

VIGO MARITIMO

Revista mensual de Industria, Comercio y Navegación

AÑO 1

Administración: Calle Elduayen, 18, bajo.

NUM. 3



COMPañIA DEL PACÍFICO

VAPORES CORREOS INGLESES

Servicio Postal Rápido
PRÓXIMAS SALIDAS

Para RIO JANEIRO, MONTEVIDEO, BUENOS AIRES, PUNTA ARENAS, CORONEL, TALCAHUANO, VALPARAISO y otros puertos del Pacífico hasta el CALLAO.

PRECIOS EN 3.ª CLASE

| | | | Brasil, | Río de la Plata |
|--------------|-----------|--|----------------|-----------------|
| Vapor correo | ORISSA | el 6 de JUNIO. | Pesetas 251'10 | 226'10 |
| » | CORCOVADO | el 15 de JUNIO. (Solo admitirá carga). | | |
| * | » | ORTEGA | » 251'10 | 226'10 |
| » | » | OROPESA | » 251'10 | 226'10 |
| * | » | ORITA | » 251'10 | 256'10 |
| » | » | ORAVIA | » 251'10 | 226'10 |

Admiten pasajeros de 1.ª, 2.ª y 3.ª clase y carga.

* Los vapores **Ortega** y **Orita** hacen escala en PERNAMBUCO, BAHIA Y SANTOS tocando como los otros en Rio Janeiro.

AVISO.—Los pasajeros que embarquen por el puerto de VIGO no están sujetos al registro en los fielatos de consumos, por no existir éstos en Vigo desde 1.º de Enero del año actual.

COMPañIA DEL PACÍFICO Y WHITE STAR LINE

Salida de VIGO cada dos jueves para LA ROCHELLE PALLICE (FRANCIA) y LIVERPOOL.

Se expiden billetes de 1.ª y 2.ª clase para dichos puertos y para PARIS (vía La Rochelle Pallice) y LONDRES (vía Liverpool), NEW YORK, BOSTON, FILADELFIA y principales ciudades de los Estados Unidos y Canadá.

Próximas salidas: El 8 de Junio el vapor **OROPESA**. — El 22 de Junio el vapor **ORITA**

Agentes Generales de la Compañía: SOBRINOS DE JOSÉ PASTOR

Dirección en Vigo: Velázquez Moreno. núm. 1.—En Coruña: Plaza de María Pita, 19, entlo.



Lloyd Real Holandés

Amsterdam

LINEA DE VAPORES AL BRASIL Y RIO DE LA PLATA

«POR LA MALA REAL HOLANDESA»

Para RIO JANEIRO, SANTOS, MONTEVIDEO Y BUENOS AIRES, saldrán de VIGO los nuevos trasatlánticos de dos hélices

ZEELANDIA el 11 de JUNIO. — **HOLLANDIA** el 2 de JULIO.
FRISIA el 23 de JULIO.

Admiten pasajeros de primera, segunda y tercera clase.

Precio del pasaje en 3.ª clase para ambos puertos, **220 pesetas**. — Más los impuestos.

VIAJE DE REGRESO

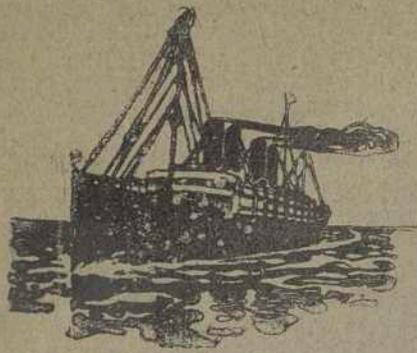
Para BOULOGNE, DOVER Y AMSTERDAM, saldrán los nuevos vapores correos de dos hélices

HOLLANDIA el 16 de JUNIO. — **FRISIA** el 7 de JULIO.

Admiten pasajeros de 1.ª, 2.ª y 3.ª clase. También admiten pasajeros para PARIS (vía Boulogne) y LONDRES (vía Dover).

Representante general en España, **D. Raimundo Molina y Couceiro.**

Agencias en La Coruña y Vigo



MALA IMPERIAL ALEMANA

COMPAÑIA DE VAPORES CORREOS
del Lloyd Norte Aleman de Bremen

VIAJES RÁPIDOS A MONTEVIDEO Y BUENOS AIRES
Para MONTEVIDEO Y BUENOS AIRES, saldrá de VIGO el día 19 de JUNIO el rápido vapor correo

GOTHA

Precio del pasaje en 3.ª clase, 236'10 ptas.

LINEA DEL BRASIL

Para BAHIA, RIO JANEIRO Y SANTOS, saldrá de VIGO el día 25 de JUNIO el rápido vapor correo

HALLE

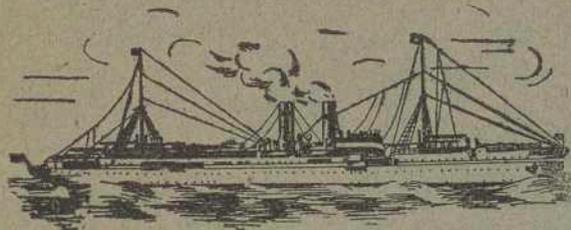
Precio del pasaje en 3.ª clase: Ptas. 221'10.

Admiten pasajeros de 1.ª, 2.ª y 3.ª clase. Estos magníficos vapores-correos llevan cocineros y camareros españoles para el servicio del pasaje de tercera clase, y camareras para atender debidamente á las mujeres y niños.

Al pasaje de tercera no se le limita del paseo de cubierta, de cuyos pasillos puede disponer libremente para su esparcimiento. Se le da cama con ropa, pan fresco, comida á la española, variada y siempre con vino. Asistencia médica gratuita.

La conducción de pasajeros y equipajes desde los muelles al vapor se hace por cuenta de la Compañía.

Los señores pasajeros deben presentarse en la casa consignataria DOS DIAS antes de la fecha señalada para la salida del buque. Para más informes dirigirse al Agente general en España, **Luis G. Reboredo Isla**, Calle García Ollóqui núm. 19.—VIGO.



Mensajerías Marítimas

PAQUETES CORREOS FRANCESES

SERVICIO DEL OCÉANO ATLÁNTICO

Servicio rápido al BRASIL y RIO DE LA PLATA

Salidas mensuales para Rio Janeiro, Montevideo y Buenos Aires

Precios del pasaje en 3.ª clase.—A Montevideo y Buenos Aires: Pasaje entero, Ptas, 226.—Medio pasaje 115'50.

A Rio Janeiro: Pasaje entero, Ptas. 221.—Medio pasaje. 113.—Incluso impuestos.

Admite pasajeros de todas clases á los cuales asegura la Compañía no solo el inmejorable trato que de antiguo se conoce sino un rápido viaje

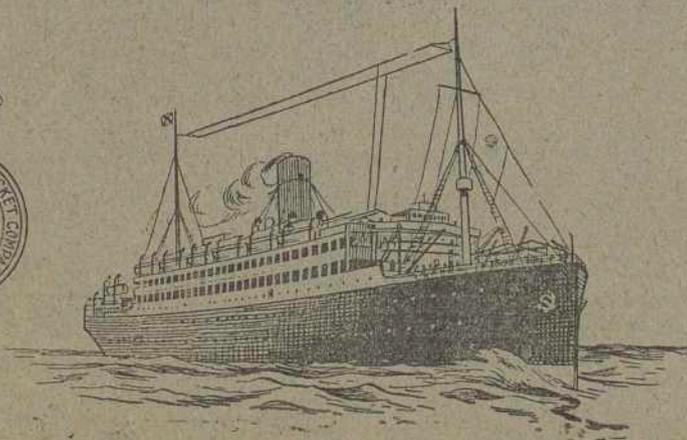
Los pasajeros deben presentarse en la Agencia DOS DIAS antes de la salida del vapor con toda la documentación necesaria para cumplir las formalidades que marca la nueva Ley.

Para las demás condiciones y detalles dirigirse en VIGO á la Agencia de la Compañía:

Francisco Taplas y Hermanos, Arenal, 124.

R.M.S.P. COMPAÑIA DE VAPORES CORREOS. MALA REAL INGLESA

SERVICIO RAPIDO BRASIL Y RIO DE LA PLATA



Salidas de Vigo

Para PERNAMBUCO, BAHIA, RIO JANEIRO, SANTOS, MONTEVIDEO Y BUENOS AIRES.

Junio 11 Vapor ARAGUAÑA

Junio 25 » AMAZON

Para informes dirigirse al Agente de la **Mala Real Inglesa** en Vigo

Estanislao Durán.

VIGO MARITIMO

Revista mensual de Industria, Comercio y Navegación

AÑO I

Administración: Calle Elduayen, 18, bajo.

NUM. 3

Comercio exterior chileno en 1910

Importaciones y Exportaciones

Según los datos estadísticos que acaba de dar á conocer la superintendencia de aduanas de Valparaiso, el comercio exterior chileno efectuado durante el año de 1910, acusa para las importaciones un total de 297.485.000 pesos oro, y para las exportaciones otro de 328.827.000 pesos de 18 peniques.

Con respecto á las cifras del año anterior (1909) estos totales arrojan aumentos de consideración, apreciándose el de las importaciones en pesos oro 35.462.000 y el de las segundas en pesos oro 22.397.000.

Varias son las causas que han determinado el crecimiento registrado en ambas ramas del comercio exterior chileno, el que á juzgar por las cifras expuestas, se inicia en una corriente de expansión, que permite abrigar fundadas esperanzas sobre el desenvolvimiento económico de aquella república.

El desarrollo industrial que viene produciéndose de unos años á esta parte, en sus diversas formas de explotación, y la misma situación económica más desahogada de lo que á simple vista aparece, son causas originarias del crecimiento anotado, que implica, en términos relativos, un aumento equivalente á un 13 por ciento de las cifras totales correspondientes al año anterior (1909).

Las pasadas fiestas del centenario chileno han influido en forma eficaz en ese crecimiento, el que, á pesar de su carácter transitorio, ha exigido del país un esfuerzo que habiéndose satisfecho con facilidad marca para lo sucesivo nuevas corrientes comerciales de trascendental importancia.

El aumento mencionado de las importaciones, se debe en primer lugar á los Estados Unidos de Norte América, que figura en el cuadro respectivo con un excedente de pesos oro 10.228.000, sobre las cifras análogas del año 1909; luego aparecen Alemania con pesos 9.998.000; Inglaterra con pesos 6.743.000; las Indias orientales con pesos 4.000.000 y Francia con 3.697.000 pesos oro.

Clasificada la exportación por destinos, resulta que los mayores aumentos corresponden á Norte América, que acusa un excedente de 13.814.000 pesos oro sobre el valor de los productos que se le enviaron el año anterior; después siguen en orden de importancia, España, con 4.000.000; Bolivia con pesos 2 708.000; la Colonia del Cabo con pesos 1.891.000; Bélgica con pesos 1.534.000; Portugal con pesos 1.437.000 y la República Argentina con pesos 1.212.000.

Por lo que puede verse, los aumentos más significativos

que registra el comercio exterior chileno, tanto en las importaciones como en las exportaciones, corresponden á los Estados Unidos de Norte América.

Nuestro país figura ocupando el segundo lugar en el orden de los aumentos consignados en materia de exportación.

El total de las mercaderías embarcadas y desembarcadas por todos los puertos de Chile durante el año 1910, ha sido apreciado en 7.411.000 toneladas, acusando con respecto al año anterior (1909), un aumento de 221.000 toneladas.

A fin de que se pueda apreciar la importancia comercial de esos puertos, vamos á consignar el tonelaje de importación y exportación movilizado en cada uno de ellos, determinando las toneladas correspondientes á las mercaderías embarcadas y desembarcadas:

MERCADERIAS

| PUERTOS | MERCADERIAS | |
|-----------------------|-------------|---------------|
| | Embarcadas | Desembarcadas |
| Valparaiso. | 407.000 | 1.076.000 |
| Iquique. | 695.000 | 462.000 |
| Antofagasta | 456.000 | 352.000 |
| Taltal. | 289.000 | 165.000 |
| Mejillones. | 292.000 | 136.000 |
| Talcahuano | 136.000 | 202.000 |

La diferencia entre el total de estos seis puertos y el total general, se distribuye entre los demás embarcaderos que tiene el país.

Del tonelaje expresado más arriba, corresponde á las mercaderías desembarcadas 3.369.000 y 4.042.000 á los productos que se enviaron al exterior.

La renta aduanera ha sido de pesos 128.315.000 oro de 18 peniques y pesos 1.612.000 moneda nacional.

Los derechos de importación representan pesos oro 47.000.000, y los de exportación (salitre y iodo), pesos 80.393.000. La diferencia entre estas dos sumas y el total recaudado, se reparte en las diversas retribuciones administrativas correspondientes.

Importación

Clasificación estadística.—Detalles interesantes.

Como llevamos dicho, las importaciones chilenas efectuadas durante el trascurso del año pasado sumaron 297.485.000 pesos oro, de 18 peniques, valor que, comparado con el que se obtuvo en el año anterior (1909), acusa un aumento de 35.462.000 pesos oro.

Examinando los renglones que concurren á la formación de ese total, vemos que las mayores importaciones corresponden á las materias textiles, que se presentan con pesos

79.744.000, destacándose entre éstas las manufacturas de algodón que suman 39.500.000 pesos, las de yute y cáñamo, que alcanzan á 14.000.000 de pesos, las de lana que absorben 19.300.000 pesos y las de seda y lino, que en conjunto representan un total de 4.500.000 pesos oro.

A este capítulo, cuyo porcentaje dentro de la suma general, resulta elevado, siguen en orden de importancia el de las materias minerales, que acusan 51.575.000 pesos oro, invertidos en adquirir artefactos de hierro y acero, como asimismo, sustancias terrosas, cemento, vidrio y porcelana.

Los combustibles y aceites industriales siguen en orden de importancia con un total de 51.447.000 pesos, destacándose, entre éstos, el carbón, que figura con 30.000.000 de pesos y el petróleo crudo que se adquiere en el Perú y que suma 11.500.00 pesos oro.

Las materias vegetales vienen después con 32.477.000 pesos oro, singularizándose entre éstas las importaciones de arroz, azúcar, aceite, café, té, etc. El valor de los aceites comestibles es de 2.868.000 pesos oro, siendo de advertir que se han introducido más de 4.000 toneladas de semillas de algodón para emplearlas en la elaboración de aceites destinados al consumo.

En maquinarias de todo género y en herramientas en general, se han invertido 23.032.000 pesos oro, correspondiendo á las que tienen una aplicación determinada en las industrial fabriles, un total de 12.300.000 pesos; las que se utilizan en los diversos trabajos agrícolas representan pesos oro 5.500.000 y pesos oro 5.500.000 también, que es la suma que se ha empleado en la adquisición de maquinarias destinadas á los trabajos de minería y elementos de locomoción. La importación de instrumentos científicos, como asimismo la de aparatos físicos, han sumado 2.600.000 pesos oro.

Las materias animales aparecen con un total de pesos oro 25.047.000, siendo de advertir que el ganado vacuno, á pesar de haber alcanzado un valor de 14.000.000 de pesos oro, señala una disminución con respecto al año 1909, de 3.000.000 de pesos.

El papel y el cartón figuran con 9.207.000 pesos oro, acusando una baja que viene acentuándose, de año en año, merced á los progresos realizados por la industria del país que ha podido desalojar al similar extranjero en una buena parte del consumo que antes monopolizaba. No se encuentra en este caso el papel para imprimir, que se importa en su casi totalidad de los centros de producción extranjeros, distrayéndose en este solo renglón, alrededor de cuatro millones y medio de pesos anualmente.

Las bebidas y licores siguen á continuación de los capítulos que acabamos de enumerar, reteniendo un valor de pesos oro 7.079.000. El informe de donde extraemos estos datos llama la atención sobre el hecho de que la mitad del valor de estas mercaderías, corresponde á importaciones que se han efectuado por Punta Arenas.

Creemos que para encontrar la razón de este detalle, no es necesario espigar mucho en el terreno de las conjeturas.

Los productos químicos y farmacéuticos presentan un total de pesos oro 6.398.000, y la sección armas, explosivos y municiones, figura con pesos oro 4.379.000, singularizándose la dinamita, que aparece con 1.800.000 pesos oro.

Tales son, brevemente reseñadas, las principales características del comercio de importación efectuado por la República de Chile, durante el año 1910.

INDUSTRIAS VIGUESAS

La Industriosa

Antes de comenzar á describir, tan someramente como hemos descrito otros establecimientos industriales, el que funciona en Vigo hace cerca de medio siglo, con el nombre de *La Industriosa*, nos complacemos en dedicar un respetuoso saludo á su director-propietario D. Antonio Sanjurjo Badía, como uno de los hombres que más han contribuido, con su brazo y su inteligencia, al progreso, no solo de Vigo, sino también de Galicia.

Si un nuevo Vesteiro Torres acometiése la publicación de otra *Galería de Gallegos Ilustres*, al hacer la clasificación de éstos, tendría en conciencia que dedicar un tomo á los industriales, y entre ellos, conceder lugar preeminente al Sr. Sanjurjo Badía, cuya modestia es tan grande como su fuerza de voluntad.

El Sr. Sanjurjo, que no es hijo de Vigo, fué uno de los que han visto más claro el porvenir de esta población, y al venir á establecer aquí su industria de fundición de metales, quiso ser con su trabajo, uno de los colaboradores de nuestro progreso local.

Fué en 1853 cuando montó la fábrica denominada *La Industriosa*, que aun hoy dirige, y de tal modo ha sabido desarrollar el negocio, que de él ha emanado otro tan importante como la línea de automóviles de Santiago á Coruña.

Eficazmente auxiliado por sus hijos D. Antonio y D. Manuel, ingenieros industriales y concejales ambos, el primero del Ayuntamiento de Vigo, con el cargo de teniente alcalde, y del de Santiago el segundo, y por su hijo político D. Francisco Lorente, capitán de Artillería, el Sr. Sanjurjo no deja un solo día de atender á sus industrias, ya vigilando la fábrica de Vigo, ya inspeccionando la línea de automóviles, lo que supone un enorme esfuerzo, dada su edad bastante avanzada.

Desarrollando poco á poco la esfera de sus trabajos, cuenta hoy *La Industriosa* con importantes talleres de Ajuste, Calderería, Fragua, Fundición y Carpintería.

Y aunque parezca prolijo y minucioso en demasía, vamos á exponer á continuación el número y clase de máquinas y aparatos, modernísimos todos, con que cuentan esos talleres y que son la demostración más palmaria de su importancia.

El de Ajuste tiene 14 tornos, el mayor para torneear piezas hasta 5 metros de diámetro; 8 cepillos ó recortadoras horizontales y una vertical; 7 máquinas de taladrar, una de ellas radio de 1'20 metros de brazo; 2 máquinas fresadoras; 6 piedras de esmeril; una sierra para cortar barras hasta 0'30 metros de diámetro; máquina de enroscar y espigar, para hacer fresas, afilarlas, etc.; máquinas eléctricas para rectificar, y horno de templar.

En el taller de Calderería hay 3 remachadoras hidráulicas, la mayor de 1'80 metros de hueco y para una presión en el remache de 20 á 40 toneladas, otra de 0'60 y otra de 0'30, con su acumulador y bomba hidráulica correspondiente; un cilindro para curvar chapas hasta 2'50 metros de ancho; una tijera para punzonar y cortar chapas hasta 150 mjm de lado; taladradoras eléctricas portátiles, sopletes y hornillos para soldar.

Fragua. Cuenta este taller, con 6 fraguas de aire suministrado por ventilador; máquinas de curvar hierro y encalear barras; dos martinets, el mayor de 500 kilos, doble efecto, para trabajar barras hasta 225 mjm de diámetro, y una prensa hidráulica.

En el taller de fundición hay un cubilote para fundir 3.000 kilos por hora: otro de igual capacidad, en construcción; una estufa de gran tamaño, para secar machos, un pescante para 5.000 kilos y una grua de 10.000.

En este taller se puede fundir toda clase de piezas, hasta 4.000 kilos de peso.

La fundición de bronce cuenta con tres estufas de tiro natural y un reverbero, para fundir hasta 5.000 kilos.

El taller de carpintería, destinado al modelaje y embalajes, tiene una sierra de cinta y un cepillo mecánico.

En todos estos talleres, trabajan continuamente de 190 á 200 obreros.

Como se ve por esa descripción de los talleres, *La Industrial* no se dedica solamente á la fundición de metales. En ese establecimiento se construyen armaduras para mercados y estaciones, puentes, cocinas, balcones, máquinas, calderas y aparatos para la fabricación de conservas.

Entre las especialidades de esta fábrica, merecen citarse los aparatos de sierra de cinta, con volantes apoyados entre dos coginetes oscilantes, de engrase automático, y embrague en sustitución de la polea loca. Trabajan estos aparatos á 700 revoluciones por minuto.

Actualmente tiene en construcción esta casa, aparatos de esa clase, con coginetes de bolas, última palabra en tal clase de máquinas.

En aparatos para la fabricación de envases de hojadelata para conservas, las prensas de cortar y estampar que construye *La Industrial*, compiten por su calidad y perfección con las que proceden del extranjero.

También se dedican estos talleres á la construcción y reparación de máquinas y calderas para vapores de pesca. Han construído ya varias.

En estos días se ha terminado la construcción de dos lanchas de pesca de las llamadas *motoras*, con máquinas de alta y baja presión, con condensador, de 45 caballos indicados y con sus correspondientes calderas. Pues bien, tanto éstas como las máquinas, han sido construídas en los talleres de *La Industrial*, los cuales se encargaron también de la construcción de los cascos. Las dos *motoras* han sido entregadas, totalmente listas, por la casa que nos ocupa.

Y al hablar de la construcción de máquinas, consignaremos, como dato curioso, que la primera máquina y caldera de vapor construída en Vigo, lo fué el año 1868, en los talleres del Sr. Sanjurjo, donde se conserva como recuerdo.

Por sus trabajos, ha obtenido *La Industrial* diferentes premios en Exposiciones.

Ya hemos dicho que esta casa cuenta con otra industria, que es la de la línea de automóviles de Santiago á la Coruña, industria que ocupa más de 30 obreros. Para dar una idea de la importancia de esa línea, basta consignar que el año anterior han conducido sus automóviles 22.000 viajeros.

Dedicada también *La Industrial* á la reparación de buques de navegación de altura, ha verificado muchas, y algunas de ellas tan importantes como la fundición de una tapa y pistón del cilindro de baja de un barco de 2.000 toneladas. Este trabajo ha merecido los más entusiastas elogios de los maquinistas de una escuadra inglesa que por aquel entonces estaba en Vigo.

Un trabajo curioso ha sido el de colocarle á un torpedero francés la proa nueva, en una extensión de tres metros, á consecuencia de un choque con otro buque de igual clase. Esta operación se hizo á flote, en 8 días y estando el torpedero suspendido por la parte de proa entre dos gabarras. La perfección con que fué realizado tan importante trabajo, valió á *La Industrial* plácemes del Almirantazgo francés, que le fueron enviados por conducto del entonces cónsul de Francia en Vigo, Mr. Ducloux.

Pocos días ha, visitando aquellos talleres, hemos visto en un solar situado en frente de ellos, en la avenida García Barbón, un pedazo abollado y roto de la proa que por otra nueva le fué sustituída al torpedero francés.

La Industrial tiene en almacén chapas de acero de 20 mjm de grueso, chapa y barras de 300 mjm abajo, tubería de hierro y cobre, latón y plomo, lo que le permite realizar al momento cualquier reparación, sin esperar á pedir material para su ejecución.

Para concluir. El Sr. Sanjurjo, cuyas construcciones metálicas son conocidas en toda Galicia y fuera de ella, es también un apicultor notabilísimo. Posee en un departamento de sus talleres unas colmenas de su invención, por las cuales ha obtenido premios en los certámenes á que con ellas ha concurrido.

A. R. ELÍAS.

Emigración é Inmigración

A continuación publicamos algunos curiosísimos datos sobre el movimiento de emigrantes é inmigrantes por los puertos de Vigo, Villagarcía y Coruña, durante los años de 1908, 1909 y 1910.

Para la América del Sur marcharon de Vigo en 1908, 262 vapores con 40.014 pasajeros.

De Villagarcía, 41 con 4.647.

De Coruña, 189 con 27.843.

En 1909: De Vigo, 238 vapores con 23.745 pasajeros.

De Villagarcía, 31 con 3.644.

De Coruña, 165 con 15.197.

En 1910: De Vigo, 267 vapores con 33.108 pasajeros.

De Villagarcía, 37 con 4.675.

De Coruña, 189 con 20.518.

Para Cuba y Méjico: En 1908, de Vigo, 58 vapores con 1.434 pasajeros.

De Villagarcía, ninguno.

De Coruña, 93 con 9.809.

En 1909: De Vigo, 38 vapores con 1.827 pasajeros.

De Villagarcía, ninguno.

De Coruña, 92 con 10.137.

En 1910: De Vigo 44 vapores con 3.161 pasajeros.

De Villagarcía, ninguno.

De Coruña, 92 con 12.863.

Para la América del Norte: En 1909, de Vigo y Villagarcía, ninguno; de Coruña 11 con 517.

En 1910: De Vigo y Villagarcía, ninguno; de Coruña, 12 con 796.

Los datos de inmigración son los siguientes:

De la América del Sur: En 1908 llegaron á Vigo 165 vapores con 22.495 pasajeros, y á Coruña 27 con 1.898.

En 1909, á Vigo 168 con 22.052, y á Coruña 31 con 2.170.

En 1910, á Vigo 171 con 20.725, y á Coruña 47 con 2.704 pasajeros.

De Cuba y Méjico: En 1908 á Vigo 21 vapores con 2.094 pasajeros, y á Coruña 54 con 7.856.

En 1909, á Vigo 22 con 1.923, y á Coruña 47 con 6.591.

En 1910, á Vigo 19 con 1.611, y á Coruña 56 con 6.535.

Apuntemos ahora como dato final, que el movimiento de emigración é inmigración por los tres puertos gallegos en los años expresados fué de 312.589 pasajeros, ó sea 213.915 que marcharon y 98.654 que volvieron.

EL TURISMO

Hotel Continental

Como uno de los medios de acrecentar la riqueza del país gallego en general, viénese hace tiempo propagando la conveniencia de atraer turistas á nuestra región, para que los extranjeros que hoy realizan excursiones por diversos lugares de Europa, afanosos de admirar bellezas, lleguen á la tierra gallega y se extasien delante de sus rías amplias y mansas, de sus mares bravíos y rugidores, de sus montes agrestes y rudos, de sus valles plácidos y virgilianos, de sus ríos murmuradores y poéticos, de su flora varia y exuberante, de las mil hermosuras con qué la Naturaleza dotó á la dulce Suevia.

Es necesario que los poderosos extranjeros que viajan mundo adelante, en busca de paisajes y obras de arte con qué regalar sus ojos y su alma, vengan á Galicia y contemplen sus venerables monumentos centenarios, páginas de piedra en que quedó escrita por artifices é imagineros maravillosos, una gloriosísima historia.

Ahora bien, que para atraer á esos extranjeros que pasan por los pueblos dejando un reguero de oro, hace falta que les brindemos comodidades y confort como los que tie-

nen en sus naciones. Y esta condición la cumple el Hotel Continental de Vigo.

Situado en una ancha avenida, frente á la bahía extensa y azul, limitada por las lomas graciosas de empinadas y verdinegras montañas, gózase desde él un magnífico panorama.

Ocupa el Continental una superficie de 853 metros cuadrados y puede albergar hasta 300 huéspedes.

Sus dormitorios tienen 144 metros cúbicos de capacidad y están dotados de cuantos requisitos exige la más rigurosa higiene.

Hay en el Continental 12 cuartos de baño, algunos de ellos anexos á habitaciones.

Su comedor está decorado con sumo gusto y el servicio de mesa, lo mismo que la excelente cocina, le han proporcionado una envidiable fama.

Para que nada falte que haya en otro establecimiento de su índole, tiene el Continental *garaje* para automóviles, bar, ascensor, calefacción, canoa automóvil, ómnibus, etcétera, etc. El más exigente de los viajeros no notará en él la más ligera omisión.

Su instalación es lujosa y de sumo gusto. Hay salón para señoras, salón de lectura, salón de música y salón de juego; comedores reservados, amueblados al estilo inglés é Imperio etc.

Hacer una descripción completa de la esplendidez del Hotel Continental sería hasta prolijo; por ello paramos aquí, considerando que con lo dicho, basta para poder formarse idea de lo que este establecimiento es y significa.

Bosquejaremos ahora su historia, siquiera sea someramente.

Fundó el Hotel Continental de Vigo, hace unos cuarenta años, D. José Souza, súbdito portugués.

En 1903 lo tomó en traspaso D. José Curbera Fernández, que introdujo algunas reformas en el edificio.

Aquél mismo año hizo una excursión á Galicia la infanta Isabel, y, durante su estancia en Vigo, que fué de varios días se alojó en el Continental.

Poco tiempo después el Sr. Curbera reformó totalmente la casa del Continental, poniéndola en las excelentes condiciones de elegancia, ornato y confort que tiene actualmente.

En 1909 vino el Continental á manos de D. Julián Mojín, que continúa dueño del mismo.

El primer banquete que en él se sirvió fué el organizado en honor del ilustre profesor ovetense D. Rafael Altamira, cuando éste se embarcó para la memorable excursión á tierras americanas, á establecer el intercambio intelectual entre España y sus antiguas colonias del otro lado del Océano.

Con la descripción que dejamos hecha, creemos que nuestros lectores podrán apreciar cuanto puede hacer el Hotel Continental por el fomento del turismo.

A él vienen á alojarse distinguidos huéspedes de nuestra población, atraídos por su fama.

Gracias al Hotel Continental, los turistas hasta ahora escasos, que desembarcan en Vigo para recorrer Galicia, empiezan á conocer nuestra región y á desprenderse de los prejuicios que generalmente traen sobre ella y sobre España entera, quizá por no conocerlos de cerca.

Y terminamos, felicitándonos en nuestra calidad de vigoenses, por contar en esta ciudad con un hotel como el que nos ocupa, honra de Vigo y de toda Galicia.

M. L. R.

Datos desconsoladores

En España está inculto el 46,89 por 100 del suelo. En Inglaterra el 28,40. En Holanda el 23. En Italia el 19. En Hungría el 10,20. En Bélgica el 9,40. En Alemania el 9,90. En Francia el 9,10. En Austria el 6,90.

De las 50.703.600 hectáreas que tiene el suelo patrio, 2.412.041 no son adecuadas para el cultivo, 7.010.229 son de monte.

Los españoles cultivamos unos veinte millones de hectáreas. Y nos quedan otros tantos sin roturar, sin sembrar, sin que valgan nada, cuando, si el sentido común imperase en nosotros, debíamos afanarnos por acrecentar el común acer-

vo por medio de una acción colonizadora, enérgica y tenacísima.

Nunca pasan de cuatro millones las hectáreas destinadas al cultivo del trigo. Y el valor de la cosecha de este cereal oscila ordinariamente de 700 á 900 millones de pesetas.

A cada una de esas hectáreas, nuestros agricultores sólo arrancan de cinco á siete hectólitros; los franceses logran de 18 á 21; los belgas de 20 á 22; los españoles de Argelia de 14 á 16.

En treinta años Francia ha duplicado su producción de trigo. En once años Alemania ha aumentado el producto medio por hectárea en 510 kilos por el centeno, 330 para el trigo, en 520 para la cebada, en 530 para la avena. En 1846 la producción media belga de trigo por hectárea era de 1.435 kilos; en 1895 ascendía á 1.931; hoy ha pasado de los 2.000. Nosotros nos presentamos hoy ya, produciendo menos que consumimos.

Nuestros campos más feraces no rinden, con raras excepciones, arriba del 2 por 100 de su coste. La renta y el Fisco arruinan á la pequeña propiedad. La Hacienda pública posee hoy 200.000 predios, que embargó á sus dueños, porque éstos no pudieron pagar las contribuciones.

Mientras en las ciudades, en que se amontonan los ociosos, los alquileres se elevan enormemente, hay miles de pueblos donde ofrecen las casas á cinco duros sin que se presente arrendatario.

Según cálculos bien hechos, la riqueza española en poder de los extranjeros pasa de 4.000 millones de pesetas. Tanto hablar de libertades y nos falta la principal, la libertad económica. Somos esclavos del atraso y del extranjerismo.

(De *La Revista Mercantil* de Valladolid).

El pleito de un abordaje en el extranjero

En la madrugada del día 5 de Noviembre del pasado año, el vapor inglés *Brighton*, que efectúa sus servicios entre Dieppe y Newhaven, tuvo una colisión con el gran velero alemán *Preussen*, á consecuencia de la cual este último fué á perderse sobre los escollos de Dungeness, en el canal de la Mancha.

El *Brighton* recibió el golpe por babor, y en previsión de que peligrara la vida de los noventa pasajeros que transportaba regresó inmediatamente á Newhaven, donde reparó sus averías.

El *Preussen*, á su vez, intentó ganar el puerto de Dover, y estuvo pidiendo repetidamente auxilio hasta que acudieron varios vaporcitos remolcadores, uno de los cuales lo tomó á remolque, pero rompióse el cabo y el *Preussen* fué á encallar no lejos de Faus Bay.

La causa de la colisión fué la espesísima niebla reinante en aquel momento en el Canal.

Llevado el asunto ante el Tribunal marítimo de Hamburgo, ha declarado éste que el *Brighton* es el culpable de la pérdida del velero alemán por no haberse separado á tiempo de su ruta, como debía según las reglas internacionales, y como consecuencia, se le ha condenado á pagar á los señores Laeiz, armadores del *Preussen*, la friolera de francos 3.500.000. Un poco duro es el castigo y muy subido es el precio en que se ha tasado el *Preussen*. No hay que olvidar que ese velero era uno de los mejores del mundo y que arqueaba 5.081 toneladas de registro con capacidad para unas 8.000 toneladas de carga; que su casco era de acero con cinco grandes mástiles, hallándose dotado de motores auxiliares, siendo, en una palabra, un verdadero modelo en su clase.

El *Brighton*, por su parte, no se conforma con el fallo de Hamburgo y ha recurrido ante los tribunales ingleses alegando que la pérdida del velero, que no fué inmediata, no se debe á la colisión sino á las desacertadas maniobras de la oficialidad del *Preussen*, mucho después de ocurrido el abordaje. Esta aseveración ha irritado á los alemanes, porque la oficialidad de aquel velero era apreciada por su valer náutico y homogeneidad, como una de las mejores. En los centros marítimos ha despertado este pleito gran curiosidad, porque además de la cuantiosa indemnización pedida, juéga-

se en el mismo algo que afecta á la dignidad del personal náutico de ambas naciones.

Un detalle curioso que prueba la sangre fría y la disciplina de los tripulantes del *Preussen*, es que dos días después de ocurrido el accidente y habiéndoles lanzado un cabo desde tierra, no quisieron servirse de él para salvarse y declararon que no abandonarían el buque encallado hasta perder la última esperanza, y en medio de los rugidos del viento y del batir de las olas, se les oía cantar tranquilamente sus más alegres canciones, mientras su vida estaba en peligro. Pocos serán los que han cantado durante un naufragio.

La emigración por Bahía Blanca

Por la correspondencia que desde Buenos Aires nos envía nuestro corresponsal y que publicamos en otro lugar de este número, vemos que el Gobierno argentino prosigue con gran interés el encauzamiento de la corriente inmigratoria hacia Bahía Blanca.

No ignoramos el desarrollo y progreso que de pocos años á esta parte ha tenido esta ciudad argentina, y no nos extraña que el ministro de Agricultura, Dr. Lobos, se esfuerce para dar á conocer el extranjero la importancia de aquel puerto. Lo que sí nos extraña es que envíe á Europa emisarios á propagar que los pasajeros de 3.^a clase deben dirigirse á Bahía Blanca y no á Buenos Aires, por ser el primero de dichos puntos, á juicio del ministro, el lugar del territorio argentino más adecuado para ver realizadas las esperanzas de un cercano y próspero porvenir.

No comprendemos tampoco como el ministro de Agricultura pretenda en Europa hacer tal descentralización de las masas trabajadoras que se dirigen á la Argentina, ni vemos perjuicio alguno para éstas en que lleguen á conocer la capital de la República.

Nosotros que hemos permanecido algunos años en aquel país, hemos visto siempre realizar esa descentralización en el mismo Buenos Aires por la Dirección de Inmigración, pero con verdaderos *emigrantes* y no con pasajeros de 3.^a clase. El viajero de esta categoría que, en su mayoría es gente trabajadora, debe siempre dirigirse á la metrópoli, que es donde, en verdad, puede obtener fácil colocación. Pues, á Buenos Aires y no á ninguna otra ciudad de la República, es á donde desde el interior se hacen los pedidos tanto por el comercio como por particulares de toda clase de empleados y trabajadores, y, es por lo tanto, á nuestro entender, esta última ciudad la verdadera fuente en donde se encuentra trabajo para todos los pueblos de la nación. Ahí está la prensa bonaerense de gran circulación insertando diariamente cientos de pedidos de toda clase de trabajadores, y nosotros hemos visto con inusitada frecuencia regresar á Buenos Aires de todas partes de la República, desde el empleado de comercio hasta el humilde peón en busca de colocación, porque no es posible hallarla en el campo ni en las pequeñas ciudades, y á esta misma gente la hemos vuelto á ver salir nuevamente colocada para el interior de la República.

Que le es necesario al extranjero conocer la metrópoli, no cabe duda alguna. Que es perjudicial y hasta peligroso internarse en el interior de esas Repúblicas sin conocer la capital, lo saben perfectamente todos cuantos han estado en cualquier república americana.

Y ahora para terminar, haremos dos preguntas al señor ministro de Agricultura de la República Argentina:

¿Puede decirnos el Dr. Lobos, por qué causas tuvo necesidad de regresar á Buenos Aires, aquel núcleo de 100 trabajadores que la Dirección general de Inmigración había enviado al territorio de Formosa?

¿Puede decirnos también el por qué en la bella y rica ciudad de Bahía Blanca, se embargó recientemente hasta los útiles de labranza á una porción de colonos?

E. LÓPEZ.

El petróleo como combustible

Los motores Diesel

En una reunión celebrada en Londres por el Instituto de arquitectos navales, se discutió el empleo del petróleo como combustible en los buques.

Mr. Filton, vicepresidente de dicho instituto, leyó un informe sobre los motores Diesel, contruidos especialmente para ese combustible.

El doctor Diesel, que tomaba parte en el debate, dijo que unos doscientos cincuenta vapores están provistos de los motores de su invento ó lo estarán dentro de breve tiempo. El gobierno francés había tomado la iniciativa en esa cuestión, pues fué el primero en emplear el petróleo en los botes submarinos. El primer empleo se hizo hace ocho años y desde entonces las máquinas correspondientes se perfeccionaron notablemente.

La compañía «Hamburgo Americana» utilizará el petróleo como combustible en un vapor de nueve mil toneladas que construye actualmente y si ese experimento diera un resultado satisfactorio, se produciría una verdadera revolución en las construcciones navales.

En breve se aplicarán también los motores Diesel y se utilizará el petróleo en un acorazado; pero hay que guardar secreto acerca de esa nave.

Según el doctor Diesel, los buques que empleen el nuevo método de combustión tendrán un radio de acción ilimitado. Podrán hacer un viaje alrededor del mundo, tomar parte en batallas navales y regresar á su punto de partida sin tener que renovar su combustible. Con el nuevo sistema no se necesitarán estaciones carboneras y los buques no tendrán chimeneas. La artillería podrá así hacer fuego en todas las direcciones, lo que aumentará considerablemente su eficacia.

Por otra parte, se podrá aumentar el tamaño de los cañones á consecuencia del menor peso de las máquinas.

Cree el doctor Diesel que si los ensayos que se están haciendo dieran los resultados que espera, se produciría un cambio radical en el arte de la guerra naval.

IMPRESIONES DE VIAJE

A bordo del vapor "Frankenwald"

Allá vá la nave ¿quién sabe do vá?

Serían sobre las cinco de la tarde del día 11 del mes de Abril, cuando tres roncas y prolongadas pitadas, anunciaban á los habitantes de la capital de la Gran Antilla, la salida del hermoso vapor *Frankenwald*, perteneciente á la rica y poderosa Compañía «Hamburg América Linie», con rumbo á Tenerife y demás puertos que forman su itinerario.

El astro del día, que da vida á toda clase de vegetaciones con sus ardorosos rayos, tocaba ya á su ocaso, é iba á ocultarse tras la llanura inmensurable del mar. Poco á poco se fué extinguiendo hasta que no quedó más que un tenue resplandor que al fin desapareció por completo á nuestros ojos.

La salida de un trasatlántico del puerto, es hermosa y majestuosa.

Una banda de música tocaba en el hermoso paseo el «Malecón», *Carmen*, del inmortal Bizet, cuyas notas se iban infiltrando en mi espíritu y hacían más patético el cuadro de la despedida.

Poco á poco se iban esfumando y perdiendo á la vista, las costas de la que hasta hace poco era nuestra posesión y por azares de la suerte, más bien dicho, por la razón de la fuerza, que hoy por desgracia es la que impera.

La noche tendía ya su negro manto, sobre la inmensa superficie del mar, y solo, allá á lo lejos se distinguía el atalaya costante, que con su ojo ciclópeo anuncia á larga distancia, perennemente, sobre un montón de rocas, á los navegantes, la proximidad de la tierra.

Sí; la farola de O'Donell, más comunmente conocida por el «Morro» nos despedía, como una madre despidiendo a un hijo que se vá y que quizá no vuelva á ver, con los potentes destellos de su luz, á intervalos grande, clara, brillante, resplandeciente; á ratos opaca, mortecina; después la penumbra, mar, cielo, el espacio, el caos

A bordo

Debido á la galantería del hábil, experto y entendido capitán Sr. Müller, que me proporcionó un amplio, lujoso y hermoso camarote, he podido hacer la travesía mejor que en mi propia casa, y sacando los cuatro primeros días que tuve que pagar la contribución de costumbre cada vez que embarco, ó sea el pertinaz mareo, los demás días hasta Tenerife los pasé admirablemente, ya en compañía de mi colega en la Prensa Barón F. O. von Steinsdorf, corresponsal alemán de la *América Periodicals*, persona de alta cultura y que recorre el mundo para informar á su *Magazine* de lo que más importante ocurra; ya de algunos oficiales del barco, ó ya en plática con el Dr. Miguel Medina, médico español de á bordo. Y ahora, dos palabras para la espléndida Compañía «Hamburg América Linie».

Si no fuera proverbial en los alemanes, su cultura y adelanto en todos los ramos del saber humano, lo demostraría el personal que integra dicha Compañía, que es de lo más escogido, por su ilustración, por su delicadeza, y por su trato y don de gentes.

Los barcos de esta Compañía son de los mejores y más cómodos, y no hay hotel, que le aventaje en el confort y las comodidades que proporciona á sus viajeros; de ahí, el creciente favor que el público le dispensa.

Concluyo estas impresiones, pero no sin antes dar las gracias más expresivas al capitán del *Frankenwald*, Sr. Müller, por las delicadezas y deferencias que tuvo para mi persona, y en nombre de *La Prensa*, de Buenos Aires, y *Galicia*, de la Habana, que represento, las hago extensivas á su inteligente oficialidad por sus atenciones, que nunca olvidaré.

J. PELISIO GONZÁLEZ.

Atenciones que agradecemos

Nuestro querido colega el importante diario *Faro de Vigo*, ha tenido para nosotros, desde antes de salir el primer número de esta Revista, atenciones que nunca le agradeceremos bastante.

A esas atenciones ha añadido la de honrarnos con la reproducción, en lugar preferente, de parte del bien escrito trabajo de nuestro colaborador D. Manuel Lustres, sobre la construcción de un dique en Vigo, y de una noticia de las que contenía la crónica de Buenos Aires, publicada, como dicho trabajo, en el número 2 de VIGO MARÍTIMO.

Otros periódicos á quienes debemos gratitud, son las acreditadas revistas *Vida Marítima*, de Madrid, é *Industria é Invenciones*, de Barcelona, que han tenido la atención de reproducir el artículo *Los Astilleros Barreras*, con que nuestro compañero Sr. Elías ha inaugurado en VIGO MARÍTIMO la sección *Industrias Viguesas*.

SINIESTROS MARÍTIMOS

Según los datos proporcionados por la Administración del *Bureau Veritas*, durante el mes de Diciembre de 1910, han ocurrido en buques de varios países, los siguientes siniestros:

Pérdidas totales.—Embarcaciones de vela.—Alemanes, 3; americanos, 10; chileno, 1; dinamarqués, 1; español, 1; franceses, 3; ingleses, 16; italiano, 1; noruegos, 8; rusos, 9; suecos, 2; total, 55, entre las cuales hay comprendidas cinco embarcaciones á las que se supone pérdidas por falta de noticias.

Vapores.—Alemanes, 5; americano, 1; belgas, 2; dinamarqueses, 3; españoles, 4; franceses, 3; ingleses, 21; italiano, 1; japoneses, 1; noruegos, 5; portugués, 1; ruso, 1; total,

48, entre los cuales hay cuatro, á los que se supone perdidos por falta de noticias.

Causas de las pérdidas.—Embarcaciones de vela.—Varaduras, 29; abordaje, 2; zozobrados, 5; condenados, 3; destruidos, 9; sin noticias, 5; total, 53.

Vapores.—Varaduras, 19; abordaje, 7; incendio, 2; zozobrados, 5; abandonado, 1; destruidos, 10; sin noticias, 4; total, 48.

Accidentes.—Los accidentes graves ocurridos durante dicho mes, son los siguientes:

Embarcaciones de vela.—Varadura, 40; abordaje, 42; incendio, 2; vía de agua, 24; mal tiempo, 93; total, 201.

Vapores.—Varadura, 115; abordaje, 138; incendio, 38; vía de agua, 12; mal tiempo, 146; fuerza motriz, 76; total, 525 vapores.

Desde el 20 de Diciembre de 1910 hasta el 19 de Enero de 1911, los peritos del *Bureau Veritas* han visitado y clasificado 152 embarcaciones de vela y 234 vapores.

DESDE BUENOS AIRES

Ley sobre pesca

El ministerio de Agricultura, durante el próximo Congreso, presentará á su deliberación un extenso proyecto referente á una ley que establezca límites y señale todas las circunstancias referentes á la pesca que tanta importancia ha adquirido en todos los territorios argentinos, llegando á ser una industria abundante y productiva como pocas.

Actualmente se tienen noticias en el ministerio de dos empresas una española y otra norteamericana, que se preparan fuertemente para dedicarse á la pesca en los mares del Sur.

Hotel de Inmigrantes en Rosario

El director general de inmigración presentó al ministro de Agricultura los planos del nuevo hotel de inmigrantes del Rosario.

Según el proyecto de referencia, el importe del hotel asciende á 171.750 pesos, con capacidad en su edificio, para 150 camas.

El Puerto de La Plata

Los datos estadísticos relativos á la exportación por el puerto de La Plata, durante el primer trimestre del año actual, revelan un notable incremento de las operaciones.

Durante el trimestre se han exportado 30.079.017 kilogramos de carne vacuna congelada; 6.334.454 kilogramos de carne ovina en igual estado; 116.908.238 de trigo; 66.117.916 de avena; 1.024.020 de cueros salados y cantidades considerables de otros frutos del país.

Contrabando

El comisario de policía de servicio en el puerto tuvo conocimiento de que á una casa de la calle de Ayacucho debía ser llevada, desde el puerto, una mercadería sacada clandestinamente de á bordo del vapor *P. de Satrústegui*, llegado de España.

Iniciada sobre esta base la pesquisa, fueron detenidos al descender de ese vapor José Gómez Muñoz y José Sánchez, quienes llevaban consigo 300 cigarros habanos de contrabando.

Poco después, el domicilio de los contrabandistas era allanado, hallándose en él un total de 4.000 cigarros habanos de diferentes vitolas, cuyo valor asciende á 7.000 pesos moneda nacional.

El cambio de moneda y los inmigrantes

El director general de inmigración elevó días pasados una nota al ministro de Agricultura, en la cual puntualizaba la forma en que venían siendo víctimas los inmigrantes, de un comercio desleal, por la forma de negociar de algunas casas de cambio y cambistas ambulantes. Como secuela de este informe minucioso, el ministro dirigió á sus colegas de Marina, Hacienda é Interior, una nota en la que adjunta la de

la dirección general de inmigración, y se pide sean adoptadas las medidas del caso, á cada ministro según su jurisdicción, con el propósito de proceder al inmediato retiro de la patente á las casas que negocien en tal forma.

Las cosechas

Personas conocedoras de los asuntos agrícolas declaran que el año actual se presenta excepcionalmente bueno para las faenas de esa índole.

Dicen que las últimas lluvias han beneficiado mucho los campos que estaban muy endurecidos por la prolongada sequía.

Descentralización inmigratoria

En el ministerio de Agricultura se realizan trabajos con el objeto de encauzar la corriente inmigratoria á Bahía Blanca, y dar las mejores comodidades á los inmigrantes, llevarlos allí para repartirlos después por todo el país.

La cooperación oficial es un hecho como asimismo la privada.

Dice el ministro que el problema de la descentralización es una de las grandes preocupaciones que encuentra el país en el desenvolvimiento de su vida agrícola económica.

Desea también hacer una activa propaganda en el extranjero para dar á conocer la importancia comercial del puerto de Bahía Blanca.

Sanidad Marítima

Con motivo de haberse declarado limpios de cólera todos los puertos europeos, fueron suprimidas las medidas sanitarias que se aplicaban á los trasatlánticos procedentes del Mediterráneo, quedando subsistente la higienización de los inmigrantes rusos y sirios y la visita sanitaria de la rada.

El Departamento ha dispuesto, para evitar demoras en las entradas de los vapores, conceder á las agencias de navegación que lo pidan, un médico y un guarda que irán á tomar el buque en Montevideo y practicarán la visita sanitaria durante la travesía.

Más vigilancia

El periódico *La Nación* dice que la policía debe vigilar, para que no entre en el país gente de mala vida, no solo los pasajeros de segunda y tercera clase, sino los de primera, pues que con la capa de grandes caballeros llegan á la Argentina elementos peligrosos para la tranquilidad social.

Línea de vapores

Dicen de Rio Janeiro que desde que la compañía de Piniellos suspendió sus escalas en aquella bahía, nuestros compatriotas están sin barcos que los ponga en comunicación con la patria.

Los de la Trasatlántica suelen hacer algunas arribadas forzosas y nada más.

Esta situación parece estar á punto de terminar, con el establecimiento de una línea de vapores entre Cádiz y Rio Janeiro.

Los armadores Ibarra y Compañía, de Sevilla, han enviado á aquella ciudad un representante para que estudie el asunto y les informe sobre las ventajas que podrían encontrar en la realización del proyecto.

Oficina de reclamos

La Dirección general de Inmigración ha dispuesto que en el interior de la República se creen oficinas de reclamaciones, y al mismo tiempo su personal tendrá á su cargo la misión de investigar todo lo que sea conveniente á los inmigrantes radicados en la localidad donde funcionen esas oficinas.

Tendiendo á la descentralización del inmigrante en el país, se han nombrado inspectores con la misión de fiscalizar el movimiento de dichas oficinas, que han comenzado ya su funcionamiento, siendo muy pausable su creación, pues con esto las quejas que los inmigrantes hagan serán atendidas, en la seguridad de que tratará la Dirección de subsanarlas en lo posible.

C. R.

Buenos Aires 10 Mayo 1911.

MARITIMAS

NUESTRO PUERTO EN MAYO

Fueron 190 los buques de todas clases que durante el mes de Mayo último visitaron el puerto de Vigo.

Si el movimiento de un puerto se midiera solamente por el número de buques, esa cifra de 190 embarcaciones significaría un progreso para el nuestro. Porque esa cifra es superior en 20 barcos, á la del mes anterior.

Pero como además del número de barcos, hay que tener en cuenta el de toneladas, ese progreso no existe, porque aquéllas fueron menos en Mayo que en Abril.

El tonelaje de los 170 buques de este último mes, fué de 278.603, y el de los 190 de Mayo, de 272.162. Diferencia á favor de Abril, 6.441 toneladas. De modo que si por un lado ha habido aumento y por otro disminución, no debemos señalar progreso alguno.

Esto aparte de que el número de buques podría muy fácilmente elevarse en Vigo á un número considerabilísimo, con solo anotar en los libros de las oficinas de Sanidad, los viajes que hacen entre nuestro puerto, el de Bayona y otros de la ría, los vaporcitos dedicados al servicio de viajeros. No otra cosa se hace en Coruña, donde se anotan los viajes de los vapores de la carrera de Ferrol, con lo cual se obtiene un número muy grande de buques, para la estadística, pero no un aumento positivo para el movimiento real del puerto.

En lo que sí podemos señalar un progreso, es en el número de buques de altura que carbonean en Vigo. La rapidez con que hoy se realiza esa operación en esta bahía, sobre todo si el carbón ha sido encargado anticipadamente, y la pericia del personal dedicado á tales operaciones, hacen que muchos trasatlánticos que antes carboneaban en Lisboa, prefieran hacerlo ahora en Vigo.

Sería inferir una ofensa al buen juicio de nuestros lectores, si pretendiéramos encarecer la importancia que eso tiene para el puerto comercial de Vigo. Digamos tan solo que, aun cuando no sea más que por el nombre que nuestra Revista lleva, hacemos votos porque siga en progresión ascendente el número de vapores que aquí carboneen.

Los 190 barcos que entraron en Vigo durante el mes de Mayo, conducían 9.162 tripulantes y 11.878 pasajeros.

Eran 6 de guerra extranjeros, y mercantes, 113 españoles y 71 extranjeros.

Los trasatlánticos, fueron 57, contando en ese número á los vapores españoles que hacen el servicio de pasajeros para y de América, con transbordo en Cádiz.

De los 57 trasatlánticos, 30 iban para los puertos de Cuba, Méjico, Nueva Orleans, Brasil, Uruguay, Argentina, Chile y Perú.

Conducían esos buques en tránsito 3.357 pasajeros y embarcaron 1.462.

Dejaron en Vigo, procedentes de Europa, 57.

26 buques tocaron en Vigo en viaje de regreso, con pasaje de los mismos países. Trajeron 3.520 viajeros, llevaban 4.530 en tránsito y embarcaron para Europa 157.

Hubo, por último, otro trasatlántico cuya escala en Vigo no tuvo por objeto embarcar ni dejar pasaje: el *Otranto*, que aquí estuvo el día 30 con 337 turistas ingleses.

En los vapores de cabotaje, hubo también movimiento de pasajeros, representado por 41 desembarcados, 36 en tránsito y 2 embarcados.

Totalizadas todas las partidas de pasajeros, tenemos 3.618 desembarcados, 8.260 en tránsito y 1.621 embarcados.

O lo que es igual, un movimiento de 13.499 pasajeros, ó sean 492 menos que en Abril.

En Mayo desembarcaron 695 más que en Abril, y embarcaron 371 menos.

En los pasajeros de tránsito, tuvo Mayo 816 menos que Abril.

De los 57 trasatlánticos, 8 eran españoles, 25 ingleses, 18 alemanes, 3 franceses y 3 holandeses.

El puerto en el mes de Junio

Para el mes que empieza está ya anunciada la escala en la bahía de Vigo de los vapores correos que se dicen, especificando las fechas de entrada y salida.

Vapores á salir

DIA

- 1.º *Amazón*, inglés, para Cherbourg y Southampton.
- 4 *Augustine*, para Pará y Manaos.
- 5 *Frankenwald*, alemán, para Habana, Veracruz y Tampico.
- 6 *Orissa*, inglés, para Rio Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Punta Arenas, Coronel, Talcahuano, Valparaíso y otros puertos del Pacífico hasta el Callao.
- » *Amiral Jaureguiberry*, francés, para Montevideo y Buenos Aires.
- » *Cap Vilano*, alemán, para Southampton, Bolonia y Hamburgo.
- 7 *Cap Blanco*, alemán, para Rio Janeiro, Santos, Montevideo y Buenos Aires.
- » *Amiral Exelmans*, francés, para Rio Janeiro y Santos.
- 8 *Oropesa*, inglés, para La Rochelle Pallice y Liverpool.
- » *Hildebrand*, inglés, para Cherbourg, Fishguard y Liverpool.
- » *Thames*, inglés, para Cherbourg y Southampton.
- 11 *Araguaya*, inglés, para Pernambuco, Bahía, Rio Janeiro, Santos, Montevideo y Buenos Aires.
- » *Zeelandia*, holandés, para Rio Janeiro, Santos, Montevideo y Buenos Aires.
- 14 *Hilary*, inglés, para Pará y Manaos.
- 15 *Asturias*, inglés, para Cherbourg y Southampton.
- 16 *Hollandia*, holandés, para Boulogne, Dover y Amsterdam.
- 18 *Cap Arcona*, alemán, para Southampton, Bolonia y Hamburgo.
- 19 *Konig Wilhelm II*, alemán, para Rio Janeiro, Santos, Montevideo y Buenos Aires.
- » *Gotha*, alemán, para Montevideo y Buenos Aires.
- » *Anselm*, inglés, para Cherbourg, Fishguard y Liverpool.
- 20 *Ortega*, inglés, para Pernambuco, Bahía, Rio Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires, Punta Arenas, Coronel, Talcahuano, Valparaíso y otros puertos del Pacífico.
- 21 *Hespérides*, inglés, para Montevideo y Buenos Aires.
- » *Manchester City*, inglés, para Montevideo y Buenos Aires.
- 22 *Orita*, inglés, para La Rochelle Pallice y Liverpool.
- » *Nile*, inglés, para Cherbourg y Southampton.
- 24 *Amiral Ponty*, francés, para Rio Janeiro, Santos, Montevideo y Buenos Aires.
- » *Ambrose*, inglés, para Pará y Manaos.
- 25 *Amazón*, inglés, para Pernambuco, Bahía, Rio Janeiro, Montevideo y Buenos Aires.
- » *Halle*, alemán, para Bahía, Rio Janeiro y Santos.
- 26 *Santanderino*, español, para Habana, Matanzas, Cárdenas, Caibarien, Santiago de Cuba y Cienfuegos.
- 27 *La Plata*, alemán, para Habana, Veracruz y Tampico.
- 29 *Avón*, inglés, para Cherbourg y Southampton.
- » *Lanfranc*, inglés, para Cherbourg, Fishguard y Liverpool.

**

Aviso á los señores pasajeros

Después de hecha la tirada de la cubierta de nuestra Revista, recibió el agente de las Compañías Hamburguesas, D. Enrique Mulder, un cablegrama de la Dirección de la Compañía, participándole que el precio del pasaje en tercera

clase para los puertos de Montevideo y Buenos Aires, es el de 266 pesetas.

También los Sres. Antonio Conde, hijos, agentes de la Compañía Arrótegui, han recibido otro cablegrama comunicándoles que el vapor *Lugano* que tenía señalada la salida de este puerto para el día 29, ha sido sustituido por el *Santanderino* que saldrá el día 26 del actual.

Vapores de regreso

DIA

- 1.º *Amazón*, inglés, de Buenos Aires, Montevideo, Rio Janeiro y escalas.
- 6 *Cap Vilano*, alemán, de Buenos Aires, Montevideo y Rio Janeiro.
- 8 *Hildebrand*, inglés, de Pará y Manaos.
- » *Thames*, inglés, de Buenos Aires, Montevideo, Rio Janeiro y escalas.
- » *Oropesa*, inglés, de Valparaíso, Montevideo, Rio Janeiro y escalas.
- 15 *Asturias*, inglés, de Buenos Aires, Montevideo, Rio Janeiro y escalas.
- 16 *Hollandia*, holandés, de Buenos Aires, Montevideo y Rio Janeiro.
- 18 *Cap Arcona*, alemán, de Buenos Aires, Montevideo y Rio Janeiro.
- 19 *Anselm*, inglés, de Pará y Manaos.
- 22 *Nile*, inglés, de Buenos Aires, Montevideo, Rio Janeiro y escalas.
- » *Orita*, inglés, de Valparaíso, Montevideo, Rio Janeiro y escalas.
- 29 *Lanfranc*, inglés, de Pará y Manaos.

LA ADUANA

Según el arqueo verificado, en la Aduana principal de Vigo, recaudó durante el mes de Mayo, las siguientes cantidades:

| | Pesetas |
|--------------------------------------|------------|
| En Oro. | 185.610'00 |
| En moneda corriente. | 39.717'74 |
| Por alcoholes: importación | 32'75 |
| Fabricación. | 134'80 |
| Total | 225.495'29 |

Para Obras del Puerto, se recaudaron 6.638'75.

Las subalternas de la provincia recaudaron las siguientes cantidades:

| | Oro | M. ^a corriente | Totales. |
|-----------------------------|-----------|---------------------------|-----------|
| Villagarcía-Carril. | 33.241'64 | 10.826'33 | 44.067'97 |
| Marín | 000'00 | 605'85 | 605'85 |
| Tuy | 720'00 | 1.324'89 | 2.044'89 |
| Bayona | 000'00 | 231'15 | 231'15 |
| Salvatierra | 70'00 | 333'96 | 403'96 |
| Pontevedra | 000'00 | 23'86 | 23'86 |
| Camposancos | 90'00 | 697'50 | 787'50 |
| La Guardia | 000'00 | 2'82 | 2'82 |
| Cesures-Padrón | 000'00 | 23'79 | 23'79 |
| Totales | 34.121'64 | 14.070'15 | 48.191'79 |

Por importación de alcoholes: Tuy. 48'30

Total recaudado en toda la provincia. 273.735'38

La Mutuelle de France et des Colonies

Sociedad de Seguros Mútuos Sobre la Vida

Sometida á la vigilancia de los Gobiernos Francés, Español é Italiano

Domicilio Social: LYON. — Delegación española, Alcalá 49, trip., MADRID

Dirección del Oeste de España: Príncipe, 37.—VIGO

Director: D. E. Pereira Borrajo, Abogado

Constitución en 15 años
De un capital en efectivo

PERMITIENDO Á CADA UNO ASEGURARSE
un DOTE para los HIJOS,
una PENSIÓN para la VEJEZ,
una HERENCIA para la FAMILIA,
un LIBRAMIENTO de QUINTAS,
por entregas mensuales desde **6 Pesetas**
en adelante solo durante 14 años.

SUSCRIPCIONES REALIZADAS

(RAMOS VIDA Y FALLECIMIENTO)

| | | |
|--------------------|--------------|--------------|
| Fin 1896 | 1 millón | 617.000 frs. |
| Fin 1900 | 60 millones | 952.000 frs. |
| Fin 1904 | 310 millones | 478.700 frs. |

En fin de Marzo 1911

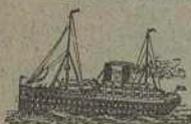
1.001 millones 31.800 frs.

400.000 suscriptores.

Según lo prescrito en el artículo 22 de los Estatutos, los fondos de las Asociaciones se envierten en valores públicos del Estado español y se depositan en el Banco de España.

Los rendimientos que se soliciten en **La Mutuelle de France et des Colonies**, tanto para las Asociaciones en caso de Vida, como para las Asociaciones en caso de Fallecimiento exceden en mucho á los obtenidos en cualquier otra Compañía de Seguros sobre la Vida.

Sociedad autorizada por Real Orden de 17 de Septiembre de 1909.—Anuncio autorizado por la Inspección de Seguros.



The British And South
American Steam Navigation
COMPANY LIMITED

R. P. HOUSTON & C.º

COMPAÑIA DE VAPORES RÁPIDOS

Para Montevideo y Buenos Aires saldrá del puerto de Vigo el 21 de Junio el vapor

Hespérides

Los viajeros deben presentarse DOS DIAS antes de la salida del vapor, con toda la documentación que exige la Ley.

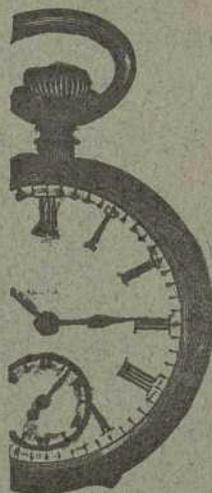
En estos vapores los pasajeros de 3.ª clase pueden pasear por toda la cubierta del barco, llevan toldos, y con buen tiempo pueden comer en las mesas de cubiertas, sin que por esto se supriman los comedores interiores.

El Médico, cocineros y camareros son españoles y la asistencia de todos ellos es gratuita lo mismo que los medicamentos.

Se sirve pan fresco y vino en todas las comidas; leche gratis para los niños menores de dos años y las madres que lo necesitan; buena alimentación para todos.

El transporte de pasajeros y equipajes del muelle al vapor es por cuenta de la Compañía.

Para más informes dirigirse al Agente General
RAMON N. SOLER.—VIGO.



AROSA

Príncipe, 54

Últimos modelos del reloj mundial
marca

LONGINES

siempre exacto.

5-GRANDES PREMIOS-5

Taller para el arreglo de toda clase
de relojes.

Especialidad en los de oro.

AROSA

PRÍNCIPE, 54.—VIGO

LA "CASA-COMA"

Es la que presenta más novedades y la que más barato vende en Galicia.

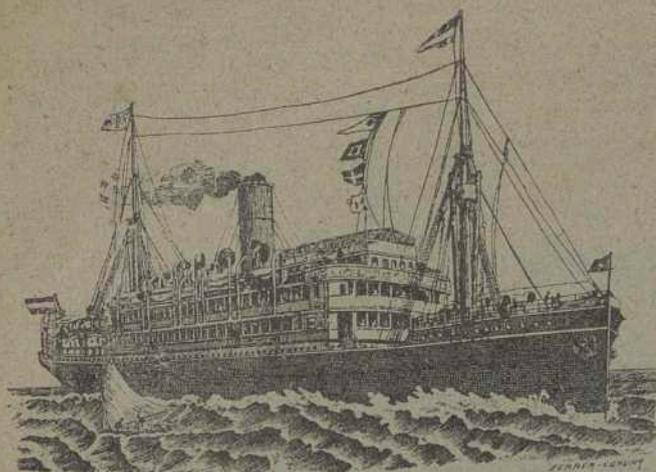
RELOJERIA - PLATERIA Y BISUTERIA

ESPECIALIDAD EN OBJETOS PARA REGALOS

PARA TODOS LOS PRESUPUESTOS

Puerta del Sol, 2, esquina á Plaza de la Constitución, 1.

ESTA CASA NO ADMITE GANCHOS



COMPANIAS HAMBURGUESAS

Hamburguesa Sud-Americana.

Hamburgo-Amerika Linie.

SALIDAS DE VIGO
SERVICIO POSTAL RÁPIDO

PRÓXIMAS SALIDAS

Para Rio Janeiro, Santos, Montevideo y Buenos Aires

| | | Brasil | La Plata | |
|----------|---------------|------------------|----------|-----|
| | | Pesetas | Pesetas | |
| Junio 7 | correo rápido | CAP BLANCO | 251 | 256 |
| Junio 19 | correo rápido | KONIG WILHELM II | 251 | 256 |
| Julio 2 | correo rápido | CAP VILANO | 251 | 256 |

NOTA IMPORTANTE.—La duración del viaje de los vapores CAPS y KONIGS son de 16 á 17 días.

PARA HABANA, VERACRUZ Y TAMPICO

Junio 5 vapor correo FRANKENWALD. — Junio 27 vapor correo LA PLATA.

Precio del pasaje en 3.^a clase: á Habana, ptas. 212; á Méjico, 231.

ptas. Precio para SANTIAGO DE CUBA (vía Habana) 35 pts. más para todos vapores.

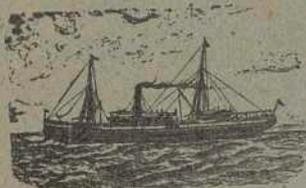
Precios salvo variación

VIAJES DE VUELTA.—2 salidas mensuales para el Havre.—3 íd. para Boulogne s/m y Southampton.—5 íd. para Hamburgo.

Los pasajeros deben pedir las plazas que precisen á la Agencia de Vigo sin pérdida de tiempo. Después de concedidas deberán presentarse en dicha Agencia dos días antes por lo menos de las anunciadas, no pudiendo en otra forma garantizar que embarquen debido á la gran afluencia de pasajeros. Estos magníficos y acreditados vapores ofrecen además de viajes rápidos, excelente acomodación y trato, comidas abundantes á la española con pan fresco y buen vino, servidas por cocineros y camareros españoles. Asistencia médica y botica gratis. La conducción de pasajeros y equipajes desde el muelle al vapor se hace gratuitamente.

Además de los documentos de libertad de quintas, cédula personal, etc., que son necesarios para poder embarcar, precisase el certificado de no estar sujetos á procesamiento, expedido por las Audiencias provinciales, Juzgados de Instrucción y, no existiendo éstos, por los Juzgados municipales.

Dirigirse al Agente general en Vigo, **Enrique Mulder**, Plaza de Elduayen, frente al Muelle de Embarque de los pasajeros.



CHARGEURS REUNIS

Compañía Francesa de navegación á vapor

LÍNEA DEL BRASIL Y LA PLATA

Directamente para MONTEVIDEO Y BUENOS AIRES saldrá el 5 de JUNIO de La La Coruña y el 6 de Vigo el magnífico vapor

Amiral Jaureguiberry

Para RIO JANEIRO Y SANTOS saldrá de Vigo el 7 de Junio el magnífico vapor

Amiral Exelmans

Para RIO JANEIRO, SANTOS, MONTEVIDEO Y BUENOS AIRES, saldrá el 24 de Junio el magnífico vapor

Amiral Ponty

Precio del billete en 3.^a clase: Para Rio Janeiro y Santos, de 10 años en adelante, 221'10; de 2 á 10 años 113'10.

Para Montevideo y Buenos Aires, de 10 años en adelante, 226'10; de 2 á 10 años, 116'60. Inclusive impuestos.

SALIDAS FIJAS.—No podrán embarcar los pasajeros que no se presenten en esta Agencia con 48 horas de anticipación.

Estos vapores de reciente construcción son la última palabra de la ingeniería naval. Los vapores MALTE, OUESSANT y CEY-LAN tienen comedores magníficos con mesas para 600 pasajeros de tercera clase y camarotes de preferencia á precios económicos. Llevan cocineros y camareros españoles. El trato en 3.^a clase espléndido. Pídanse prospectos y libretos.

Agentes generales en España, ANTONIO CONDE, HIJOS, Calle de Luis Taboada.

COMPANÍA ARROTEGUI

Para HABANA, MATANZAS, CARDEÑAS, CAIBARIEN, SANTIAGO DE CUBA Y CIENFUEGOS, saldrá el 29 de Junio el vapor

Lugano

Precios del pasaje: A la Habana, 3.^a clase pasaje entero, Ptas. 212'10.—Medio pasaje, 114'10.

A los demás puertos, pasaje entero, Ptas. 237'10.—Medio pasaje, 126'60.

Consignatarios en Vigo, ANTONIO CONDE, HIJOS.

HIJOS DE J. BARRERAS.—VIGO

CONSIGNATARIOS

BOOTH LINE

Vapores correos con salidas decenales de VIGO para el Norte del Brasil, Francia é Inglaterra y también salidas trimestrales directas á Iquitos (Perú).

Admiten carga y pasajeros

