veamos otro. Para ello empezamos por examinar el facsimil de la adjunta hoja del libro de novillos de recría que en la correspondiente sección de aquella Corporación es llevado con toda escrupulosidad.

Para seleccionar y mejorar la raza vacuna indígena, la Diputación adquiere los novillos que mejores características de raza presentan; estos novillos son entregados a los granjeros que mejores garantías ofrecen para su recría, previo el debido contrato. Una vez terminada aquélla, se les destina a sementales, si las esperanzas se han trocado en realidades; de no ser así, son sacrificados.

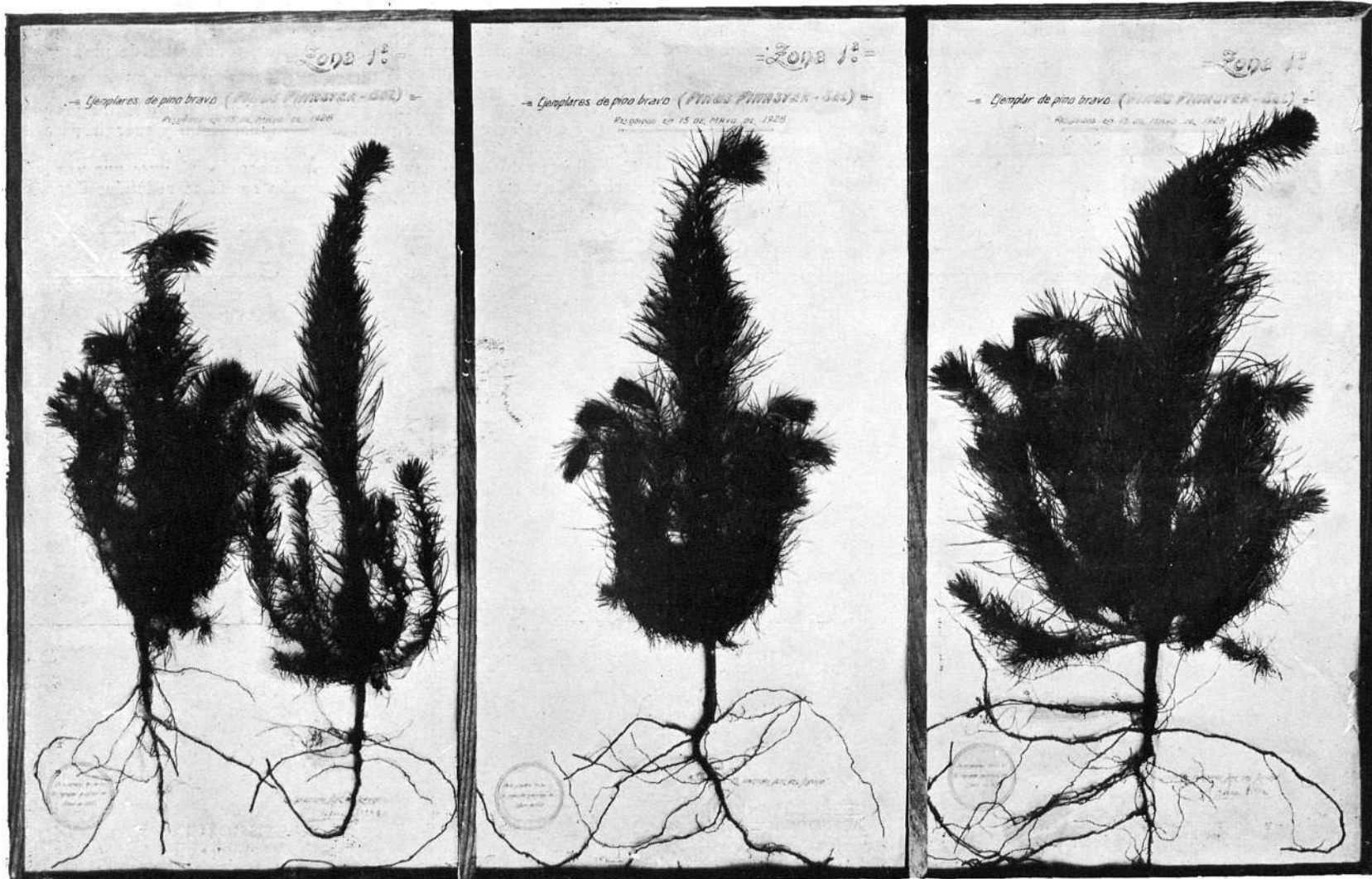
Con procedimiento tan sencillo, sin establos y sin apelar a la importación de nuevas razas, se logra la rápida mejora del ganado indígena, y con ello no sólo se acrecienta la cantidad y calidad de carnes, sino que a la par se aumentan las disponibilidades de forrajes y piensos de la provincia, pues con igual cantidad de estos se obtiene mayor rendimiento de carnes y leches.

La industrialización de los productos indígenas que se está operando en Pontevedra es muy notable; así vemos que en Porriño se estableció el primer matadero industrial que no sólo llamó la atención en España, sino que periódico tan culto y conocedor de estos asuntos como es "La Nación", de Buenos Aires lo citara y alabara como una de las más modernas y perfectas instalaciones de esta clase y género.

La implantación de estos centros industriales repercuten ya en el problema de abastecimiento de las grandes ciudades, pues con su funcionamiento se mejora la calidad y el precio de las carnes, evitando a las reses el martirio del transporte a grandes distancias que tanto las perjudica, y en el precio por cuanto suprime una serie de intermediarios que encarecían el producto.

Otra preocupación del Sr. de la Sota es obtener mayores rendimientos en el cultivo del maíz, del que Pontevedra produce ya en la actualidad más de la tercera parte del que se cosecha en toda España (1), pero a pesar de

(1) En 1924 se cosecharon en España 665.000 toneladas; correspondieron 332.000 a Galicia, y de éstas corresponden a la provincia de Pontevedra, la más pequeña de sus hermanas las gallegas, 1 88.000 toneladas.



Ejemplares de pinos recogidos en 15 de Mayo de 1928 de la primera zona de repoblación, por los que fácilmente puede comprobarse el feliz éxito obtenido.

esta gran producción, cada año tiene que importar enormes cantidades que suman muchos millones de pesetas (Galicia importa maíz al año de 18 a 20 millones de pesetas). En la Granja de Salcedo hay verdaderos campos de experimentación, de siembra y cultivo, de los abonos que deben emplearse, en donde se atiende y se estudia su fecundación e hibridación. Todos estos trabajos hacen prever un nuevo y rápido triunfo en tan interesante asunto.

Y para terminar, diremos que en torno de esa política agraria funda el Sr. de la Sota el resurgir de la provincia: tiene estudiado un perfecto sistema de engranaje entre ese nuevo centro de enseñanza (La Granja Salcedo), y los servicios provinciales. Con qué fluidez y sencillez de palabra los expone, y cuán convincentes son sus argumentos... "Hace poco—nos decía—me proponía el Ingeniero Agrónomo que cediéramos la Granja al Estado; él se encargaría de todo, la aceptaría tal como está... Realmente—añadía—, puede que para la Diputación sería esta solución más cómoda que no atenderla directamente...; pero yo no haré tal cosa, porque hay una multitud de problemas provinciales íntimamente ligados a ella; así, por ejemplo, con la leche que produzcan las vacas, se puede atender a los servicios de lactancia y hospitales; luego, en los campos de la granja pueden encontrar base sólida para ser buenos agricultores estos pobres hospicianos, que la mayor parte de ellos proceden de la tierra" Preconiza y fomenta la cría del gusano de seda, pues con

él, además de obtener un pequeño capital de ahorro puede llegar a influir en suavizar el carácter y brusquedad de algunas campesinas.... por los obligados cuidados, esmeros y solicitudes con que ha de cuidarse al gusano de seda en sus múltiples metamorfosis.

Imposible sería describir y narrar todo cuanto hemos tenido el gusto de escuchar en este sentido de tan preeminente maestro de la Ecole Menagiere, de la que es fervoroso y entusiasta cultivador.

Del mismo modo que siente D. Daniel de la Sota el resurgir de la provincia en el sentido que dejamos transcrito, lo siente respecto de su turismo; es un ferviente partidario de todo cuanto signifique engrandecimiento y amor a su Patria y, en consecuencia, se ha mostrado desde el primer momento acérrimo defensor de que la autopista Madrid-Vigo sea obra de carácter nacional, y de que todos, absolutamente todos, colaboremos con igual tesón y entusiasmo en ella.

Faltaríamos a un deber de cordialidad y reconocimiento a tan ilustre amigo si no aprovecháramos esta oportunidad para rendirle un cariñoso tributo de admiración y de sincero reconocimiento, deseando, no ya sólo por Pontevedra y su provincia, sino por España toda, que tan ilustre hombre, honra y gloria de la raza española, siga laborando y trabajando por el engrandecimiento de nuestra Patria.

Diputación Provincial de Pontevedra

Registro de novillos en recría

NOVILLO núm. 6. llamado Enxebre

Adquirido a D. Antonio Quintela de Pontevedra el 15 de Marzo de 1926, en 440 ptas.

DATOS GENEALÓGICOS

Reconocido. Procede de Negrina.

CARACTERÍSTICAS

Reseña Color castaño. Ojucos claros. Buena conformación. Edad diez meses.

	En 15 de Marzo de 1926	En 15 de Agosto de 1926	En de de 192
Alzada a la cruz.....	1.06	1.14	
Idem a la mitad del dorso.....	1.06	1.14	
Idem a la grupa.....	1.08	1.20	
Idem al nacimiento de la cola.....	1.09	1.19	
Longitud de tronco.....	1.16	1.24	
Alto de pecho.....	0.54	0.62	
Ancho de idem.....	0.30	0.375	
Longitud de grupa.....	0.40	0.44	
Ancho de idem.....	0.35	0.375	
Perímetro torácico.....	2.38	1.59	
Idem de la caña.....	0.16	0.18	
Perfil.....	Buena	Buena	
Aplomos.....	Buenos	Buenos	
Peso, kilos.....	194	292	

Entregado en recría a D. Gundina Siero Rey, ver
una de Bora, en 17 de Marzo de 1926, con un peso
de 194 kilos.

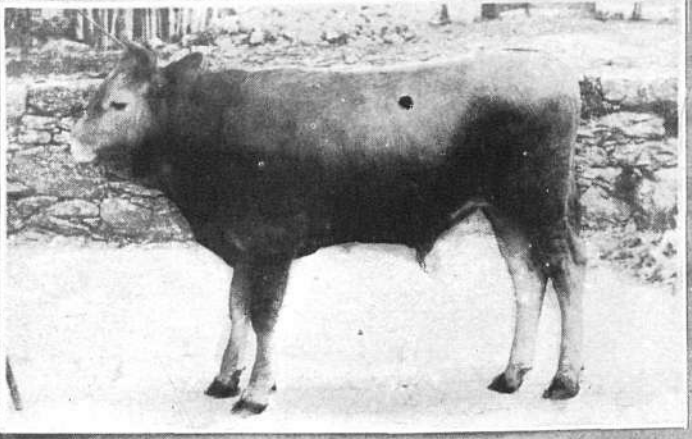
En 1.º de Octubre de 1926 cesa como novillo en recría y
se le declara apto para semental quedando en po-
der del mismo recritador para prestar servicio. Pe-
sa 311 kilos.

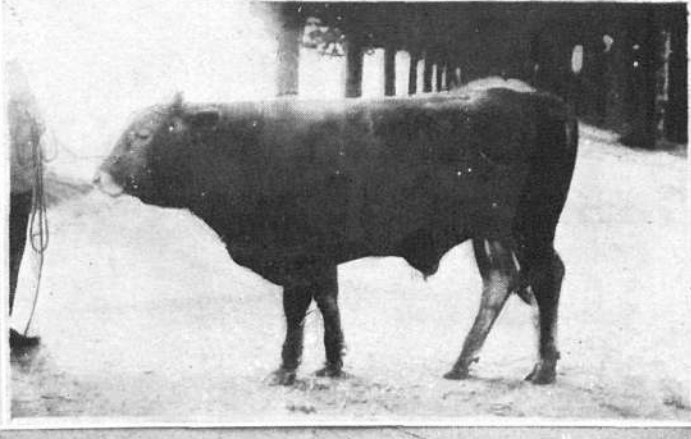
RECONOCIMIENTOS Y OBSERVACIONES

Reconocido en 15 Agosto se acordó que continúe en re-
cría, obteniendo buena conformación general

En 1.º de Octubre de 1926 fué cedido en propiedad en el
precio de su adquisición pagadero en cuatro plazos a
Mamuel Alonso Rey, de Bora.

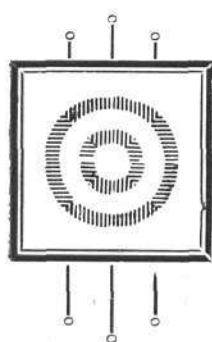
En 7 de Marzo de 1927 ingresó 110 pesetas, importe del
primer plazo.



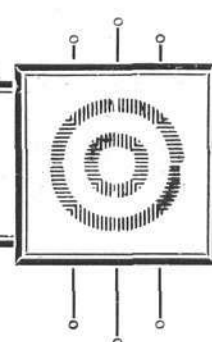


Facsímil de una hoja del libro registro de novillos en recría, que la Diputación de Pontevedra lleva con toda escrupulosidad para lograr el mejoramiento de la raza vacuna del país.

© Biblioteca Nacional de España



Los cruceros gallegos en la provincia de Pontevedra



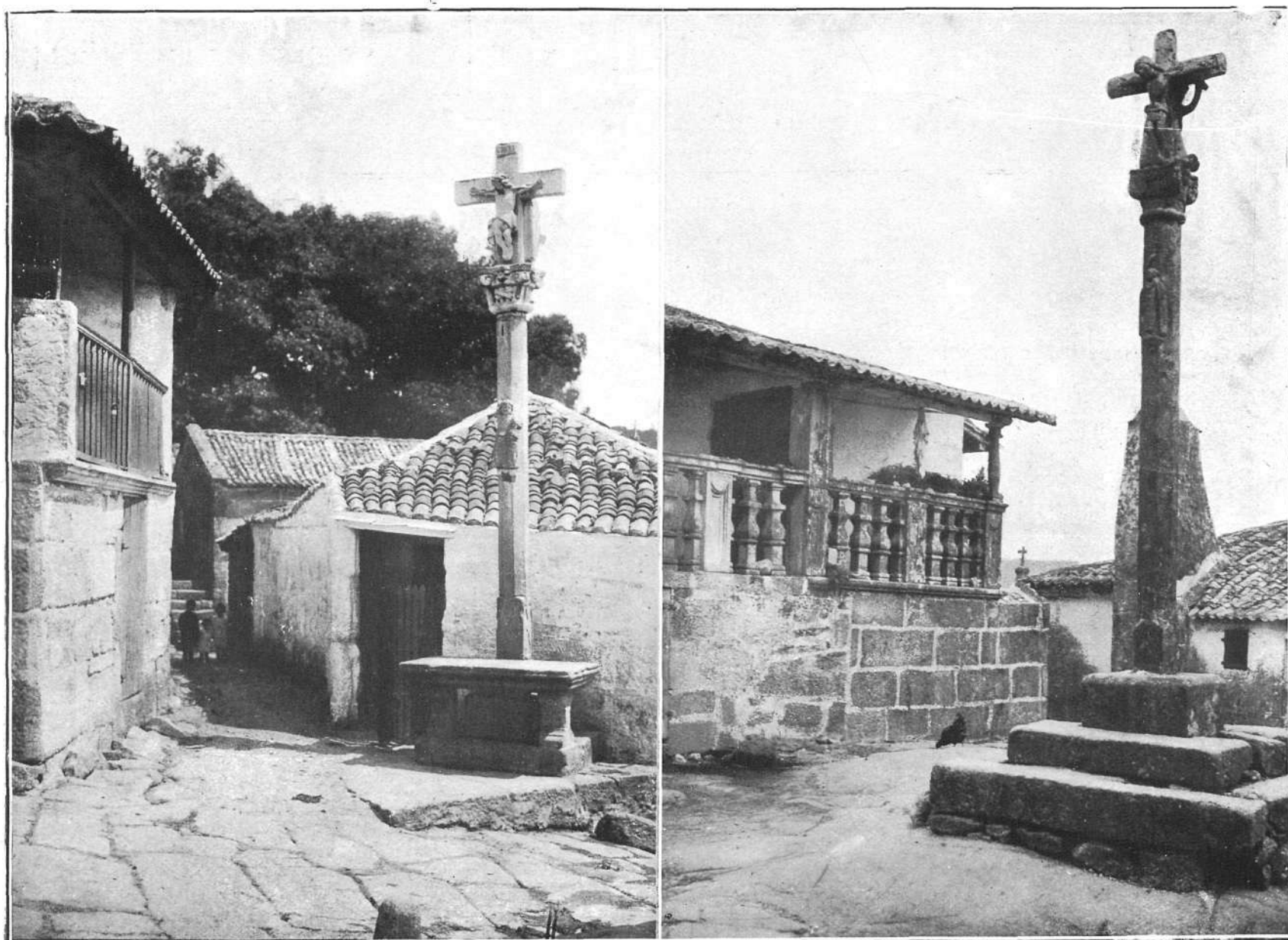
La piedad y el arte populares han erigido en las tierras gallegas estos bellos cruceros, cuyo número es infinito, y que constituyen una de las bellezas más características de la región. Son origen todos ellos de un sinfín de causas: conmemoraciones de fiestas populares ex-votos, piadosas ofrendas por muertes violentas o desgracias de otro orden, etc.

Como queda dicho, son debidos, la mayor parte, al tosco buril y a los sentimientos religiosos de populares canteros, los cuales intentaron reproducir la Divinidad o el Pecado en la misma forma que se las hizo ver la tradición.

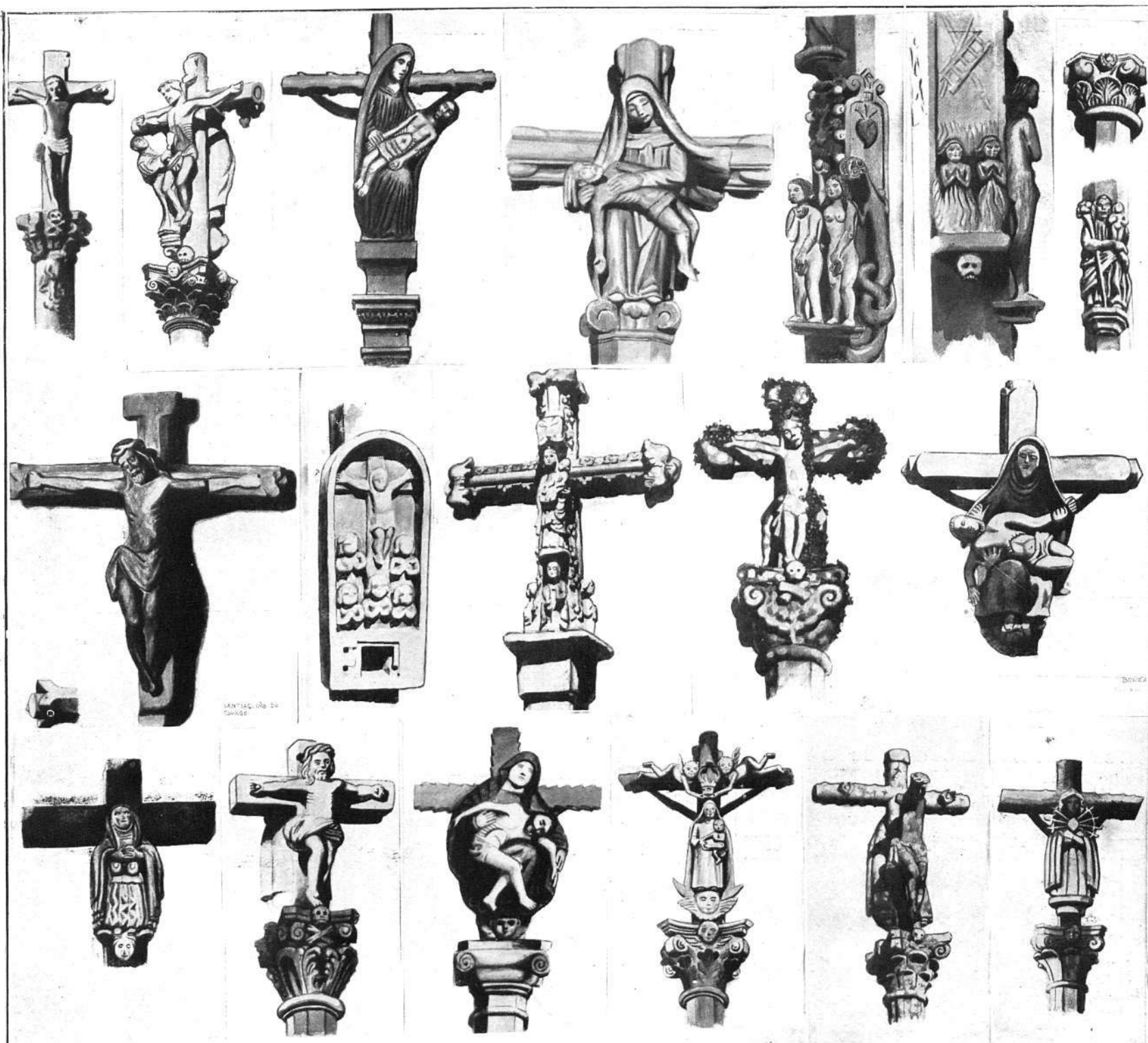
Se han esculpido en ellos las citas históricas más caprichosas y todos los estilos arquitectónicos existentes hasta nuestros días se intentaron reproducir.

Su forma es también muy variada; hay algunos con altar para depositar ofrendas o para que en ellos puedan descansar las imágenes de las procesiones, y otros tienen una mesa, en la que se colocan los féretros antes de ser conducidos a los cementerios.

Interesantísimo es el estudio de estos cruceros, cuya clasificación e historia pronto admiraremos en el libro que publicará el eminente historiador pontevedrés señor Castelao.



Cruceros del pueblo de Combarro (Pontevedra)

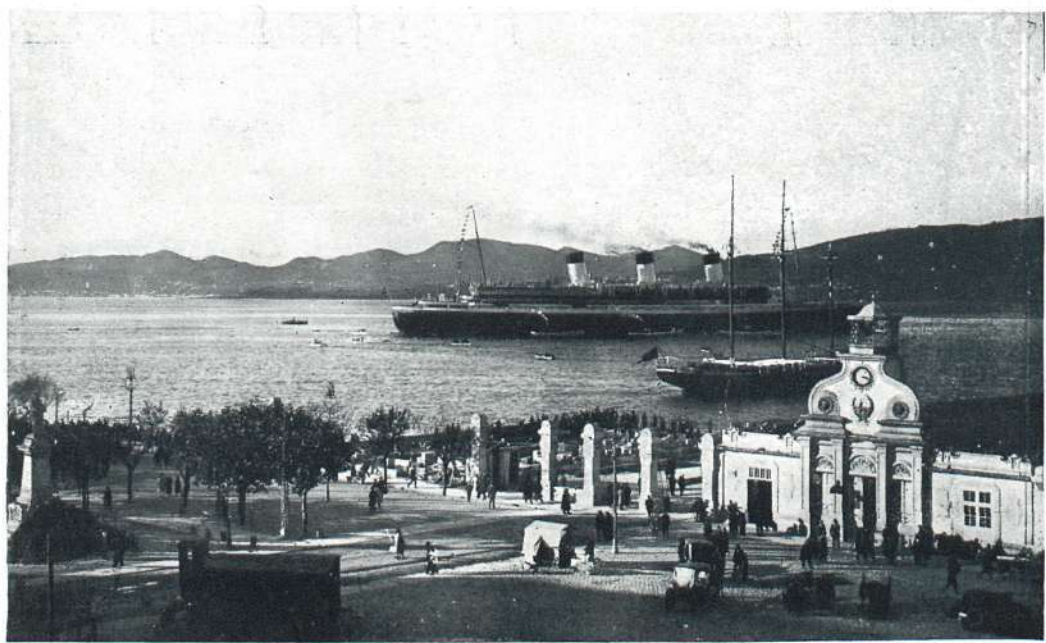


Distintos tipos de cruceros y
 vista general del pintoresco
 pueblecillo de pescadores
 Combarro, a 6 kilómetros de
 Pontevedra, camino de Poyo,
 uno de los más interesantes
 rincones de la provincia, lu-
 gar predilecto de pintores y
 artistas, y en el que existen
 gran cantidad de aquellas
 obras de arte.



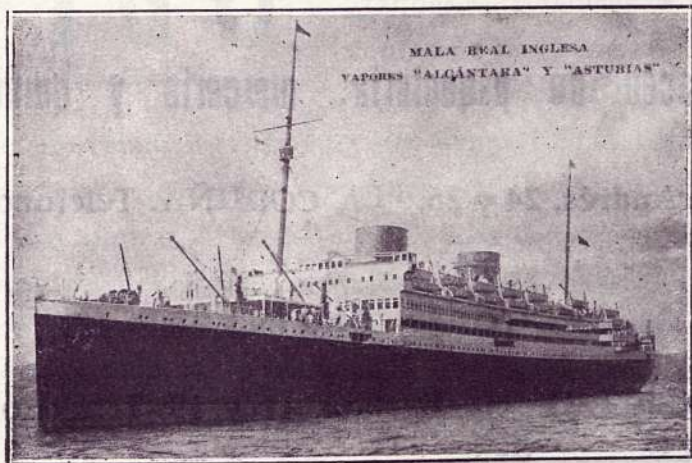
Vista panorámica parcial de Vigo, obtenida desde el Castro.

Fotografías del Vigo monumental.
Dos distintos aspectos de la gran
Avenida de Policarpo Sanz.



Vista parcial del puerto trasatlántico de Vigo.—En él se ve fondeado el «Cap. Arcona», uno de los mayores trasatlánticos que cruzan los mares. Ochocientas grandes naves, de características parecidas, fondean al año en este gran puerto, capaz de albergar cómodamente a todas las escuadras del mundo.

La Mala Real Inglesa



VAPORES A MOTOR:

«Alcántara», de 22.181 toneladas brutas.

«Asturias» » 22.071 » »

VAPORES A TURBINAS:

«Andes», de 15.620 toneladas brutas.

«Almanzora», 15.551 » »

«Arlanza», de 14.930 » »

«Darro», «Demerara», «Desna» y «Deseado», de 11.484 toneladas brutas.

Salidas quincenales de Villagarcía y Vigo para Pernambuco, Bahía, Río de Janeiro, Santos, Montevideo y Buenos Aires.

MADRID.- Mac-Andrews y C.^a - Marqués de Cubas, 21

AGENTE GENERAL EN EL NORTE DE ESPAÑA:

Estanislao Durán.- VILLAGARCIA y VIGO

CONSERVAS DE PESCADO

BERNARDO ALFAGEME

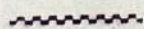
PRIMERA MARCA ESPAÑOLA

V I G O

GRAN CAMISERIA

El Nuevo Mundo

PUERTA DEL SOL, 12. — VIGO



En géneros nacionales y extranjeros, es la Casa
que más novedades presenta en ar-
tículos para caballero.

CROMOLITOGRAFIA
ESTANISLAO NUÑEZ

ESTAMPACION SOBRE HOJA DE LATA

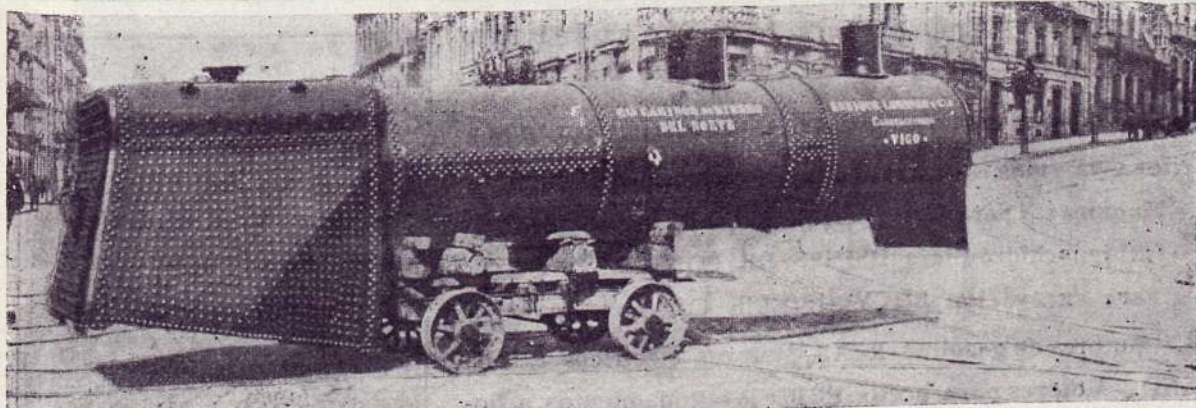
Construcción de toda clase de envases para conservas

Hoja de lata troquelada para baules.—Cajitas para

cremas de calzado. — Envases para productos

farmacéuticos. — Placas de anuncio, etc., etc.

APARTADO 103. - VIGO



Una de las calderas construidas en nuestros talleres con destino a la Compañía de Caminos de Hierro del Norte, al ser conducida a la Estación de Vigo.

“LA VULCANO”

ENRIQUE LORENZO Y C.^{IA}

CONSTRUCTORES

Proveedores de la marina de guerra

Grandes talleres de Calderería industrial y mecánicos,
Fundición de hierro y bronce.—Proveedores de Calderas
para la marina de guerra y calderas-locomotoras a las
principales compañías de ferrocarriles de la Península.

Especialidad en soldadura autógena y eléctrica.

Calle del Canceleiro - V I G O

TELEFONO 679 - Telegramas: VULCANO

SOTO Y C.^A

Sucesores de Ventura Lago Governa

VINOS FINOS DE MESA Y TOSTADOS

≡ V i g o ≡

Soto & García

Almacén de paquetería, mercería y quincalla

San Andrés, 24 y 26. - LA CORUÑA.-Teléfono 639

CASA CENTRAL:

VIGO.-García Barbón, 17 y 19.-Teléfono 474



Uno de los hornos para la cocción de la loza decorada.

LOZA, PORCELANA, CRISTAL.
VIDRIO PLANO.

BATERIA DE COCINA,
TALLERES DE DECORADO.
SERVICIO PARA BARES, CA-
FES Y RESTAURANTS.

GRAN SURTIDO EN VAJILLAS
Y SERVICIOS CAFES.

VASOS DE CRISTAL IRROMPIBLES



Marca registrada.

UNICOS DEPOSITARIOS PARA TODA ESPAÑA:

MANUEL ALVAREZ E HIJOS, S.L.

≡ V I G O ≡

Oficinas, almacenes y talleres:

VICTORIA, 10

Telegramas:

ALPEREZ.-Teléfono 598

Tiendas al detall: Policarpo Sanz, 29; Urzáiz, 34

Para transportes económicos

= CAMIONES = CHEVROLET

Concesionario: Francisco Villaverde Rey

VILLAGARCIA
Teléfono 81

VIGO
Teléfono 997

Productos de General Motors



Gumersindo García

Grandes Almacenes de Maquinaria
URZAIZ, 30. - VIGO



Compresor de aire, portátil SULLIVAN en trabajo de carreteras.

Máquinas para trabajar maderas y metales.—Tuberías para agua y vapor.—Grifos y válvulas.—Materiales para transmisiones.—Molinos harineros.—Maquinaria para aire comprimido, SULLIVAN MACHINERY C.^o—Turbinas hidráulicas USINES DE PONT DE ST. UZE.—Maquinaria para excavación BUCYRUS-ERIE C.^o—Hormigoneras RANSOME.—Motores de gasolina REX.—Motores eléctricos ELEKTROMEKANO.—Motores para aceite PETTER.—Rodamientos a bolas SKF.—Aceros SAMUEL OSBORN & C.^o LTD.



Hormigonera RANSOME. La de más producción y la más económica.

SUMINISTROS A FABRICAS, TALLERES, CANTERAS, MINAS, ASTILLEROS. ETC.

CASAS EN MADRID

— BARCELONA

— BILBAO

— GIJON

— VIGO

VIGO

Esta modernísima ciudad, de grandes estridencias y raras concepciones, tiene tal plétora de vida, que puede prede-

cirirse, sin temor a error, que sus acometividades han de llegar muy lejos. En el transcurso de 15 años ha triplicado su riqueza urbana—el promedio constante de sus nuevas construcciones oscila entre 85 a 110 casas—; su potencialidad industrial en lo que se refiere al ramo de construcción de buques es cada día mayor; sus manufacturas navieras compiten con las extranjeras, hasta el extremo de que Portugal y otros muchos países—entre éstos la propia Inglaterra—le hacen importantísimos encargos, siendo su industria y flota pesquera la mayor de España. Tanto es así, que sus barcos tienen necesidad de pernoctar muchas veces en otros puertos, como Coruña, Gijón, Bilbao, Santander, Cádiz y Algeciras, con el fin de realizar sus cargamentos con mayor facilidad.

Vigo está situado en la falda del Monte de Castro, extendiéndose por la margen de su gran ría.

Su crecimiento y desarrollo lo debe a su inmejorable situación para las relaciones intercontinentales, por ser su bahía puerto seguro de refugio en el Atlántico para todos los grandes buques que de América llegan a Europa, los que, muchas veces, encuentran cerrada la costa de Portugal, por la barra del Duero, y tienen que



El Gran Casino de Vigo y teatro Garcia Barbón.

acudir a esta inmensa bahía, única en el mundo, por su emplazamiento y gran belleza.



Edificio en el que están instaladas las oficinas de los Cables inglés y alemán, sito en el cruce de la calle de Policarpo Sanz y Velázquez Moreno.

VERANEO EN ESPAÑA

LABOR PATRIOTICA EN PRO DE SU TURISMO

NUESTROS BALNEARIOS

MONDARIZ

Mondáriz es un balneario que goza ya de renombre universal.

La virtud maravillosa de sus aguas, únicas en el mundo, la inteligente labor de sus propietarios, señores de Peinador, y el constante esfuerzo que emplearon luchando con los muchos obstáculos que en su camino encontraban, han transformado este hermoso rincón gallego en un centro de salud y riqueza mundialmente conocido.

El valle en que brotan los célebres manantiales de Gándara y Troncoso es uno de los más encantadores de Galicia.

Está situado al Sur y un poco al Oeste de la provincia, en la vertiente de la Sierra del Suido, próximo al elevado pico de Montemayor.

El balneario dista de Puenteáreas—cabeza del partido judicial—unos ocho kilómetros; de Porriño y Salvatierra—estaciones del ferrocarril—, 20 y 19, respectivamente; del puerto de Vigo, 35; de Tuy—capital diocesana—, 33, y de la capital de la provincia, 54.

Mondáriz-Balneario, al iniciarse la explotación de las fuentes—hace unos cincuenta años—pertenecía a la parroquia de Santa Eulalia. Después se constituyó en feligresía, año 1904, y ya floreciente la agrupación urbana,



Entrada al Balneario de Mondáriz

capaz de albergar cómodamente una población veraniega de varios millares de agüistas, fué elevado a municipio en 15 de octubre de 1924.

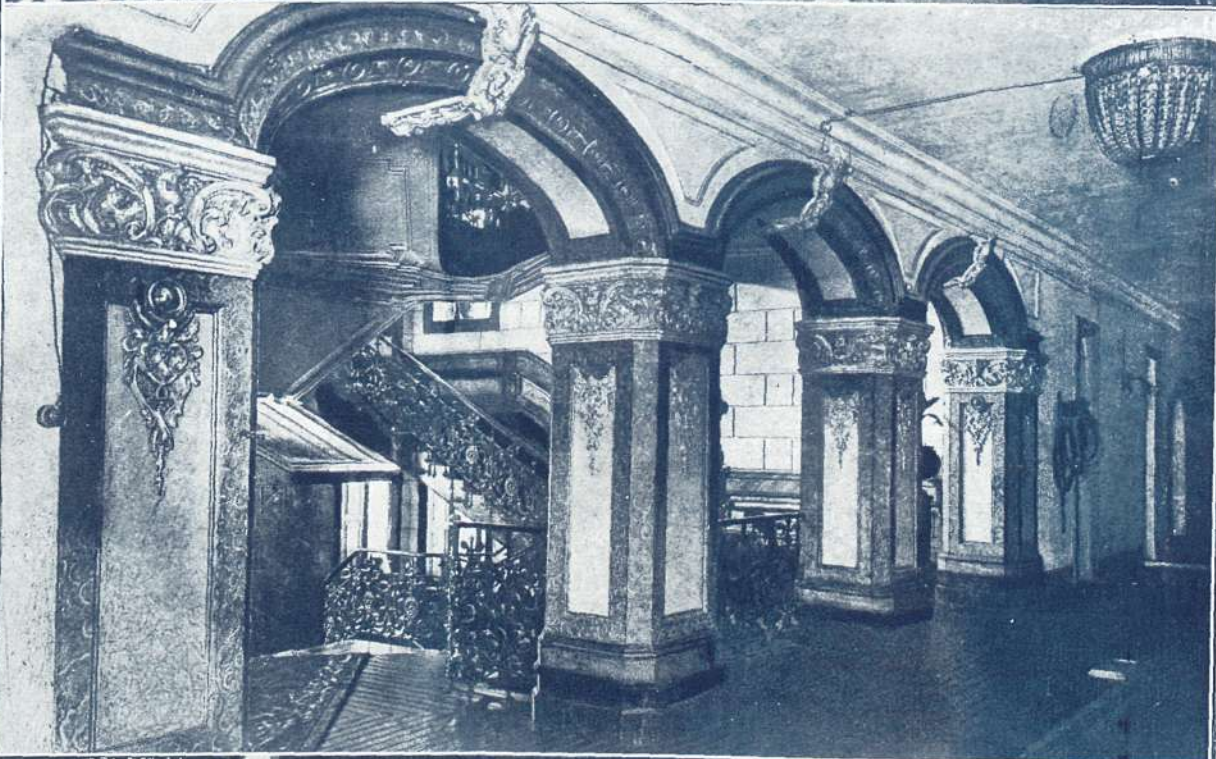
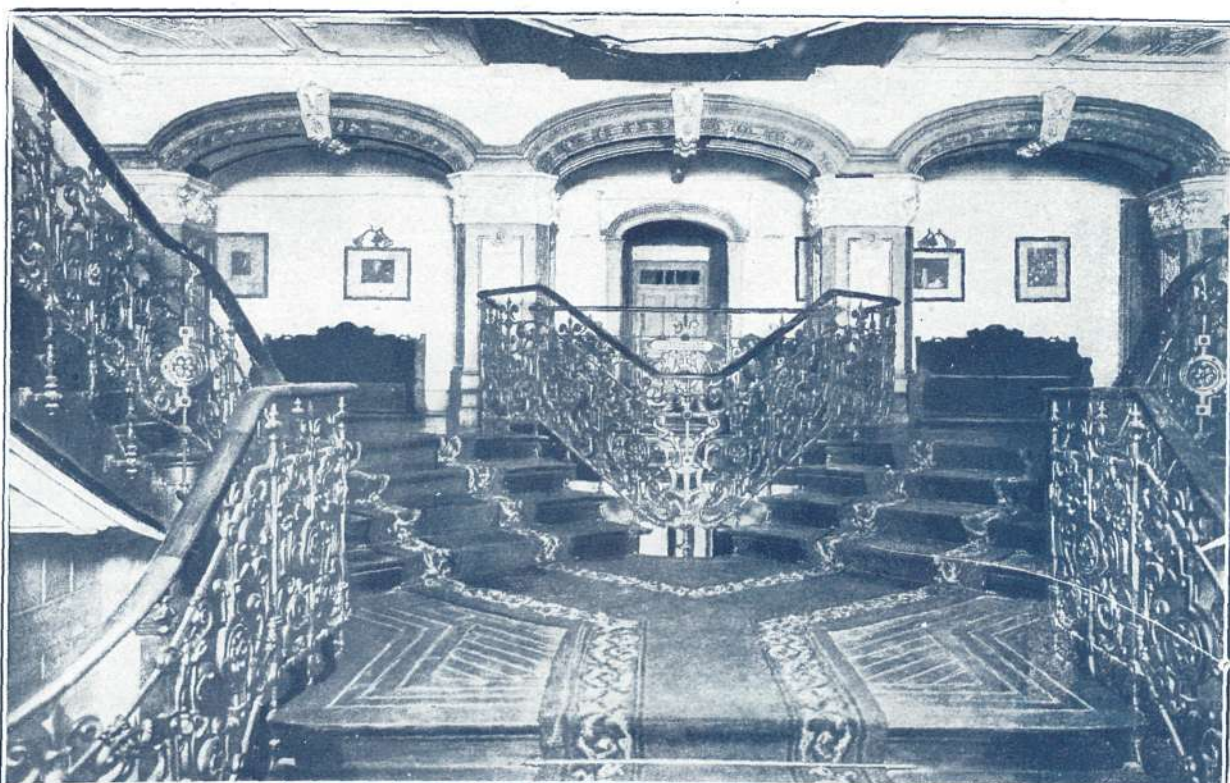
Este gran balneario es el centro predilecto del turismo en esta región, por sus aguas maravillosas, por el confort de su hotel, por las bellezas incomparables de su campiña y porque, desde aquí, pueden hacerse en el día deliciosas excursiones, visitando las admiradas Rías bajas, la ciudad de Compostela, las interesantes ciudades de Vigo, Pontevedra, Tuy, Ribadavia, Orense, etc.; los espléndidos panoramas de Santa Tecla, Bayona, Peinador, San Colmado...

El establecimiento del balneario está constituido por varios edificios amplios y confortables. Dentro del recinto está el material de Gándara, y a corta distancia el del Troncoso. La finca comprende frondosos jardines, parques, bosques, recreos de campos, huerta y capilla. El suntuoso Gran Hotel está abierto desde primero de junio hasta el 6 de octubre; pero durante los meses de mayo y octubre se presta asistencia completa en el confortable y elegante edificio conocido por "El Pabellón número 5".

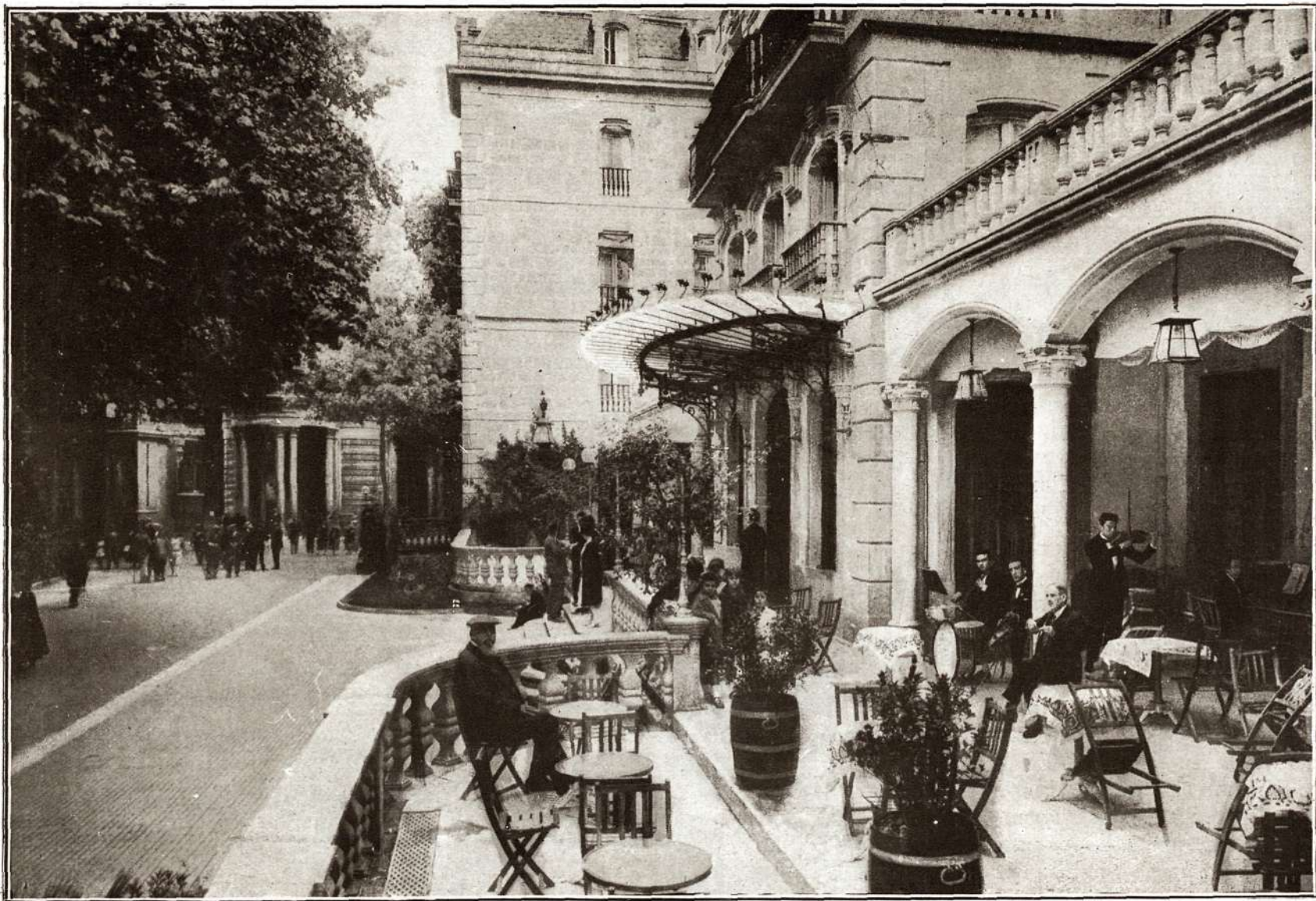
De la suntuosidad del Gran Hotel hablan más elocuentemente que nuestra pluma las "fotos" que ilustran estas páginas.

Un "hall" de mansión señorial, gabinetes de lectura, bibliotecas, salas de juego, un regio salón de fiestas, comedores de refinado gusto y moderna decoración, terrazas pintorescas, habitaciones muelles y cobijadoras, cuartos de baño; cuanto la moderna industria hotelera ha creado y puesto de moda, tiene en el Gran Hotel de Mondáriz su patente bien ilustrada.

A la vista de la magnificencia del Gran Hotel se comprende la frase de don José Echegaray, que en su primera visita a dicho establecimiento lo calificó de "Palacio de las Aguas".



Escalera principal.—Detalle de la misma y comedor del Gran Hotel del Balneario de Mondáriz.



Terraza del Gran Hotel de Mondáriz.

LA TOJA

Otro balneario que también ha adquirido famoso renombre es el de "La Toja". Su situación no puede ser más pintoresca. Forma una bellísima isla en la ría de Arosa. La isla, que pertenece casi en su totalidad a la Sociedad propietaria del balneario, tiene unos cinco kilómetros de perímetro. Está unida a las tierras de Cambados por un puente monumental de cemento armado. Dista de Pontevedra 32 kilómetros, y de Cambados y Villagarcía 19 y 30, respectivamente. La temporada oficial es desde el 1.º de junio al 30 de septiembre.

El establecimiento-balneario es uno de los más importantes de España y en ciertos aspectos de su instalación aventaja a los más afamados de Europa.

La Sociedad propietaria, persuadida del inapreciable valor de estos manantiales minero-medicinales y de las excepcionales condiciones que ofrece la isla por su situación, por la apacibilidad de su clima y por la facilidad de unir al tratamiento en los manantiales el de los baños de mar, en las magníficas playas que hay en la misma isla, ha hecho en ésta grandes plantaciones de arbolados, magníficos parques y paseos, para hacer más grata la estancia en La Toja a los enfermos y viajeros.

Sus aguas son el prototipo de las fuertemente clorurado-bromurado-sódicas, carbónicas, ferruginosas, variedad lítico-arsenicales. Son tan revelantes y extraordinarias las cualidades de estas aguas, que al principio se las calificó de milagrosas, como lo prueba la cantidad de exvotos, ofrendas y otros objetos que penden y adornan las paredes de su capilla.

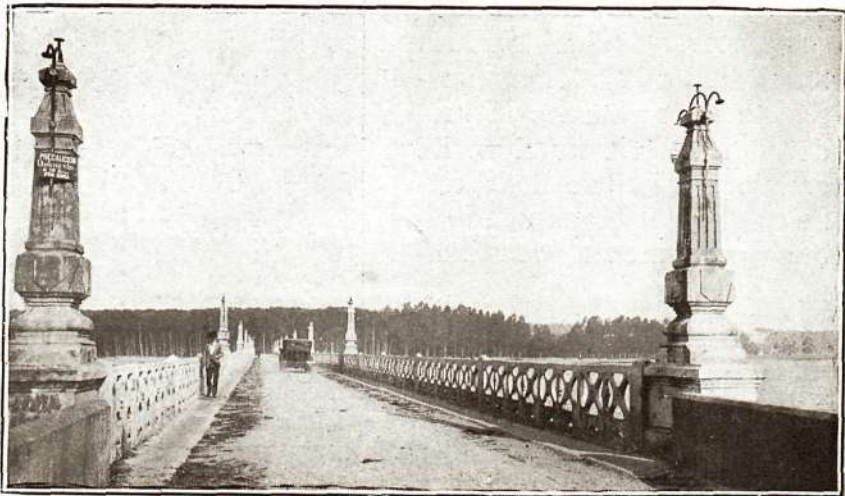
Y fueron tan rápidas y estupendas las curaciones obtenidas con su aplicación que hasta los mismos profesionales de la medicina las atribuyeron en un principio a milagro.

El soberbio edificio conocido con el nombre de "Gran Hotel" sugiere al visitante las siluetas bellísimas, embrujadas, de los palacios de Niza y Montecarlo.

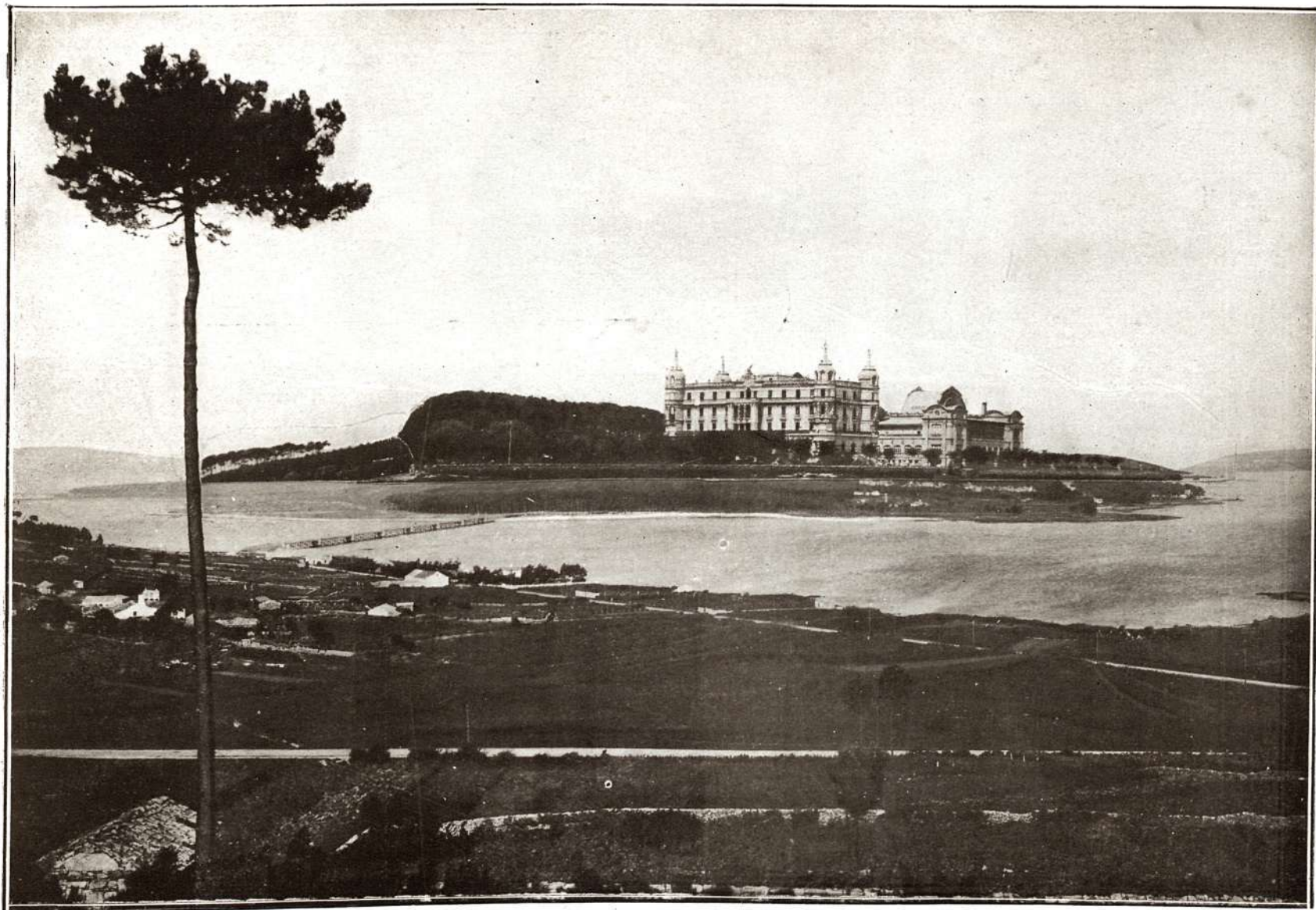
Pero el de La Toja, por la suprema belleza del paisaje en que está enclavado, supera en arrogancias artísticas a los de la Costa Azul; y la imaginación, que nunca se está quieta, nos trae la visión de aquel río de oro que corre por los salones de Montecarlo, sin duda porque no existe un lugar parejo a donde aquella corriente áurea pudiera encauzarse. La Toja es una estación veraniega tan deliciosa, tan sorprendente, tan bella, que por sí sola basta para llevar en triunfos el nombre de España por todos los ámbitos del mundo.

Españoles: tenemos razón al afirmar en otro lugar de esta revista que sin salir de nuestros patrios lares podemos gozar de todo lo que pomposamente, fastuosamente, anuncia la prensa extranjera,

Detened un momento los ojos en las ilustraciones que decoran estas páginas y ellas os dirán con más relieve que nuestra pluma incolora las elegancias y bellezas soberanas que circundan este palacio encantado de La Toja.



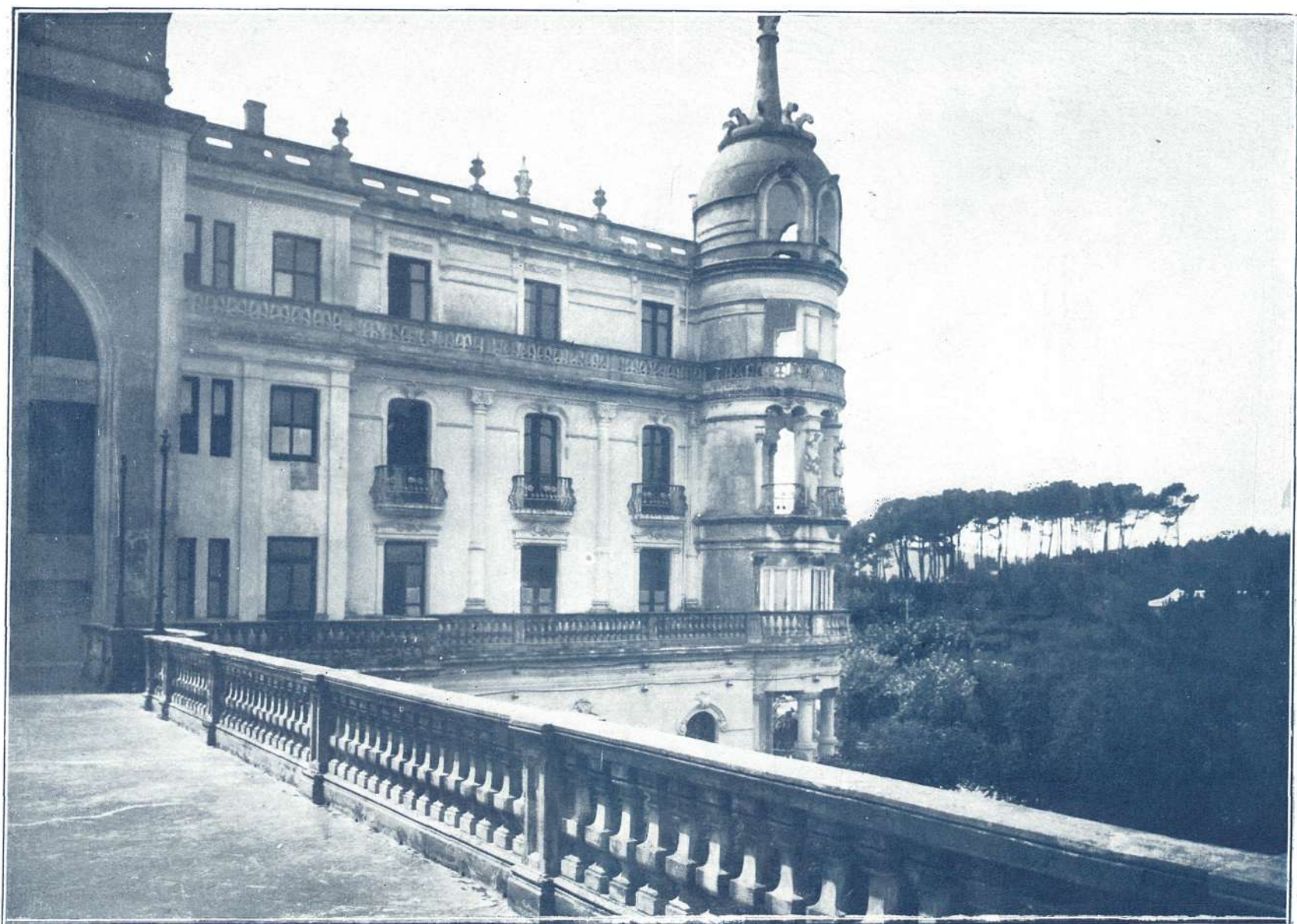
Puente que une la isla de La Toja al Continente.



Vista general de la isla de La Toja y su gran Balneario.



Paisaje de la isla de La Toja.



Detalle del Gran Hotel de La Toja.



Feria de ganado en la provincia de Pontevedra.

EL MES DE JULIO DE 1928 EN VIGO

La ciudad de Vigo guardará en el area de su gloriosa Historia el recuerdo del pasado mes de julio como una de sus fechas más transcendentales.

Seguramente la importancia de los dos hechos que vamos a reseñar rebasarán los límites de la historia de un pueblo para incorporarse plenamente en los de una nación; hechos que seguramente alcanzarán hasta la esfera del turismo mundial.

En Monteferro, promontorio medianero entre las bahías de Bayona y Vigo, se ha inaugurado un ciclópico monumento dedicado a la marina mercante mundial.

La realización de este proyecto ha sobrepujado con mucho la idea partidista que en un principio tuviera. Don Tomás Mirambell, incansable y entusiasta paladín defensor de los intereses de Vigo, de acuerdo con el arquitecto Gómez Román, y secundado eficazmente por D. Estanislao Durán, ha dotado a España de un monumento gigante, que se alza en el famoso promontorio en línea recta y frente a frente de aquel otro de la "Libertad" que el oro americano alzó en la embocadura del puerto de Nueva York.

Los dos son altamente representativos. Pero, mientras la estatua americana pregonaba la libertad..., la Virgen del monumento español—la clásica Virgen marinera—acoge bajo su manto protector a todos, incluso a aquellas víctimas que la "Libertad" ahogara. ¡España es así! Dió su sangre, su idioma, su cultura, su religión, al nuevo Continente, y ahora, cuando en el primero de sus puertos se erige un monumento simbólico, quiere que la fraternidad sea el pabellón que los cobije a todos. ¡España es así!

El otro hecho, de capital importancia para la ciudad de Vigo, y España entera fué la conferencia que en el teatro "Rosalia de Castro" dió Don Emilio Zurano, en la que preconizó la necesidad apremiante, inmediata, de construir la autopista Madrid-Vigo como único medio de poner a la capital de España y a todo el resto del interior en el escaparate de la gran ruta naval del Mundo.

Porque así como las perforaciones del Sango Targo y del Simplón dieron a París la capitalidad del Mundo, y a Suiza el turismo universal, y a Italia el recreo de la Humanidad, así nosotros podre-

mos asumir toda esa corriente de actividades universales, desviándolas a favor de nuestro gran Madrid, mediante la realización de esta autopista.

Tal fué, en síntesis, la conferencia del Sr. Zurano. ¿A quién puede ocultársele la inmensa transcendencia de estos dos grandes hechos? Por nuestra parte y como breve comentario a los mismos diremos: Que sería una equivocación lamentabilísima creer que esta magna empresa esté reservada a las generaciones venideras. Las naciones y los estados deben acometer y solucionar los problemas a la medida que se presentan. No seríamos buenos patriotas si dejáramos para las futuras generaciones la solución de un problema cuya demora significaría el alejamiento de España del lugar preeminente que en el turismo mundial le corresponde.

Además: nuestra industria automovilista demanda la creación de anchas y adecuadas vías por las que sin trabas y sin peligros pueda circular el automóvil, contribuyendo con ello a la prosperidad de nuestra riqueza nacional.

Nuestro Gobierno se ha percatado muy bien de la importancia de las autopistas. Buena prueba de ello es la favorable acogida que ha dispensado a las de Madrid-Cuenca-Valencia; Madrid-Irún, y Oviedo-Gijón. Sólo falta que dé adecuada solución a la de Madrid-Vigo, sin temor a que pueda perjudicar la expansión de los ferrocarriles, tan necesarios en nuestra patria.

Pues si este peligro pudiera subsistir, el que estas líneas suscribe, percatado de la inmensa responsabilidad en que incurriría, aunque con harto sentimiento de su parte, renunciaría a la preconización de la moderna autopista.

Laboremos todos juntos para que esta gran ruta—que aunque terrestre, bien pudiera llamarse marítima por circular por ella todo el tráfico intercontinental de las Américas con Europa—sea pronto una nueva y tangible realidad que preconice por todo el mundo la capacidad de nuestro gran pueblo.

¡España es así...!

HILARIO CRESPO.

(De la Cámara Oficial de Comercio de Madrid.)


Cámara Oficial Española de
Comercio, Industria y Navegación
Iniciada 1919 - Tel. 1252 Central

Montevideo, 31 de Julio de 1928

RECIBIDA EL 20/8/28.
CONTESTADA EL

SR. PRESIDENTE de la CÁMARA OFICIAL ESPAÑOLA
de COMERCIO, INDUSTRIA y NAVEGACIÓN
Vigo

Muy distinguido compañero:

Esta Cámara de Comercio le agradece mucho su fina atención de dedicarle el libro-VIGO en 1927—que hemos recibido, y que ocupa lugar de preferencia en nuestra sala de lectura.

Los españoles residentes fuera de España vamos con gran simpatía las manifestaciones de progreso que se observan en sus distintas regiones considerando que esos adelantos en conjunto forman un índice favorable de progreso que al enaltecer a nuestra patria nos excita en nuestros sentimientos patrióticos.

Hace pocos días hemos escrito para el Instituto de Economía Americana y refiriéndonos a ese puerto vertíamos la opinión de que sería conveniente establecer una zona franca extensa para que sirviera de depósito de productos americanos y fuera plaza distribuidora de esos productos para el Norte de Europa.

Debido a la situación geográfica de ese puerto, y su magnífica bahía, sería un excelente punto de entrada para "turistas" de estas regiones que se dirigen a Europa y para fomentarlo y beneficiar a esa ciudad, también a España, contribuiría al éxito de estos propósitos la construcción de una autovía que uniera a esa ciudad con Madrid.

Nos es grato expresar a Ud. nuestro reconocimiento por la atención que nos ha dispensado y saludarle con toda nuestra consideración

Miguel Sánchez
SECRETARIO GENERAL (interino)


PRESIDENTE

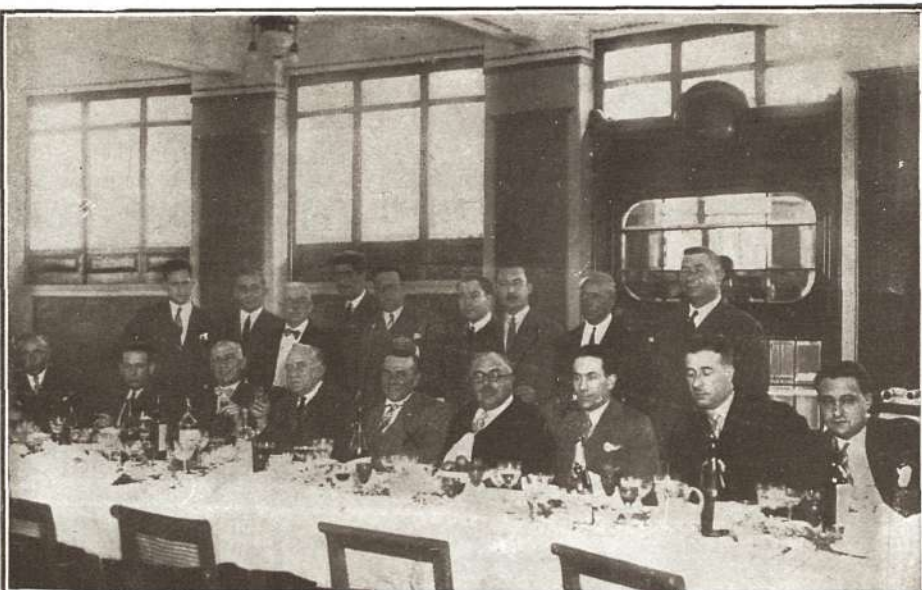
La adjunta carta que re-
producimos expresa el
modo de sentir de nues-
tros hermanos de alien-
de los mares... Carta que
termina preconizan-
do la construcción
de una autopista
que una Madrid
con Vigo...

Algunas notas gráficas de los acontecimientos ocurridos en Vigo en pro de su resurgimiento

BANQUETE EN HONOR DE DON EDUARDO LOPEZ, PRESIDENTE DE LA CAMARA OFICIAL DE COMERCIO ESPAÑOLA EN LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA

En un ambiente de verdadera confraternidad, sin otras miras que los altos intereses de la hermosa ciudad viguesa, la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de dicha ciudad obsequió con espléndido banquete a su distinguido colega el ilustrísimo señor don Eduardo López, presidente de la Cámara Oficial de Comercio Española en los Estados Unidos de América. A la hora de los brindis, el señor López expuso la campaña que en pro del establecimiento de la línea española Vigo-Nueva York viene realizando cerca de los españoles de allende los mares. Recordó, a este propósito, las manifestaciones que en ocasión solemne le hiciera el excelentísimo señor conde de Güell y marqués de Comillas de que la Compañía Trasatlántica Española inauguraría pronto aquel servicio con buques de más de 20.000 toneladas.

El señor López—que fué aplaudidísimo—brindó por la prosperidad y engrandecimiento de Vigo.



LOS MINISTROS DE INSTRUCCION PUBLICA Y DE TRABAJO, COMERCIO E INDUSTRIA EN LA CAMARA DE COMERCIO Y NAVEGACION DE VIGO

En la reciente visita que el señor Aunós hizo a la ciudad-perla del Atlántico, pronunció un elocuentísimo discurso, en el que afirmó de una manera rotunda y solemne que Vigo es el puerto de enlace entre Europa y América, pues su situación ventajísima, junto a las mil cualidades excepcionales que reúne dicha ciudad, lo proclaman.

Al margen, y aun en contra de todas las transformaciones políticas que puedan operarse en nuestra patria—concluyó el ministro—, Vigo será el primer puerto de España.



BANQUETE EN HONOR DE DON EMILIO ZURANO, INICIADOR DE LA AUTOVIA MADRID-VIGO

La Unión de Entidades Viguesas agasajó con un banquete al ilustre escritor don Emilio Zurano, iniciador del magno proyecto de la autovía Madrid-Vigo, que pondrá a la capital de España—según expresión del mismo señor—en el escaparate de la gran ruta naval del mundo.

El banquete fué una sincera explosión de simpatía y entusiasmo, en el que todos los concurrentes hicieron votos y ofrecieron su ayuda en pro de tan magna obra. Dicho proyecto sitúa a Madrid a cinco horas de Vigo, y en una sola jornada puede el turista visitar la capital de España, conocerla, y regresar a bordo para continuar su ruta.

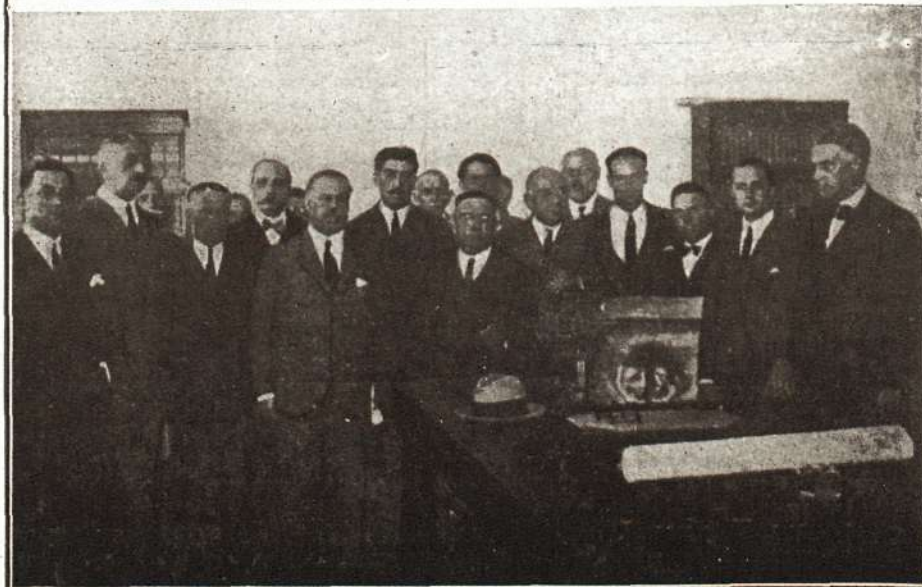


EL MINISTRO DE FOMENTO EN VIGO.—EL SEÑOR CONDE DE GUADALHORCE, CON LAS PERSONAS CONGREGADAS EN LAS OFICINAS DE LA JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO

Durante su visita al puerto de Vigo, el ministro de Fomento, señor conde de Guadalhorce, cambió impresiones con los miembros de la Junta de Obras del Puerto, acerca de los problemas fundamentales de Vigo.

Examinó las obras que se están realizando en el puerto trasatlántico; recorrió toda la bahía, y ante la magnitud de riquezas que ésta atesora, y compenetrado perfectamente de todas aquellas necesidades, ofreció estudiarlas con sumo detenimiento y entusiasmo a fin de que fueran favorablemente resueltas en el plazo más breve posible.

La impresión más grata recibida por el ministro la proporcionó su visita a los viveros que para la repoblación forestal de la provincia tiene establecidos la Excm. Diputación. Calificó la obra de altamente interesante y trascendental por lo que representa para la economía nacional.





Madrid, punto de enlace de los grandes puertos españoles Vigo y Barcelona.

Repetidamente, con todas las energías de que somos capaces, venimos diciendo que el interés, la economía y el decoro nacionales exigen la rápida construcción de la autopista Madrid-Vigo.

Por ende, la capital de España será el punto de unión de estos dos grandes puertos nacionales, Vigo y Barcelona.

Preconizar la importancia que tiene para Madrid y para la nación entera esta autovía es poco menos que hablar de la importancia del sol.

¡Tan múltiples y tan incalculables serán las ventajas que ello aporte a la capital de España!

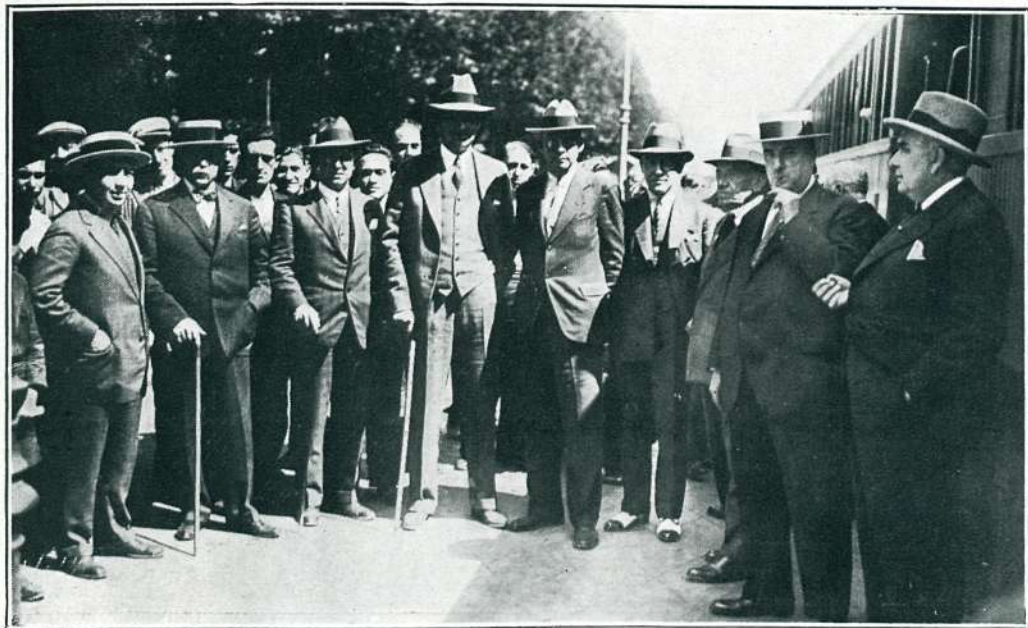
Pero existe un fenómeno que precisa destacarse. Alrededor de todo lo nuevo se forma siempre una

atmósfera de escepticismo, de incomprensión, que muchas veces malogra los más nobles intentos.

Este fenómeno, siempre injustificado, pero por desgracia siempre también real, se había formado en torno de la autopista Madrid-Vigo.

¿Y por qué? ¿Qué motivos había para dudar de que pronto fuera una realidad tan magno proyecto? Ninguno. A lo sumo el que era una novedad, y como tal había que combatirla y desprestigiarla.

Pero, por fortuna, la atmósfera hostil, oscura, se deshizo al pri-



Llegada a Vigo del Director e Ingeniero de la Fox Brothers International Corporation.

mer rayo de sol. Hoy todo el mundo cree en el magno proyecto.

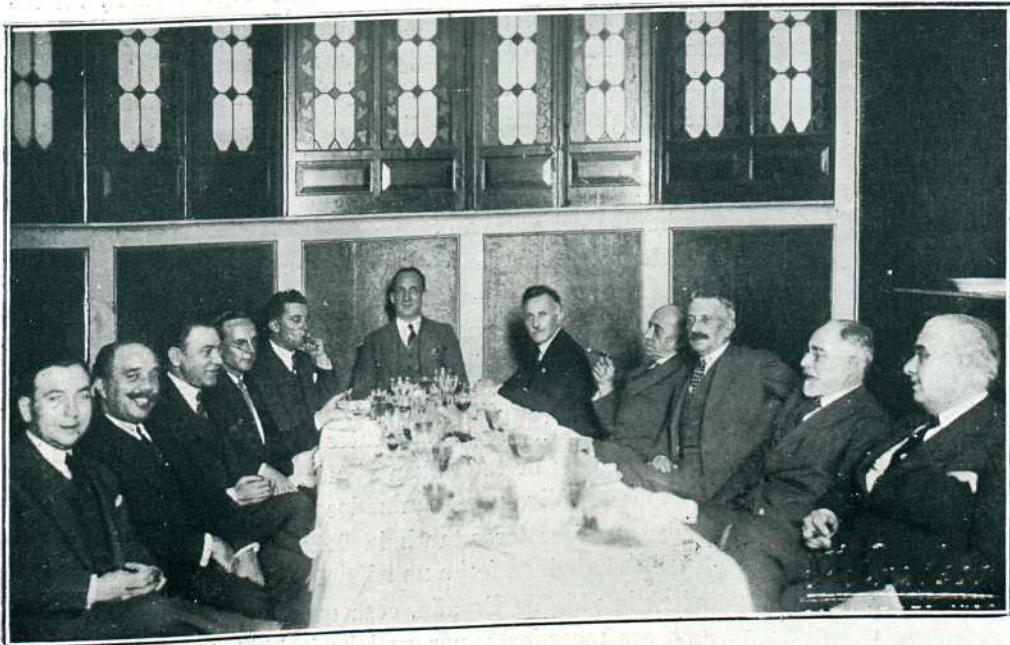
A Vigo han llegado elementos prestigiosos que han deshecho con sola su presencia todas las brumas.

Se sabe que el proyecto cuenta ya con el tecnicismo propio y adecuado. Que se mira con franca, con consciente simpatía, el proyecto de unir a Galicia con el resto de la Península, y se sabe, por último, que no hay otro remedio ni más adecuado ni más certero que una moderna y grande autopista.

La reacción se ha operado, y dicho sea en honor de la verdad, de un modo consciente y libérrimo. Ya nadie duda del entusiasmo que todos están poniendo en esta magna obra, que habrá de ser la liberación de Galicia de ese aislamiento en que estaba como aherrojada.

La campaña que en breve empezará a fin de que el Gobierno considere de carácter nacional esta autovía, cuenta ya con la adhesión de altos y significados valores.

SAG



Cabecera de la mesa en el banquete que, en honor de los señores Directores de la Fox Brothers International Corporation, dió el Comité Pro-Autopista de Vigo, en el gran comedor del Casino de aquella ciudad. (5 de septiembre de 1928).

Esta "Atracción de Forasteros" juzga tan importante para nuestra capital la realización de esta autopista, que a ella consagra gran extensión para que el pueblo madrileño esté debidamente ilustrado y pueda así secundar eficazmente nuestra sincera y consciente campaña, que en breve empezará con una serie de actos públicos.



Vigo y su floreciente industria

La capacidad comercial e industrial de Vigo está en la cumbre de su desarrollo. Las actividades de su población hacen que esta ciudad privilegiada sea tenida en cuenta en el mundo comercial y mantenga intensa relación con todos los centros productores y consumidores.

Tal ocurre con la importante industria conservera, que, gracias al esfuerzo hecho y al grado de perfeccionamiento que se ha llegado a tener en su elaboración, ha logrado imponer sus productos en todos los mercados extranjeros, en franca competencia con sus similares de otros países.

Nada de extraño tiene ello, si se tiene en cuenta que las fábricas de conservas de Vigo cuentan con un utillaje moderno y con una larga experiencia, pudiendo sus fábricas servir de modelo, por el grado de perfeccionamiento a que se ha llegado y por sus grandiosas instalaciones, que honran a la industria española.

Orgullo produce el contemplar esta fabricación e inútil sería señalar la importancia de algunas de ellas. Todas, absolutamente todas, dan la sensación al visitante del esfuerzo llevado a cabo por esta ciudad para hacer del tesoro que guardan sus mares una de las riquezas más importantes de España.

Al calor de esta industria viven otras muchas. Una de ellas es la estampación sobre hoja de lata, que ha llegado también a su máximo desarrollo, pudiendo citarse como modelo de estampación los talleres litográficos de don Estanislao Núñez, quien, con una constancia digna de estimación, ha hecho que su Casa se ponga a una altura envidiable, como pudimos apreciar en la infinidad de estampaciones a todo color producidas por esta Casa.

En la Casa de don Estanislao Núñez, además de los envases litografiados para la industria conservera, así como la de aceites, grasas,

etcétera, está especializada en el artístico cartel para reclamo, como lo patentiza la gran variedad de modelos que vimos en esta Casa, que tan favorecida es por toda clase de pedidos, tanto de España como de América.

Más adelante hablaremos de otras Casas del mismo ramo tan importantes como La Artística y La Metalúrgica.

Otro importantísimo aspecto de la vida de Vigo está en las industrias del mar. Sus barcos inundan todas las zonas pesqueras, llevando hasta el último rincón de España sus productos.

El inusitado movimiento de su Lonja, con sus transacciones de día y noche y las operaciones de limpieza y envase en sus almacenes, donde todo es alegría y bullicio, dan idea de la enorme preponderancia de esta industria.

Inútil es hablar del desarrollo que ésta adquirirá cuando sea un hecho su puerto pesquero, que no dudamos sea pronto una realidad, ya que en este asunto han puesto toda su energía y actividad hombres tan entusiastas del engrandecimiento de Vigo como don Manuel Domínguez y don Santiago Montenegro, presidentes de la Asociación General de Industrias Pesqueras y Sociedad de Exportadores "La Necesaria", así como los demás componentes de estas Entidades, todos dignos de la estimación de todo buen vigués.

Hora es ya de que Vigo vea culminados sus deseos, y, por fortuna, su vida marcha por derroteros tan halagüeños, que no es exageración predecir que esta ciudad, en fecha no lejana, ha de jugar un importantísimo papel en la vida de España, cosa que celebramos con toda el alma, ya que sus moradores, por su laboriosidad, honradez y buen trato, se hacen merecedores al aprecio del visitante.

SANTIAGO FERNANDEZ

Los Pazos gallegos

Lo más típico de Galicia, lo que le da verdadero color y sabor, son los pazos, mansiones hidalgas que han tenido en la historia y en la vida gallegas una importancia mucho más trascendente que sus castillos o casas fuertes.

Los pazos datan de la época de los Reyes Católicos. Sin ningún género de dudas, puede afirmarse que los pazos marcan la transición del castillo feudal a la ciudad moderna.

El tipo inicial de su arquitectura se encuentra, según Lampérez, en el palacio compostelano de Gelmírez. Su ornamentación es preferentemente barroca. Esta manera encarna, mejor que ninguna otra, en el espíritu gallego, amante de la ornamentación profusa, expresiva y graciosa.

No es peculiar el pazo, como se ha creído equivocadamente, de los campos. En muchas ciudades, como Santiago, lo vemos figurar en sus rúas, sin que por ello pierda su carácter patriarcal y sus notas específicas.

Alguien los ha querido confundir con los castillos. Incluso se ha afirmado que son derivaciones de los mismos. Pero hoy es completamente cierto, según demuestra el señor Lampérez, que la idea del pazo es netamente campesina, originada, a su vez, por las condiciones del clima y del ambiente.

Aun las mismas torres no son levantadas ya con miras guerreras, sino como mansiones estratégicas para buscar el sol y otear los horizontes donde florecen las tierras familiares.

El señor del pazo era la persona más poderosa, no precisamente por sus cualidades guerreras, sino por su ilustración y cultura, y por las múltiples ventajas materiales que a los colonos proporcionaba. Hoy, que por desgracia van desapareciendo casi totalmente, se acusa con más relieve la figura magnánima del señor.

El absentismo, ese loco afán de abandonar nuestros campos, ha destrozado de una manera implacable la mayor parte de los pazos, cuyo desmoronamiento ha traído consigo la desolación del campo.

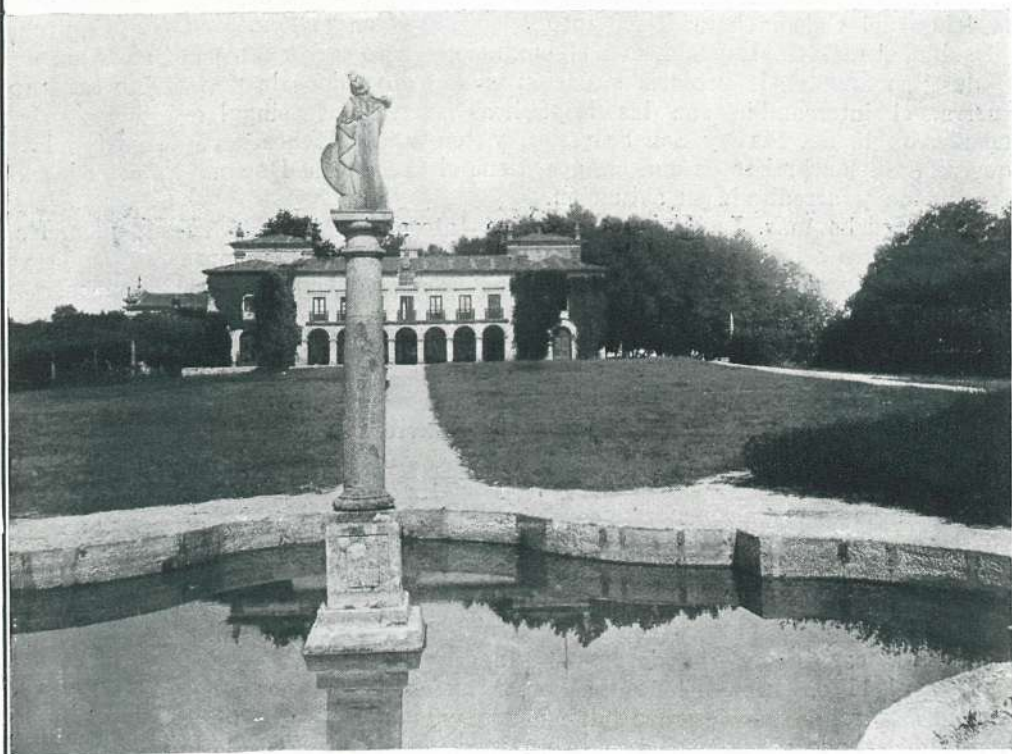
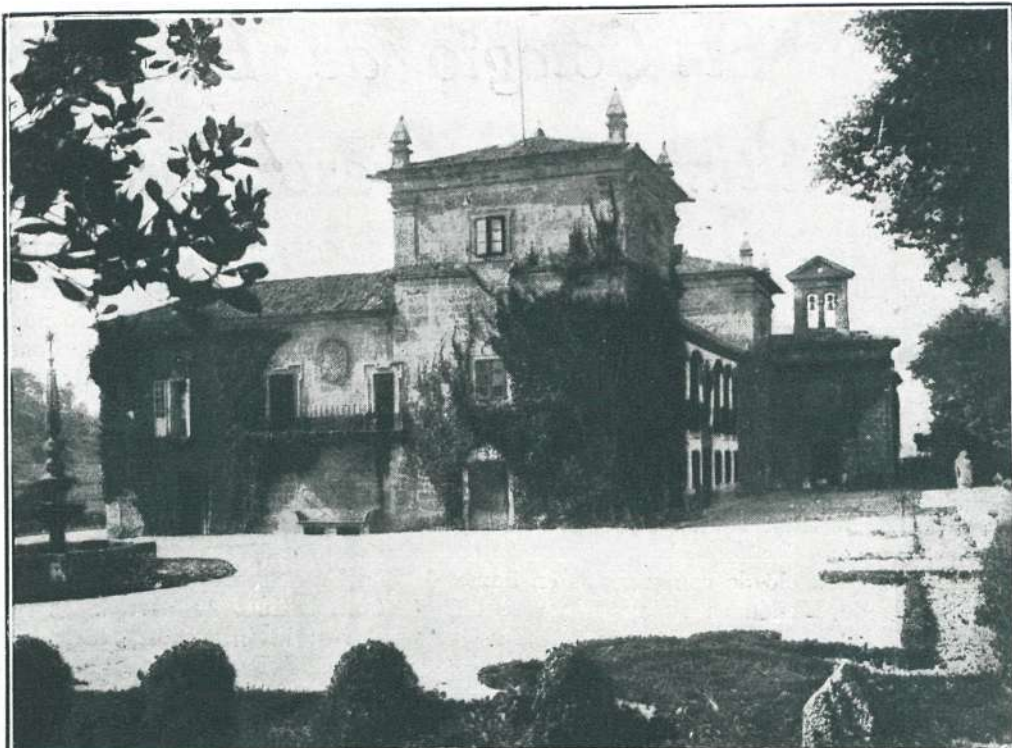
Las adjuntas fotografías representan uno de los pazos más hermosos. Es el llamado de San Thomé, vulgarmente conocido por "La Pastora". Su actual propietario, don Xavier Ozores y Pedroza, lo ha restaurado recientemente, procurando con toda esmerupulosidad, que no perdiera nada de su sabor arcaico. Hállase emplazado en el Valle del Fragoso, uno de los sitios donde la naturaleza ha puesto verdaderos derroches de bellezas. Existen en San Thomé varios cuadros y objetos antiguos de subidísimo interés y un rico archivo con documentos muy interesantes para la historia de Galicia.

En nuestro reciente viaje a Vigo tuvimos ocasión de ver de cerca esta singular morada y apreciar al detalle la riqueza de su arquitectura y de sus salones. Frente a la figura noble y magnánima del señor Ozores—dueño actual de esta regia mansión—evocamos la figura gallarda y prestante del antiguo señor del pazo.

No le falta a don Xavier de Ozores ni un sólo detalle: acogedor, simpático, noble, comunicativo, espléndido. Una verdadera figura bíblica. Como los patriarcas del Pentatéuco, el señor de Ozores alterna la manera señorial y distinguida con el tono humilde y sencillo. Lo mismo acoge al poderoso que llega de Madrid en flamante automóvil que al sincero campesino que va a contarle sus cuitas.

Encanta verdaderamente encontrar hoy día esta clase de personas que parecen remansadas bajo una ojiva de nuestros mejores retablos.

Sinceramente, con vivísima cordialidad, felicitamos a don Xavier de Ozores, que tan justamente encarna al señor del pazo, y a esa meritísima publicación que dirigen el marqués de Quintanar, don Xavier Ozores y don José Cano Moure, y de la que hemos tomado los datos de este artículo, por la altísima labor que en pro de los pazos gallegos viene realizando.



El Colegio de Doctores de Madrid y el último Congreso Internacional de Geografía

El Colegio de Doctores de Madrid tiene un historial breve, pero glorioso.

Es verdad que desde su fundación cuenta con la simpatía y el apoyo de nuestro egregio monarca, con el concurso de la Universidad prestado por su inolvidable ex rector doctor Carracido, y con la confianza de los alumnos.

Pero no es menos cierto que el entusiasmo y fe de sus miembros, las empresas que ha llevado a cabo y el alto ideal patriótico que persigue no han contribuido menos a esmaltar su breve historia.

Ahí están el ciclo de conferencias en honor de San Francisco de Asís, y las de Menéndez Pelayo; la que dió el capitán Ruíz de Alda sobre las incidencias del vuelo Palos-Buenos Aires; la institución Bauer para los alumnos más aprovechados de cada Facultad; el apoyo a la "Ciudad Infantil", del Paseo de los Pontones; los recursos para el envío de colonias escolares a diversos puntos de veraneo.....

Esto, en lo que pudiéramos llamar dentro de casa. Fuera de ella, la labor del Colegio ha sido no menos copiosa. Con el homenaje al sabio alemán A. Einstein, con el auxilio prestado a los intelectuales germanos en la precaria situación en que los colocó la postguerra, el intercambio con las Repúblicas americanas, singularmente con la del Perú y San Salvador, y con otros muchos actos que rebasan los límites de una crónica, tiene el Colegio de Doctores reconocida y acreditada su actuación.

Una prueba más. La Unión Geográfica Internacional invitó en meses pasados a la intelectualidad española para que estuviera presente en las sesiones del último Congreso que había de celebrarse en Cambridge en los días primero al veinticinco de julio del corriente año.

Tuve el honor de ser designado por el Colegio para representarle en dicho Congreso. De las impresiones que recibí en mi viaje quiero hacer un extracto porque las juzgo interesantes y dignas de ser conocidas.

Helas aquí:

Santander es el balcón por donde Castilla se asoma al mar. En su bahía espléndida el "María Cristina" nos aguardaba, orgulloso de ser español.

Al embarcarnos, nuestra alma española, exaltada y radiante, corría parejas con la alegría del buque, orgullosa también de haber recibido la caricia materna de esta incomparable tierra.

Era el 11 de Julio. El 16 tocábamos aguas de Southampton. En nuestra retina de viajero quedaban dos puntos luminosos fuertemente grabados: Bilbao con su Abra resplandeciente, y Pasajes con sus marinas insospechadas.

Abramos un paréntesis. Es un elogio a la Compañía Trasatlántica. Lo merece por su trato esmerado, por su lujo sin petulancias, por su confort absoluto, por todas las atenciones de que nos hizo objeto sinceramente, afectuosamente.

En tren especial llegamos a Londres. Londres es una ciudad misteriosa y dominadora. Con gusto apuntaríamos aquí algunas notas de la vida londinense. Pero soslayaríamos el objetivo de esta crónica. No; dejémoslas para otra ocasión. Ya estamos en Cambridge. Cambridge es la vieja ciudad universitaria que guarda en sus colegios medievales, bajo su cielo gris, una perfumada tradición de sabiduría.

Como Alcalá, como Salamanca, como París. Cambridge tiene escrita en sus muros una estrofa de los Sapienciales.

El escenario para un Congreso de sabios está elegido con acierto. Pero no me parece acertado el mote que han dado a esta asamblea de hombres de ciencia: "Congreso Internacional de Geografía".

Faltan en él representaciones de Hungría y de Alemania, por no citar otras.

Para mí no puede llamarse "Congreso Internacional de Geografía" una asamblea donde brille por su ausencia la patria de Humboldt, el padre de la geografía moderna.

Ni aun siquiera ateniéndome al valor relativo de las palabras llamaría yo "internacional" a un Congreso de esta índole. Ya hice esta misma observación en el Cairo en otro Congreso celebrado tres años ha.

De la brillante actuación de la representación española tendría mucho que escribir si quisiera dar una idea aproximada.

Hernández Pacheco, Giménez, Casciaro, Carbonell, Trillo Figueira, en sabias y profundas disertaciones, demostraron una vez más la riqueza de la ciencia española y la capacidad de trabajo del talento hispano.

Capítulo aparte merece la magnífica conferencia del catedrático Odón de Buen sobre el "Origen de las Rías gallegas". El asombro que produjo en el auditorio y la índole de la materia expuesta, juntamente con la manera de exponerla, justifican la preferencia con que yo la reseño.

Todos los españoles sabemos—o debemos saber—que las rías gallegas son lo más delicioso del mapa español y quizás del mapa del Mundo. No escribió ninguna hipérbole el llorado autor de la "Casa de la Troya" cuando llamó a las rías de Galicia "inmensos dedos divinos".

Así son en verdad; y en la conferencia del profesor De Buen vimos ese milagro hecho realidad, merced a las numerosas y selectísimas fotografías con que el sabio español ilustró su lección magnífica.

He aquí el punto que quiero destacar. A la vista de aquellas rías, con insuperable acierto proyectadas, pensé una vez más en la necesidad que España siente de acercar a otras naciones sus tesoros artísticos.

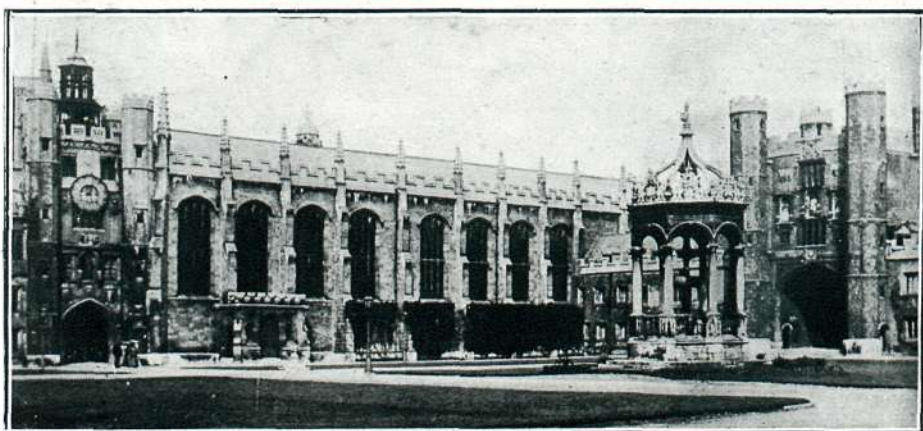
¿No es una puerilidad, hasta una censurable avaricia, el que guardemos por más tiempo nuestra riqueza artística a los ojos de las demás naciones?

Nuestra posición, desde este punto de vista, es hoy más que nunca insostenible. El turismo es la gran idea que inquieta a los directores de todos los pueblos. Y ya que hemos tenido la fortuna de que el general Primo de Rivera sienta también las inquietudes del turismo, solicitemos que se preste una atención preferente a estos actos oficiales que revisten tanta trascendencia. Que nuestros representantes vayan provistos de abundante, de escogido material gráfico. He aquí una manera rápida, práctica de encauzar el turismo mundial a nuestra patria.

Las otras exigencias del turismo: grandes pistas automovilísticas, trenes cómodos, hoteles confortables, vendrán como secuela necesaria.

¡Cambridge, la vieja ciudad universitaria! Ante los viejos paradores de tus colegios medievales, en tus calles saturadas de escolanía, bajo tu cielo gris, he visto, al conjuro de las rías gallegas, un porvenir luminoso para el turismo español.

IGNACIO BAUER



He aquí un aspecto del viejo patio de la Universidad de Cambridge, en el que puede apreciarse su gran semejanza con los históricos patios de nuestras Universidades de Alcalá y Salamanca.

Nuestras costas son ya visitadas por el turismo mundial

Las costas de España son constantemente visitadas por los extranjeros.

Miles de turistas desembarcan a menudo en Vigo, Barcelona, Sevilla, Málaga, Valencia, Santander, San Sebastián, Bilbao, Las Palmas...

Hecho es éste sobradamente significativo por cuanto proclama que España es ya considerada e invadida por el turismo mundial.

Pero esta invasión sólo se efectúa en la parte fácil y asequible para llegar a ella que son sus costas.

Mas estas oleadas de turismo no llegan al interior; en el interior... ¿quién penetra? ¿Y quién puede negar que Madrid, la bella ciudad de la luz y de la cortesía, que Salamanca, Burgos, León, Segovia, Avila, La Granja de San Ildefonso cuyos jardines y fuentes en nada desmerecen de ese Versalles tan preconizado y exaltado —ya que los dos fueron erecciones estupendas del genio incomparable de Le-Notre— que el Escorial, Toledo y esa maravillosa y excelsa sierra del Guadarrama—muy superior a las encontradas suizas—, deberían verse invadidas por millares de turistas.

¿Quién vá a Francia y no se acerca a París? ¿Quién hace un viaje por Italia que no se detenga unas horas en Roma? Y así sucesivamente en todas las capitales de las demás naciones.

Porque, ante todo y sobre todo, lo que más interesa al turista es la metrópolis del país que visita.

En viaje de estudio han llegado a nuestra ría de Vigo centenares de alumnos ingleses de la antigua y acreditada institución Golife Grammar School acompañados de sus respectivas familias y profesores.

Tantos han sido, que han creado un campamento, montando sus tiendas a orillas de Lourido, pequeña y hermosa ensenada al Oeste de Monte-Ferro.

Las adjuntas fotografías reproducen a los simpáticos escolares en su magnífico emplazamiento.

Todos, absolutamente todos, habrían visitado la capital de España si hubieran tenido medios para ello.



Grupo de estudiantes ingleses, alrededor de una de las tiendas de su campamento.

Algunos de los profesores que les acompañan nos decían en días pasados:

¿Qué medios tendríamos para poder visitar ese inmenso tesoro pictórico que se encierra en el Museo del Prado?

En ninguna parte del mundo puede admirarse a Velázquez, a Murillo, al Greco... como en la esplendorosa pinacoteca madrileña.

¿Qué no daríamos nosotros por contemplar las obras sublimes de Goya?

Y así iban detallando todo el fastuoso catálogo de pintores y cuadros que se guardan en la capital de España. ¿Qué prueba todo esto?

La imperiosa necesidad de construir una vía adecuada que atraiga a nuestro Madrid todo ese movimiento intercontinental.

Este es un problema que debe ser rápidamente solucionado. No admite demora. No debe confiarse tampoco a las generaciones futuras, si es que queremos que España no se vea desplazada del honorífico y alto sitio que le corresponde en ese movimiento—cada día más intenso—del turismo mundial.

El gran puerto de Vigo, por medio de propia y adecuada autovía, puede distar seis horas o siete como máximo de la capital de España.

Los turistas allende los mares desembarcarían todos en él.

Y una vez puestos en Madrid, podrían llegar a ofrecer a su mirada inquieta y a su afán de emociones, el puerto de Barcelona, cuya distancia podría salvarse en el espacio máximo de catorce horas.

Y así tendríamos que Vigo y Barcelona, los dos grandes puertos orgullo de España, distarían el uno del otro unas veintiuna horas aproximadamente.

Y cuando esto sea un hecho... ¡qué afluencia de turistas no se suscitará espontáneamente hacia nuestra capital y hacia ese emporio de riquezas almacenadas en nuestras bellísimas e historiadadas urbes del Interior! ¡Entonces sí que los extranjeros conocerían a España!

SAG



VIGO.—Playa de Lourido, en donde han establecido un campamento los estudiantes ingleses de la Golife Grammar School.

Gijón, la hermosa ciudad asturiana

GIJÓN, la hermosa ciudad asturiana, con su creciente pujanza industrial y su constante y rápida transformación urbana, representa la verdadera afirmación del porvenir espléndido que esta región privilegiada está llamada a tener.

El esfuerzo de todos, encauzado y dirigido por sus celosas autoridades, ha hecho de Gijón una ideal ciudad veraniega y ello lo demuestra la afluencia constante de turistas, que van a gozar de las delicias de su benigno clima y su soberbia playa. Hállase ésta enclavada en el centro de la ciudad y circundada por hermoso balcón con espléndido paseo, que la separa suficientemente del sector industrial. Sus pintorescos alrededores, salpicados de lindos hoteles, pueden ser recorridos, cómoda y rápidamente, en las extensas redes de tranvías y autobuses que existen.

De su potencia económica da idea el empréstito municipal que, sin el aval del Estado y con la sola garantía del Ayuntamiento, al ser sacado a concurso entre los tres Bancos de la localidad, fué cubierto totalmente por el que resultó favorecido, solamente en el mercado de Gijón y en unos quince días.

La constante actividad del Municipio se manifiesta con las reformas de la ciudad: el ensanche de la Plaza del Carmen es buena prueba de ello y la construcción de edificios para escuelas, entre los que destacan el grupo escolar "Primo de Rivera", en el que se han invertido unas 150.000 pesetas y los de Santuario, Pasgo, Pumerin Fontaciera y otros. En todos los demás órdenes de la vida municipal, es merecedor de elogios y a la vez de ejemplo, el celo que demuestra el dignísimo Ayuntamiento de Gijón. (1)

Está unida la ciudad a Madrid por vía férrea y del mismo modo hasta la frontera francesa, por el litoral. Enlaza también por ferrocarril con las zonas mineras de Langreo y Mieres, estando ya próxima la terminación de las obras del ferrocarril que la unirá a la base naval del Ferrol. Toda esta red de caminos de hierro se halla auxiliada perfectamente con los automóviles de línea que circulan por sus carreteras, pudiendo afirmarse categóricamente, por todo ello, que un próximo y espléndido porvenir espera a esta ideal población que, con las bellezas múltiples que atesora, está llamada a ser indispensable y firme punta del Turismo español.

(1) Con un presupuesto de 5.000.000 de pesetas se están realizando las obras de alcantarillado por sistema doble separador, destinándose asimismo 12.500.000 pesetas para la traida de aguas purísimas desde Campo de Caso y Nava, con una dotación de 300 litros por segundo.



Gijón.—La playa de San Lorenzo a la hora del baño.

Al hablar de las grandes obras que la ciudad de Gijón realiza, no podemos pasar por alto el "Instituto de Puericultura", institución benéfica que puede calificarse de obra magna si se tiene en cuenta que fué creada por el titánico esfuerzo de su director, doctor don Avelino González, felizmente ayudado por la Junta de Protección a la Infancia. Comprende el Instituto la "Gota de Leche", "Casa Cuna", Sala de Maternidad, La Escuela Provincial de Puericultura (la primera creada en España) y las consultas de niños de pecho y generales y la Pre-Natal. Fundada en el año 1923, sus únicos ingresos son los impuestos sobre espectáculos, rifas benéficas, tómbolas y todos aquellos festivales que la incansable Junta se pre-

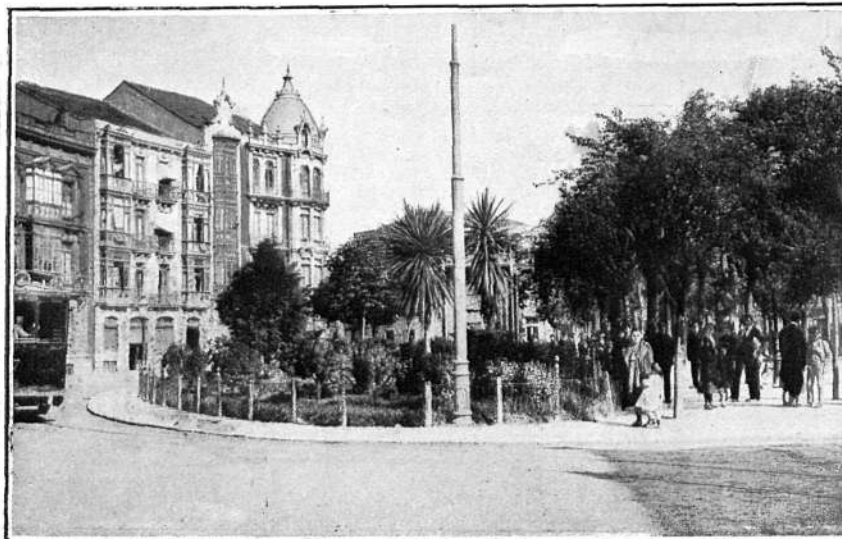
ocupa de crear. Dedicase el Instituto de Puericultura, por medio de su cuadro de profesores, a una activa propaganda sobre higiene infantil y lactancia materna y asimismo de la Puericultura ambulante, ilustrada con proyecciones cinematográficas y cuadros alusivos, siendo numerosas las conferencias dadas con este fin y a las que, por cierto, acude gran número de oyentes.

El importe de las obras efectuadas asciende a 852.000 pesetas, faltando todavía más de 300.000 para la total terminación del Instituto.

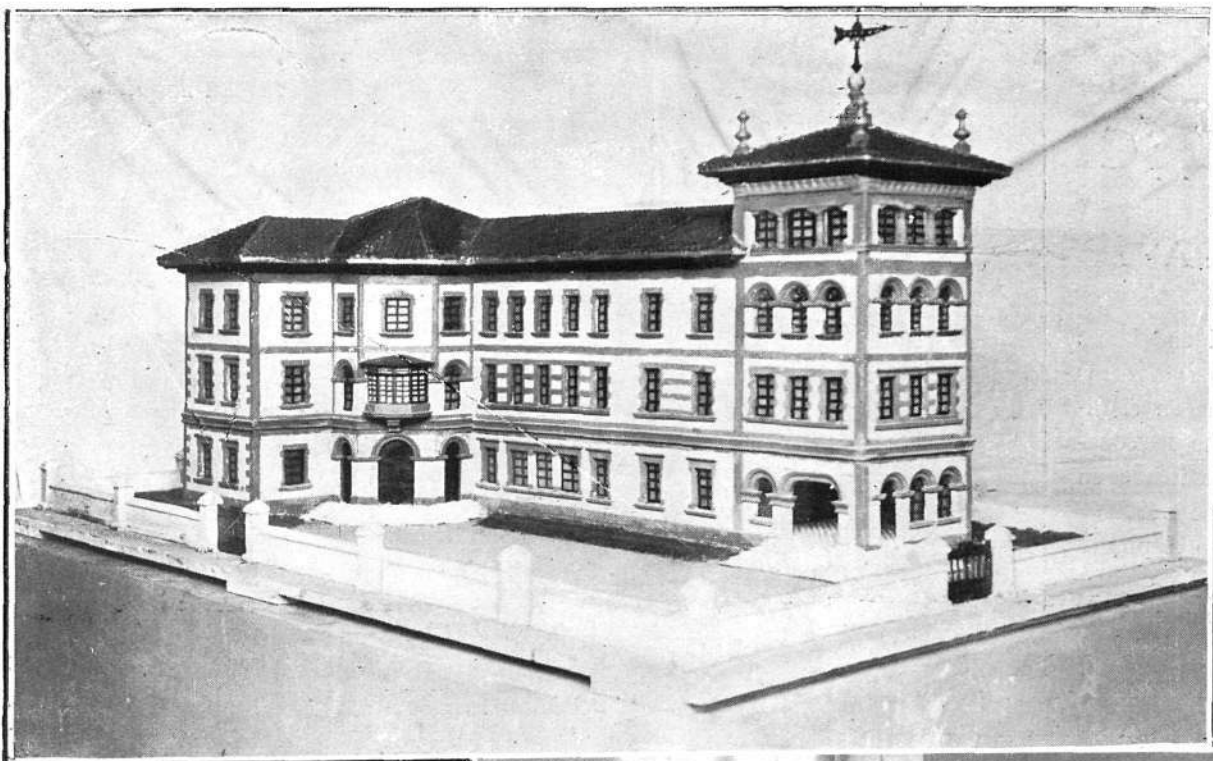
En los asilos de Pola de Gijón, Fresno de Oviedo y Nava, sostiene por su cuenta gran número de niños de obreros y huérfanos de padre y madre, y el coste de estas atenciones asciende a 82.000 pesetas anuales, cantidad que se elevará desde el momento que funcionen todas las secciones, a la respetable suma de 150.000 pesetas. (1)

El celo de protección de la Junta se observa incluso en las carreteras, en las cuales y con grandes rótulos se lee a cada paso, "Automovilistas, pensad en los niños". Para éstos se ha creado también el "día del niño",

(1) Se reparten aproximadamente al año 42.000 litros de leche en perfectas condiciones de asepsia, sosteniendo en la actualidad 136 niños menores, a quienes se facilitan 46.000 litros de leche, papilla, huevos y toda clase de medicamentos. A la sección de lactancia acuden semanalmente innumerables madres para pesar y tallar á sus hijos, bajo la vigilancia de personal competente. La consulta Pre-Natal para embarazadas pobres está perfectamente atendida también, encargándose las damas visitadoras de proporcionar a cada una a domicilio ropita, chocolate, una gallina y 25 pesetas en metálico, y al mismo tiempo llevan sobre sí labor de educar a la futura madre en tan delicada misión. En breve empezará también a funcionar la Casa-Cuna, donde serán atendidos 30 niños de obreras y asistentes que, por tener que trabajar, erian a sus hijos artificialmente.



Dos aspectos urbanos de Gijón.—Plaza de San Miguel y Calle de Covadonga.



Detalles del Insti- tuto de Puericultura

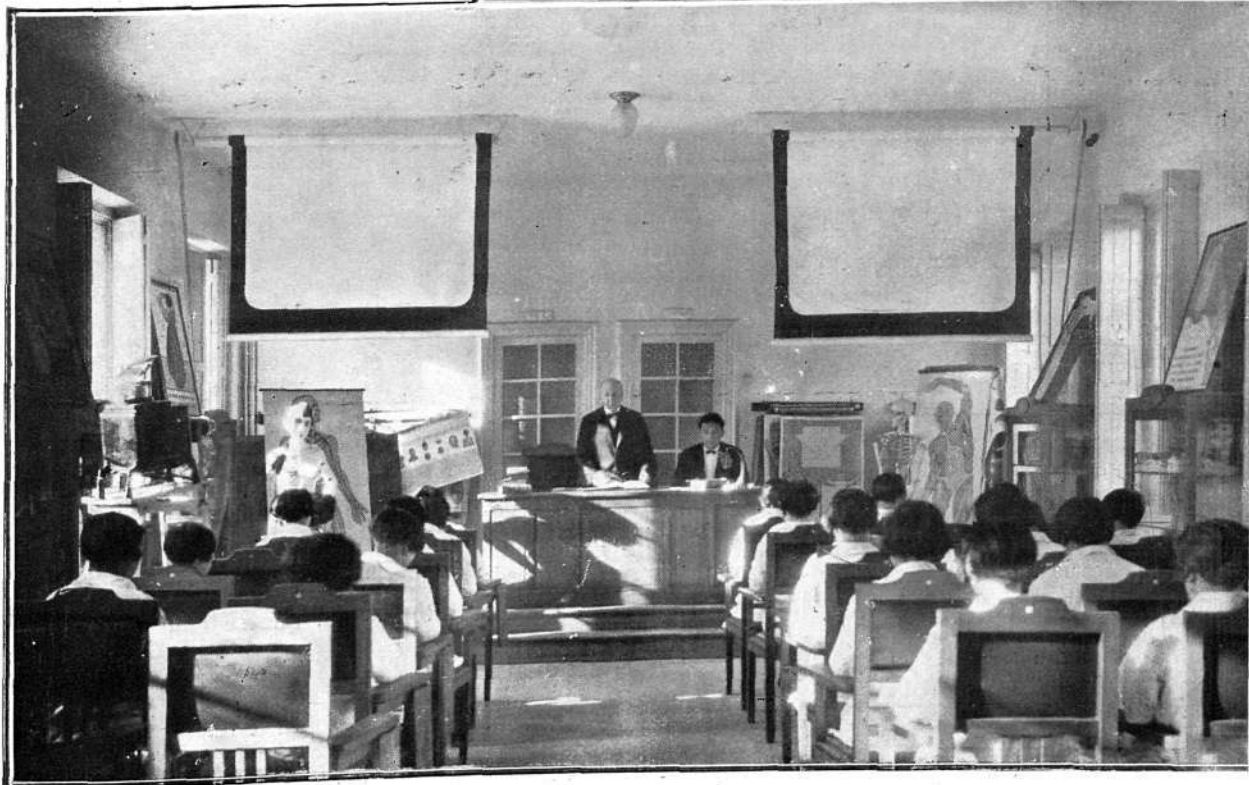
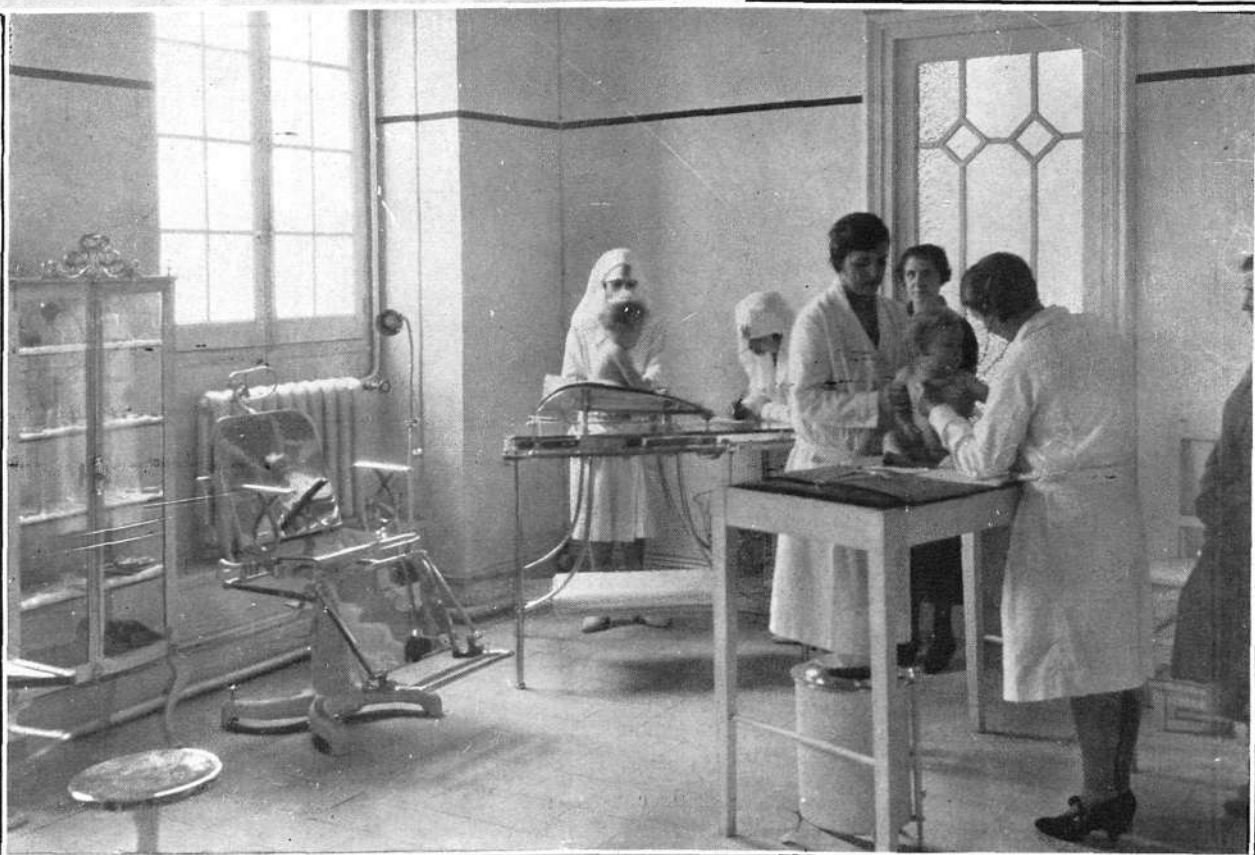
Maqueta del edificio
del Instituto.

en el que se reparten unos 9.000 juguetes que importan alrededor de pesetas 20.000.

Pero el proyecto magno de esta incansable institución lo constituye la creación de un Parque Infantil y Cantina Escolar, para el que se presupuesta, sin terreno, 3.350.000 pesetas, el cual estará dotado de grandes campos de juego de todas clases, piscinas, comedores, salas de música, pintura, etcétera.

Esta es en la actualidad la constante preocupación de esa digna Junta, la cual, de llevar a feliz término su intento, realizará la mayor y más completa obra que puede hacerse en favor de la madre y el niño español.

Sala de peso y talla de
«La Gota de Leche».



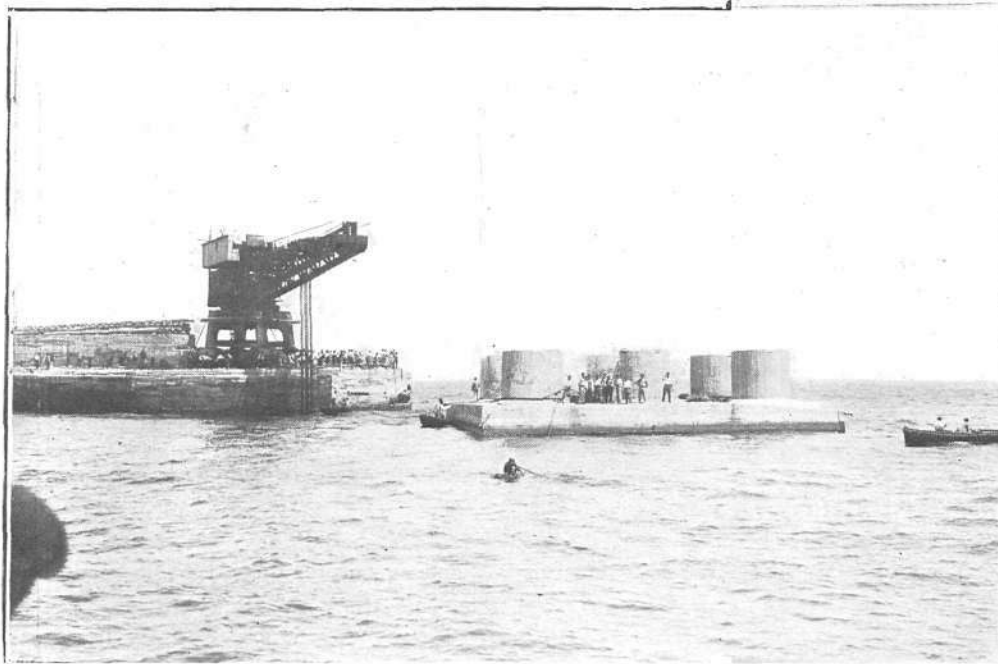
Una clase en la Escuela
Oficial de Puericultura.

El Puerto del Musel

SU IMPORTANCIA

Empezó a construirse el puerto del Musel en el año 1895, habiéndose realizado en él, desde entonces, diversas reformas de gran importancia, particularmente en el dique de abrigo. Actualmente está terminándose la construcción del Dique Norte, que es el que constituye en realidad el puerto. Expórtanse por él anualmente 1.300.000 toneladas de carbón, estando considerado como el puerto carbonero más importante de España.

Constantemente aumenta la salida de carbones, como asimismo el movimiento de la carga general.



FOTOGRAFIAS DEL PUERTO DE GIJON

1.—Uno de los muelles.

2.—Monolito para prolongar el dique Norte

3.—Cargadores de carbón de la Junta de
Obras.

Cuenta la Junta de Obras del Puerto con dos cargadores, adquiridos recientemente a la Compañía del Ferrocarril de Carreño, y con 20 grúas, una de ellas de 45 toneladas, dedicadas a la carga de carbón. Antes de un año se hallará en explotación un nuevo cargadero, capaz de cargar 10.000 toneladas diarias.

Tiene el puerto del Musel grandes calados, siendo el de atraque de los trasatlánticos de 12 metros en la más baja mar. Con referencia a este mismo nivel, hay muelles de 15 y 16 metros de calado y dentro de muy breve tiempo el calado mínimo del puerto será de ocho metros.

Hállase en tramitación un proyecto, de mucha importancia, de ampliación del puerto del Musel, consistente en un dique aislado y un rompeolas que arranca de la costa en las inmediaciones de Gijón. Con estas obras se convertirá en puerto toda la concha, entre Santa Catalina y el cabo Torres.

Para defensa contra los temporales, que tan grandes destrozos han causado repetidas veces, se está construyendo una escollera en el dique Norte, que próximamente quedará terminada.

Hasta el puerto del Musel llegan los ferrocarriles del Norte, de Langreo—que cuenta con una instalación de cuatro grúas eléctricas para la carga de carbón—, y el de Carreño, que enlaza a Gijón con Avilés,

Utilizan este puerto, además de los barcos carboneros, varias líneas de navegación trasatlántica, dos líneas regulares que hacen el cabotaje en toda la Península y los buques nacionales y extranjeros que se dedican a la carga general. Su tráfico es hoy de 2.000.000 de toneladas, cifra que, dada la marcha progresiva del mismo, aumentará rápidamente.



El importe de las obras realizadas hasta el presente en este hermoso puerto es de 36.000.000 de pesetas, cifra bastante baja, si se tiene en cuenta la enorme importancia de aquéllas.

Interesantísimos son, desde el punto de vista de la construcción, los grandes monolitos, de 10.000 toneladas, que se emplean en las obras del dique, y las inyecciones de cemento para consolidar la parte de la obra expuesta a averías.

Grandes elogios merece la competente Junta de Obras, por la entusiasta y desinteresada labor que realiza, con el fin único de lograr un cada día mayor prestigio para el importantísimo puerto de Gijón.



Conjunto de ganado presentado por el Concejo de Luarca en la Exposición Agro-pecuaria de Gijón.

La V Feria de Muestras de Gijón



Acaba de celebrar Gijón su V Feria de Muestras Asturianas y Exposición Agro-pecuaria.

Inútil querer preconizar la importancia de certámenes de esta naturaleza en donde los productos industriales asturianos obtienen el máximo de ventajas como centro de contratación.

Si a ello se agrega el carácter internacional de que ha estado revestido este gran certamen y que ha permitido un perfecto intercambio de nuestras manufacturas con las extranjeras, se verá que hay que esforzarse muy poco para destacar su trascendencia.

Como complemento de esta magna obra, reputados ingenieros y publicistas han desarrollado un ciclo de conferencias que han puesto de manifiesto cuanto significa en la actualidad la bellísima región de Asturias, y de un modo preferente, su capitalidad industrial y marítima, Gijón.

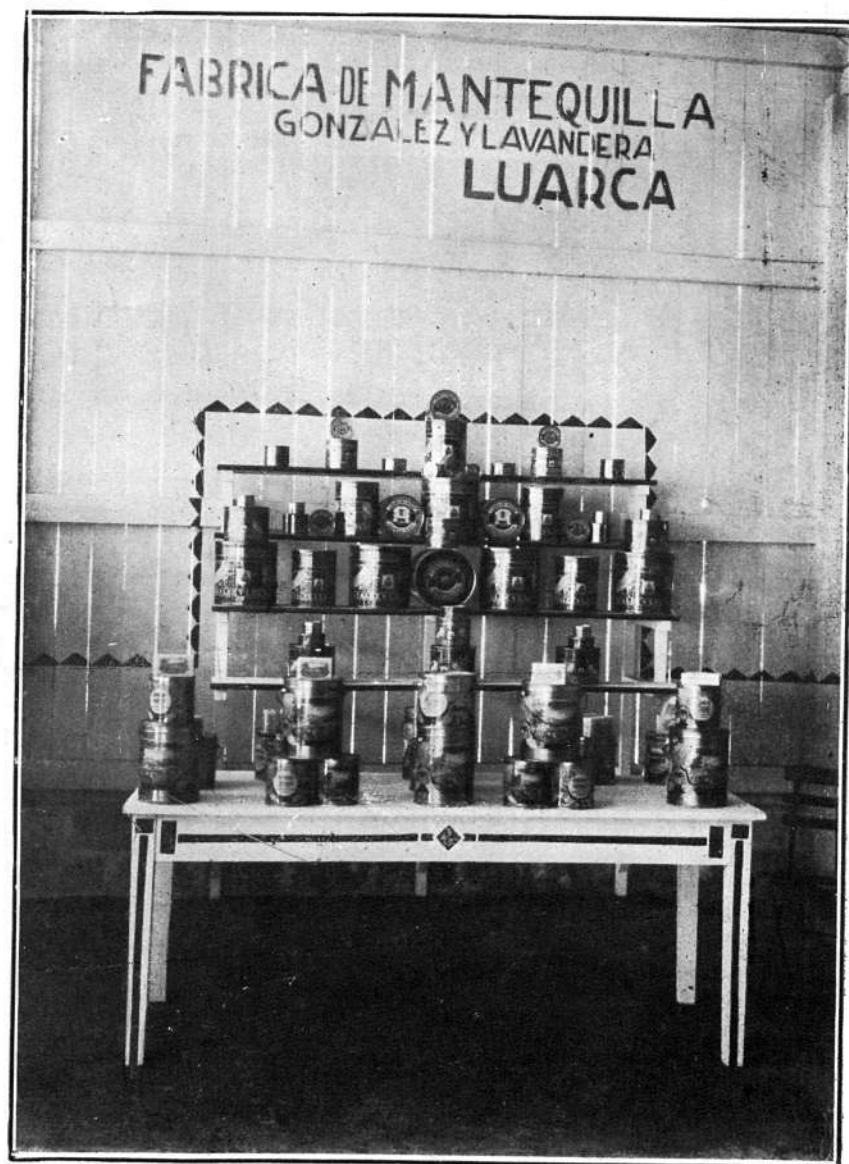
Ha sido la Exposición Agro-pecuaria gijonesa una de las más

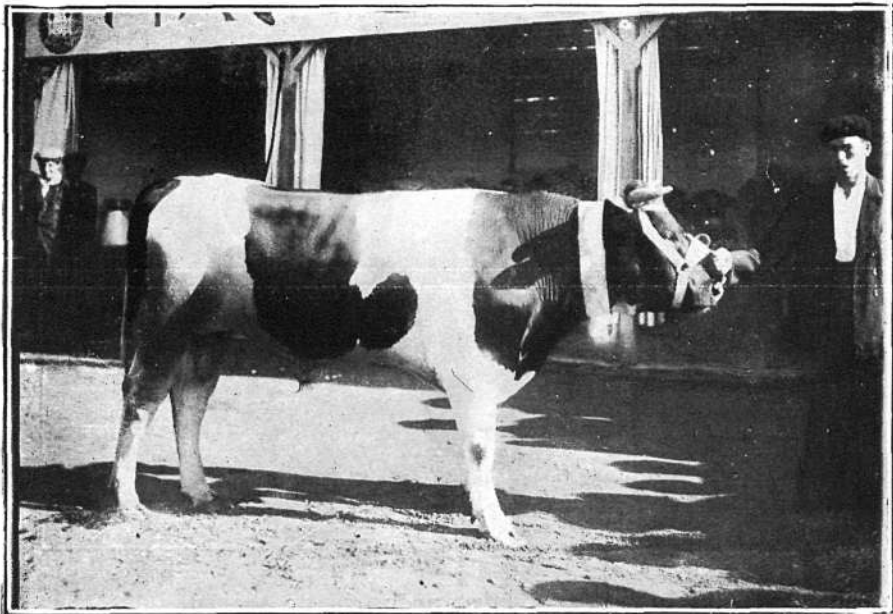
espléndidas manifestaciones del resurgir de nuestra riqueza ganadera.

Cada uno de los setenta y nueve Concejos que componen la provincia, ha aportado lo mejor y más selecto de sus granjas, en justa y legítima aspiración a las distinciones y premios que en este gran certamen se han adjudicado.

Esta aportación tan escogida, tan cuidada, tan rica, ha patentizado una vez más que Asturias es una de las primeras regiones ganaderas de España.

Luarca, floreciente y pintoresca villa situada en la carretera de Vegadeo, a cien kilómetros de Oviedo, y que comprende como capital del Concejo las parroquias de Aliones, Arcellana, Aionos, Barcia, Cadavedo, Canero, Carcedo, Castañedo, Montaña... hasta quince en su totalidad, ha dado, representada por don Emilio Blanco López, una nota simpatiquísima con la presentación de un suntuoso "stand"





Ejemplar de raza suiza, presentado en la Exposición Agro-pecuaria de Gijón por la granja Lloreda.

en el que se exhibían gran cantidad de productos lácteos, fruto todos ellos de las más modernas creaciones industriales.

Luarca celebra todos los años, del 19 al 24 de agosto, sus fiestas renombradísimas, que se ven concurridas por grandes multitudes de toda la provincia.

Cuenta con perfecto alcantarillado, pavimentación, excelentes aguas potables... El número de sus escuelas aumenta por días; posee un gran hospital montado a la moderna y un colegio-asilo donde reciben educación y alimentación más de 250 niños.

Su puerto se ve concurrido por buques de diversas procedencias, y su riqueza forestal, juntamente con sus fábricas de conservas, hacen de esta hermosísima villa uno de los centros secundarios más interesantes de Asturias.

Otra nota simpática la dió la Granja Lloreda, de la Ventosilla, quien, con gran altruismo y desinterés—concurrió al certamen fuera de concurso—, presentó soberbios ejemplares de razas suizas.

Esta granja selecciona escrupulosamente su ganado para la máxi-

ma obtención de leche; y así vemos que el promedio de lo que rinden sus vacas es de treinta litros diarios.

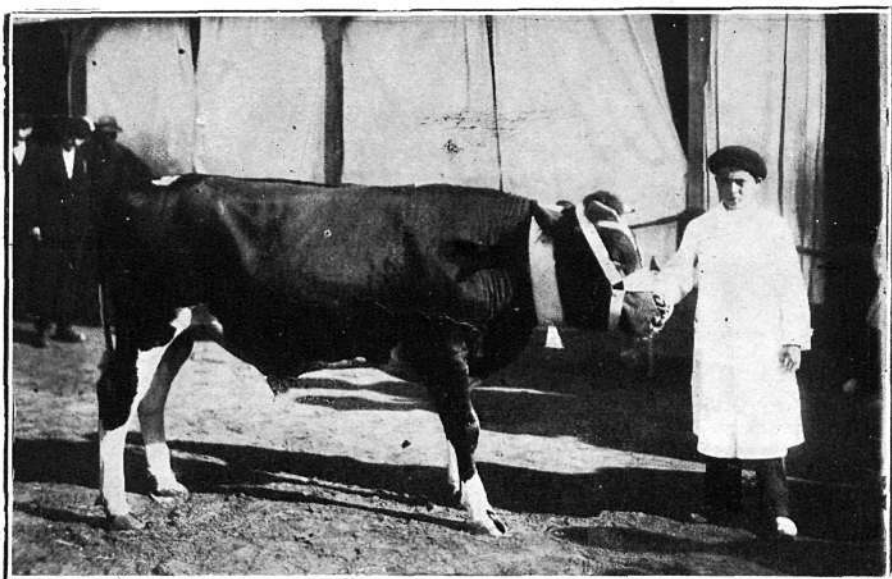
Para la conservación de la raza recría cada año diez novillos, para así poder disponer de buenos toros sementales.

Bien es verdad que su organización no puede ser más perfecta y que en ella tienen cabida todos los adelantos modernos; pero es asimismo cierto, que estos sacrificios y cuidados tienen una floreciente y cuantiosa recompensa, que juntamente con la satisfacción de contribuir al engrandecimiento nacional anima a sus propietarios a poner más entusiasmo y más fe en su hermosísima labor. Una prueba bien elocuente de lo que decimos es que las leches de sus vacas obtienen una riqueza de 4,75 de manteca. Así se explica que sus productos sean tan solicitados.

Don Fernando Cangas, de Martos (Gijón), ha sido uno de los expositores que más premios ha obtenido en el concurso que comentamos. Diez y siete distinciones han sido otorgadas a su ganado vacuno y de cerda.

Ya el año pasado obtuvo el primer premio de este ramo, y ha sido tan grande su esmero en la presente Exposición, que otra vez se ha galardonado con la mayor recompensa al presentar el *berraco Uiddle Withe Forkshire*, de dos años. Dicho ejemplar fué adquirido en la granja de S. A. R. el Príncipe de Asturias, importado de la granja de *Wirdvor*, de S. M. el Rey de Inglaterra.

Para bien de España y para que su economía nacional progrese, precisa que esta clase de certámenes aumente cada día, pues son de tal importancia que todo cuanto dijéramos en favor de los mismos sería poco.

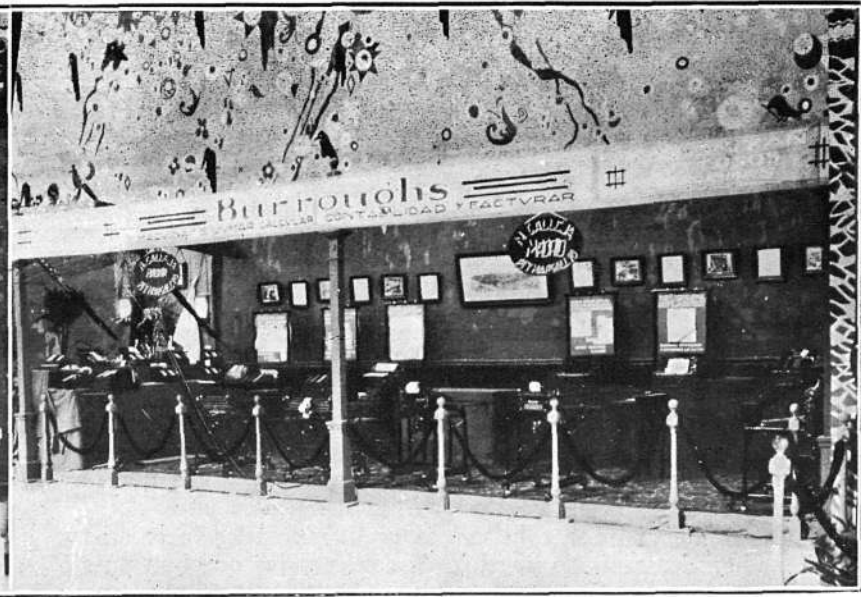
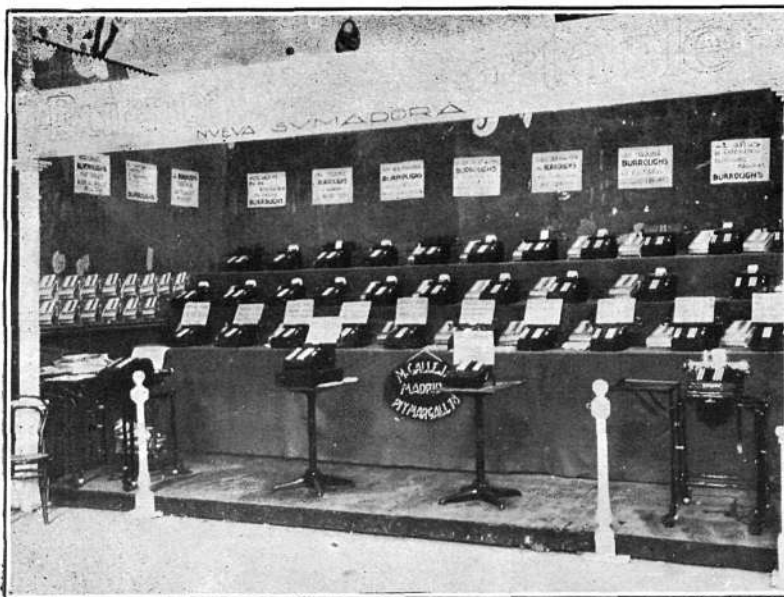


Becerro Segis Rabisaldo, raza Holstein, hijo del toro *Carnation Prospect*, nacido de la vaca *Segis Prejterje Prospect*, campeona del mundo, que produjo en un año 17.400 litros de leche con 783 kilogramos de manteca, de la granja *Carnation Milk Farsus*, de Norteamérica. Presentado en la Exposición Agro-pecuaria de Gijón por la granja Lloreda.

Zarracina Sidra Champagne

GIJON

Pedidla en todas partes



Stand ocupado por la casa Burroughs en la reciente Feria-muestrario, de Gijón, y en el que se exhiben las últimas creaciones en máquinas de calcular, contabilidad, etc.

BRONCES DE HISTORIA

~ ~ MADRILEÑA ~ ~

La Plaza Mayor de Madrid



Estatua de Felipe IV, situada en la Plaza Mayor de Madrid.

Tanto se ha escrito sobre este gran monumento—la Plaza Mayor de Madrid—que no puede ya decirse sobre ella nada nuevo.

Por esta razón no vamos a hacer una nueva crónica sobre la historiada plaza, sino sencillamente a reseñar gráficamente los principales sucesos acaecidos en ellas por el orden en que éstos se han desarrollado. Las láminas que hoy publicamos son un avance de lo que nos proponemos editar. En el próximo número empezaremos la descripción gráfica por el orden que a continuación mencionamos.

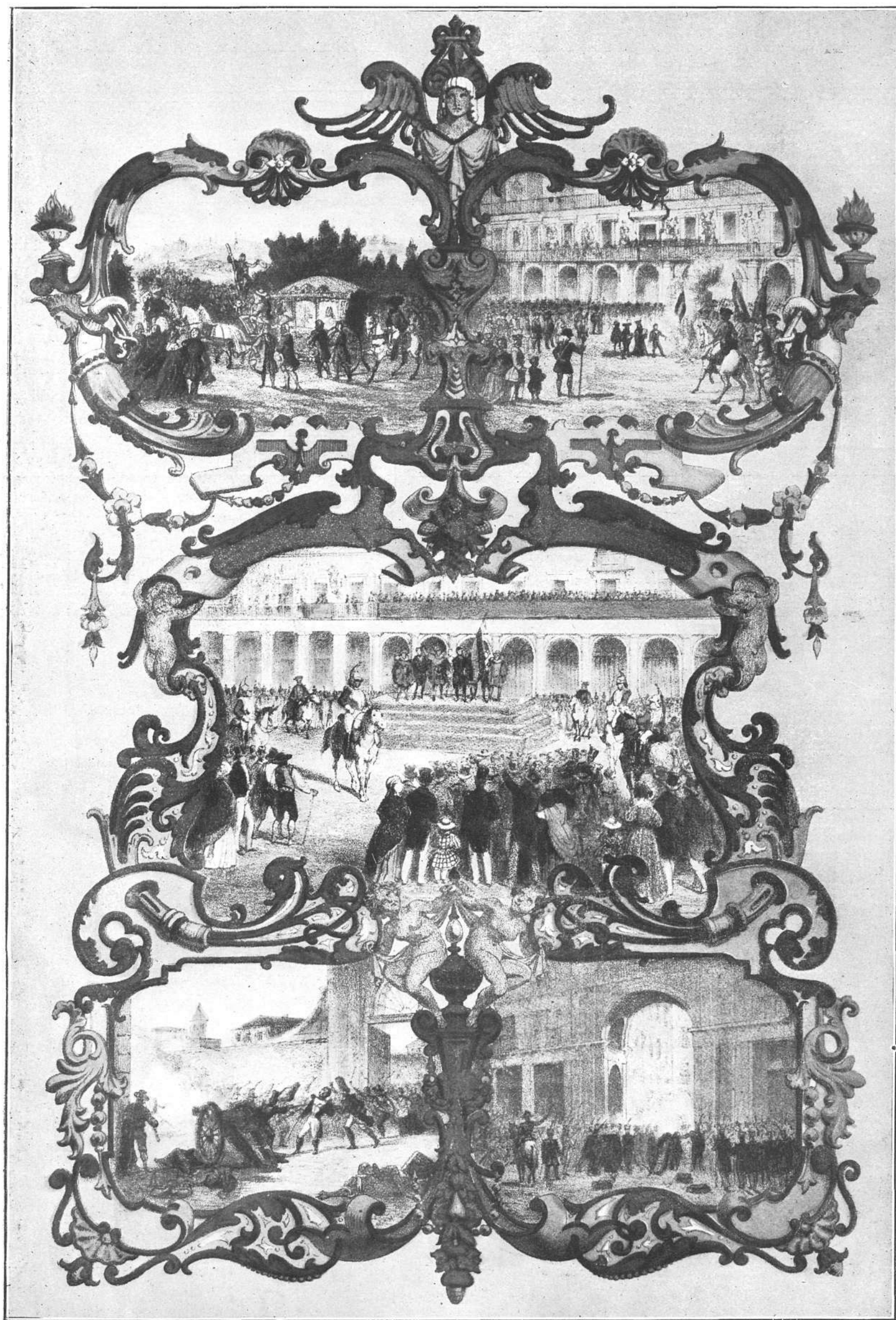
El primer suceso histórico que se desarrolló en esta plaza fué la beatificación de San Isidro, Patrono e hijo de Madrid, el 15 de Mayo de 1620.

Hubo danzas, máscaras y juegos populares durante seis días; una procesión en la que se lucieron 156 estandartes, 78 cruces y más de trescientos clérigos. Del certámen poético, que tuvo lugar aquí mismo, fué secretario Lope de Vega. Se cuenta que fué tan crecido el número de concurrentes, que hubo de ponerse precio a los balcones, como si se tratara de un teatro.

Al año siguiente, la Plaza Mayor vióse de nuevo invadida por inmenso gentío. Fué la proclamación de Felipe IV, dos días después del fallecimiento de su padre.



Plaza Mayor de Madrid.



Copia de una estampa antigua en la que se muestran escenas de fiestas y acontecimientos de la vida madrileña en la Plaza Mayor, lugar de sus espectáculos y teatro de sus más importantes sucesos.



La antigua Puerta del Sol, adornada con motivo de celebrarse fiestas reales en la Plaza Mayor

El 21 de octubre de aquel mismo año se elevó por primera vez el cadalso en esta plaza. Iba a ser ejecutado Don Rodrigo Calderón, Marqués de Siete-Iglesias. Esta ejecución logró tanta fama por la soberbia y altivez del ajusticiado, que hasta nosotros ha llegado en la frase popular "más orgullo que Don Rodrigo en la horca" la integridad del Marqués.

Fiestas solemnísimas en las que se representaron dos comedias de Lope, fueron las celebradas con motivo de las canonizaciones de los santos españoles Isidro Labrador, Teresa de Jesús e Ignacio de Loyola.

Toda la plaza se colgó de tapices. En todo los balcones ardían luminarias por centenares. Las danzas, trompetas y chirimías, amén de lujosísimas procesiones, reunieron en la gran plaza cuanto de noble y encofetado, cuanto de popular y clásico encerraba Madrid.

Pero lo que más la ha inmortalizado, lo que le dió verdadero color y sabor fueron las fiestas reales—hoy corridas de toros—y los "autos de fé".

Entre las muchas fiestas reales celebradas en ella, merece especial mención la que tuvo lugar el 13 de enero de 1680 con motivo de la entrada en Madrid de María Luisa de Orleans.

Presidían la fiesta los reyes desde el balcón central de la Real Casa Panadería. En los restantes balcones de preferencia se encontraban las autoridades de la Villa, los Consejos en pleno de Castilla, de Aragón, de Hacienda de la Inquisición, de las Ordenes Religiosas y Militares, de Flandes, de Italia, las Embajadas de todas las cortes de Europa, los Grandes de España y los Títulos del Reino.

En torno a esta gente de calidad, una multitud de 50.000 espectadores.

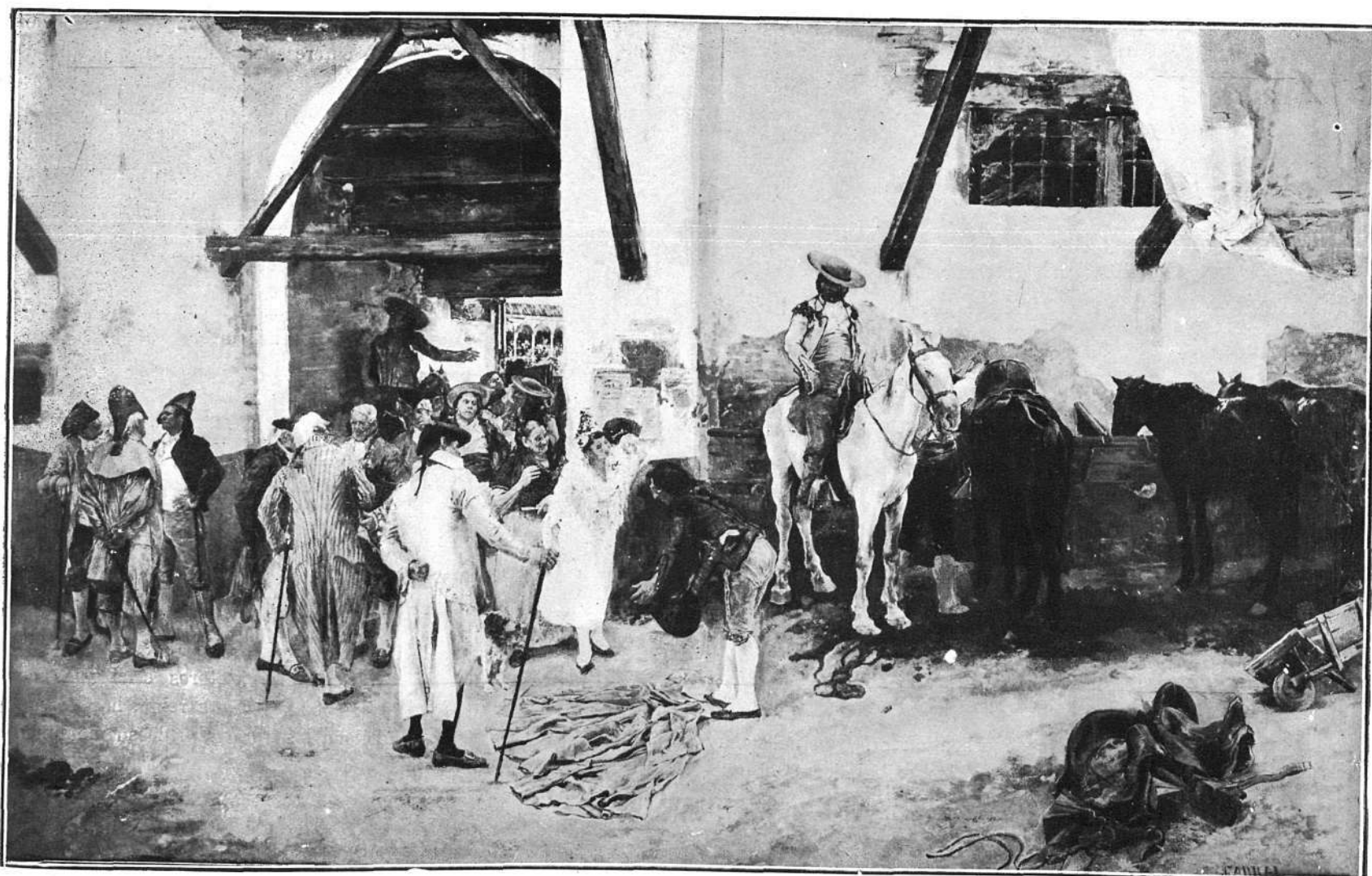
Rejonearon los toros el duque de Medinaceli, el marqués de Camarasa, el conde de Rivadavia y un joven sueco—el conde de Koenigsmark—que, cogido por su toro, fué salvado por un diestro enjaezado a la morisca, a quien el Rey arrojó una bolsa de oro, como premio a su heroica labor.

Contrasta formidablemente con esta fiesta, la celebrada el 30 de Junio del mismo año con el memorable "auto de fé"

En doce horas interminables, crueles, ho-



El Motín de Esquilache en la Plaza Mayor (24 de Mayo de 1766)



Dibujo de la época en que se celebraban las fiestas de toros en la Plaza Mayor—la adjunta lámina representa los toreros antes de salir a la Plaza en fiestas reales dadas con motivo de la proclamación de la Princesa de Asturias que luego reinó con el nombre de Isabel II



La calle Mayor adornada con motivo de celebrarse fiestas reales en la Plaza Mayor



Incendio de la Plaza Mayor en la noche del 16 de Agosto de 1790.
(Estampa de la época.)

ripilantes, fueron ejecutados más de ochenta reos. Una nota muy representativa: los reyes, los magnates, los embajadores, el pue-

para siempre a la afición madrileña los soportales de su monumental y casticísima Plaza.

llo por supuesto, presenciaban estas ejecuciones con gran entereza de ánimo muy propia de aquella época.

Durante la guerra entre Borbones y Austrias, la Plaza Mayor fué testigo de sus principales acontecimientos. Y se juzgaba de tanta transcendencia la efusión popular en esta plaza, que cuando el archiduque de Austria la vió vacía en sus accidentales entradas en Madrid, consideró definitivamente perdida su causa.

Hasta el motín de las capas y sombreros, la Plaza Mayor no nos ofrece ninguna reunión interesante.

Fué, sin embargo, tan animada la lucha de los que querían conservar la clásica capa y el airoso chambergo contra los currutacos y petrimetros que imponía la moda francesa, que con este suceso vivió la plaza uno de sus mejores tiempos.

La última gesta acaecida en el histórico recuadro, fué la solemne jura de la Princesa de Asturias, proclamada reina con el nombre de Isabel II, el 20 de Junio de 1833.

Las tres corridas de toros celebradas con motivo de las bodas de esta reina, han cerrado

LA MUCHA EXTENSION QUE HEMOS DADO A LA PRECONIZACION DE LA AUTOPISTA MADRID- VIGO, QUE CONSIDERAMOS DE VITAL INTERES PARA QUE MADRID PUEDA SER VISITADO COMODA Y RAPIDAMENTE POR EL TURISMO DE TODOS LOS PAISES Y DE UN MODO PREFERENTE POR EL DE ALLENDE LOS MARES, NOS HA IMPEDIDO DAR CABIDA EN NUESTRAS PAGINAS A MUCHAS E INTERESANTES INFORMACIONES GRAFICAS DE NUESTRA VILLA Y CORTE.

EN EL PROXIMO NUMERO NOS OCUPAREMOS DE UN MODO ESPECIAL DE LA SIMPATICA NOTA DE TURISMO REGIONAL ACAECIDA EN NUESTRA CIUDAD CON MOTIVO DEL JUSTO HOMENAJE TRIBUTADO EN ESTOS DIAS AL EXCMO. SR. MARQUES DE ESTELLA.

CALZADOS LA IMPERIAL

PRIMERA MARCA ESPAÑOLA



• SUCURSALES •

• MADRID •

PUERTA DEL SOL 13
PUERTA DEL SOL 8 (ESQUINA A ARENAL)
PLAZA DEL PROGRESO
GLORIETA DE BILBAO
PRINCIPE 35 (ESQUINA A PRADO)
AVENIDA DE PI Y MARGALL 4 (GRAN VÍA)
DUQUE DE RIVAS 4 (ALMACEN)
PRADO 2 (OFICINA CENTRAL)

• SEVILLA •

SANTA MARIA DE GRACIA 5 (LA CAMPANA)
FERIA 125

• BILBAO •

CINTURERIA 1
PLAZA CIRCULAR
ESTACION 1
SAN FRANCISCO 36
MUELLE DE RIPA 3 (ALMACEN)

• BARCELONA •

PASEO DE GRACIA 36
FERNANDO 4
PLAZA REAL 4

• VALENCIA •

PLAZA DE CASTELAR 22
• SAN SEBASTIAN •
AVENIDA DE LA LIBERTAD 29
BOULEVARD 10

• LEON •

FERNANDO MERINO 10 Y 12
AVENIDA DEL PADRE ISLA 11 (ALMACEN)

• BADAJOZ •

CALLE DE SAN JUAN 20 Y 22



El Cine-Kodak

brinda a usted el placer de ser autor, operador y actor de sus propias películas, las que puede proyectar luego en su hogar, rodeado de su familia y amigos.

El Cine-Kodak es generador de alegría y archivo de felicidad

Usted aprieta el botón; el Cine-Kodak se encarga de impresionar automáticamente la película y..... nosotros de devolvérsela ya lista para proyectarla.

En el Catálogo de la Biblioteca Circulante Kodascope encontrará usted además sus películas predilectas, filmadas por las más famosas estrellas de la pantalla.

La película Cine-Kodak es ininflamable, y cada carrete da derecho al revelado y positivado en nuestros laboratorios.

**Pida folleto explicativo.
Demostración gratis.**

**KODAK, S. A.
Puerta del Sol, 4 - Madrid.**

