

N.º 12  
ABRIL

*de*  
**Wespa Club**  
VIGO





*¡Sea Feliz!*

SU VIDA MARCHARÁ SOBRE RUEDAS ADQUIRIENDO UNA

*Vespa*

EL SCOOTER

*Explorador del Mundo*

NUEVOS  
MODELOS  
S-y-N 1958



Solicite informes al Agente

*Luis Kaiser*

AV. GARCIA BARBON, 39 - VIGO -

TELEFONO 5411



# Vespa Club

## VIGO

AÑO II

N.º 12

ABRIL 1959

PIZARRO, N.º 11 - VIGO

Depósito Legal PO 83-1958

## Sumario:

	Páginas
EDITORIAL	
J. Carballido .....	3
●	
TEMAS TECNICOS	
M. G. Y. ....	4
●	
PROGRAMA DE EXCURSIONES Y ACTOS PARA EL PRESENTE MES .....	5
●	
PAGINA DE LA MUJER .....	6
●	
DIVAGACIONES	
Hlpólto .....	7
●	
PRIMER CAMPEONATO DE REGULARIDAD DEL NORTE DE ESPAÑA .....	9
●	
MISCELANEA VESPISTA .....	10

### PORTADA:

Vista parcial de la magnífica Plaza de Compostela, de Vigo

# EDITORIAL

*Albricias, queridos compañeros:*

*Por fin parece ser que de nuevo va a volver a reinar la actividad, parece ser que con la llegada de la primavera volveremos a reverdecer los momentos de franca camaradería y sano jolgorio que juntos hemos pasado.*

*Por fin volveremos a ver a buenos amigos, de los cuales y como consecuencia de la «invernada» se nos iban difuminando sus facciones, volveremos a recorrer, en alegre y unida caravana, los bellos parajes que Dios, en su infinita bondad y largueza sin límites, quiso distribuir por nuestros alrededores para nuestro solaz y recreo.*

*Volveremos a sentir el rugido de muchísimos motores que, hermanados en larga caravana, nos harán vibrar de grata emoción y sentir esa hermandad de la cual el mundo anda tan necesitado.*

*Volveremos a cambiar entre todos la rueda pinchada de alguna máquina; veremos, como no (bruxas fora), alguna caída en la arena; también seremos testigos de algún remolque por embrague quemado, así como también veremos algún follón con el dueño de alguna viña, cuando para reponer el cable roto del freno, a alguno se le ocurra coger un alambre. Volveremos a celebrar nuestras meriendas-cenas en el Club filial de Redondela; en fin, que tal como se presenta nuestro programa de excursiones, bien podemos sacar a la palestra la frase que en sí demuestra la felicidad del momento: ¡Esto es vivir! ¡No hay país como éste!, qué caramba... como el Vespa Club de Vigo ni hablar, y... ¡arriba derchy! — J. Carballido.*



## MOREIRA Y CIA.

SUMINISTROS PARA LA CONSTRUCCION

VIGO - CORUÑA - VILLAGARCIA - ORENSE

*Nos consultan sobre un problema, que es el siguiente: "...mi Vespa "pica" al acelerar rápidamente, pica al subir las cuestas, incluso trabajando en segunda velocidad, y aunque en llano se le "saca" bastante velocidad, en las pendientes me veo y me deseo para poder seguir a otras Vespas en las excursiones". Extienden también su consulta al problema de la gasolina normal y el "super-carburante". Con mucho gusto intentaremos aclararle sus dudas.*

Lo que vulgarmente se llama "picado" es sencillamente un repiqueteo que se forma dentro del cilindro, producido por el pistón y el cigüeñal; la causa consiste en que la gasolina hace explosión antes de su debido tiempo, es decir que, cuando el pistón empieza su carrera ascendente, antes de que llegue al punto muerto—en el cual la explosión lanzaría al pistón hacia abajo—, sobreviene la explosión de la mezcla carburante que intenta lanzar al pistón hacia atrás, sin haber terminado totalmente su carrera de subida; naturalmente, no lo consigue, ya que es muy grande la fuerza de inercia que lleva el pistón; pero al chocar estas dos fuerzas se produce un golpe en la cabeza del pistón (golpe que registran todas las pequeñas holguras que pueda tener el bulón, la biela y el juego cigüeñal) y se transforma en ruido (el "picado"), en pérdida natural de potencia, por el choque de las dos fuerzas contrarias, y en un gran perjuicio para el motor. Vamos a señalar algunas de las causas posibles de este fenómeno:

La que se produce más corrientemente entre el usuario de la Vespa es el exceso de carbonilla en culata y pistón; cuando este exceso de carbonilla existe, nos encontramos con que aumenta el grueso de las paredes de la cámara de compresión y disminuye, por tanto, la cilindrada auténtica del motor; cuando la mezcla carburante llega a un cierto límite de compresión, estalla aunque no haya chispa, y esto es precisamente lo que sucede: la mezcla sobrepasa ese límite de compresión y se produce la explosión, ayudada, además, cuando la máquina se encuentra caliente, porque los residuos carbonosos, adheridos a las paredes del cilindro, están al rojo y actúan en la misma forma que habría de actuar la chispa (esto es lo que se llama "autoencendido").

Puede consistir otra de las causas en la escasez de gasolina, pues al ser pobre la alimentación, la máquina se calienta demasiado, y entonces sufrimos inmediatamente las consecuencias antes mencionadas; esto se puede comprobar observando la bujía: si tiene un color blanco o rojizo fuerte, ello denota escasez, producida o bien por suciedad en el carburador, por abertura inferior a la debida en el surtidor de alta o en el de baja o porque el tubo de admisión esté flojo y permita una entrada de aire que empobrece la mezcla carburante (lo que se nota por la tendencia de la máquina a acelerarse).

También puede estar la causa en alguna holgura demasiado pronunciada en la biela o en el pistón.

Si al limpiar la culata y volver a montarla no se ha puesto la junta de cobre, o se ha colocado otra de espesor distinto del debido, puede sobrevenir el "picado", puesto que, involuntariamente, hemos modificado el índice de compresión.

En el punto del motor podremos encontrar también la causa del "picado". Si el punto se encuentra demasiado avanzado, nos encontraremos con que la chispa se produce antes del momento oportuno, cuando el pistón se encuentra en su carrera ascendente, por lo que se produce la serie de hechos que anteriormente hemos mencionado: explosión prematura, choque de fuerzas, etc. Este choque de fuerzas puede llegar, en algunos casos, a cambiar el ciclo del motor (ya se sabe que los motores de dos tiempos son "reversibles"), que comenzaría a girar en sentido inverso; esto ya le ha ocurrido a algún Vespista, al que ha causado, como es natural, gran sorpresa, y a quien ha dado el susto de pensar que su máquina tenía una gravísima avería. No tiene ninguna importancia tal inversión, pues puede suceder en cualquier motor de dos tiempos.

Una gran parte de estas posibles anomalías se aminora cuando la máquina trabaja con "supercarburante", pues éste contiene un antidetonante, es decir, un producto que confiere a la gasolina la propiedad de resistirse a la explosión por compresión. Por lo que a mí toca, no veo inconveniente de ninguna clase en el uso del "supercarburante", ya que tengo una Vespa del modelo verde antiguo (que lleva en sus "espaldas" unos cien mil kilómetros) y otra del modelo "S", con unos 22.000 kilómetros; es decir, un total, más de 120.000 kilómetros y, de ellos, unos 40.000 por toda Europa, donde el "supercarburante" es muchísimo más fuerte que el nuestro; no he tenido, sin embargo, más molestias con ninguna de mis dos Vespas que las naturales de limpieza de carburador, descarbonización y engrase a su debido tiempo.

El inconveniente que algunos atribuyen al "supercarburante" es que "re seca" el motor y que lo quema; esto es lógico y cierto, pero sólo a medias; si usamos un carburante provisto de antidetonante, podemos trabajar a un mayor índice de compresión, es decir, podemos comprimir más la mezcla sin que se produzca la explosión hasta que salte la chispa en la bujía; la mezcla estalla, por tanto, cuando se encuentra sometida a su presión debida, y entonces su índice calorífico o término es también mayor de lo normal y su poder de oxidación lógicamente aumenta. Pero no echemos la culpa a la gasolina, sino a su forma de trabajar. Lo que sí podemos hacer es aumentar un poco el tanto por ciento de aceite de la mezcla carburante, sobre todo cuando forcemos la máquina, y más aún en verano. ¿Que así resulta un poco más caro el entretenimiento de la Vespa? Conformes, pero también aumenta su rendimiento, de modo que cada uno puede elegir lo que prefiera.

También se nos consulta sobre el uso del grafito. Como no queremos molestar a ninguna firma comercial, nos limitaremos a decir que no lo encontramos conveniente hasta tanto que Moto Vespa, S. A., no aconseje su uso oficialmente, en el folleto de instrucciones que entrega con cada máquina. Podría decirse lo mismo respecto del "supercarburante", pero a ello puedo añadir que la relación de compresión de todos los motores modernos está calculada para su uso con gasolinas de pureza muy superior a las que nosotros tenemos a nuestro alcance.



# Página de la Mujer

## IMPORTANCIA DEL HOMBRE

Toda mujer cabal sabe que el hombre es—o ha sido—el problema y el hecho más importante de su vida. Lo buscó y no lo halló, lo halló y no lo consiguió, lo consiguió y lo perdió, renunció a él por cosa que más que ella misma valía: deber, entrega a Dios. Pero, en todo caso, no pasa sin más la mujer en la vida por el tiempo de pensar en el hombre (tiempo vario según la mujer).

Las mujeres vivimos con hombres toda la vida—como ellos con nosotras—. Están los hombres-familiares, los hombres-maridos, los hombres-extraños.

La sangre se ocupa de que nuestra relación con los hombres de la familia sea fácil: sus vidas y las nuestras son paralelas, y procuran mantener la buena distancia, y la buena compañía a lo largo del camino de los años; hay respeto hacia el hombre familiar siempre—padre, tío, hermano, hijo, sobrino—. Y hay respeto tácito del hombre familiar hacia la mujer que con él tiene parentesco de sangre.

En la vida de la mujer, el hombre-marido es el gran "hecho", el grave "problema" vital que resolver. Y para decirlo con verdad; el hombre-marido es la auténtica vida de la mujer. A este hombre revierte la vida toda de la mujer, y de él nace misteriosamente, al mismo tiempo. En el matrimonio no basta, ni se trata de "darlo todo", sino de "recibirlo todo" a la vez. Importa—para que haya matrimonio de veras—alcanzar un equilibrio de vidas entrelazadas, imposibles de separar (no es mérito que acontezca cuando Dios las unió un día), que ni pierden ni disminuyen, sino acrecientan sus calidades propias personales, sus atributos humanos superiores. La mujer alcanza total plenitud al saber serlo de un hombre. El hombre llega a su plenitud cuando alcanza a tener mujer—digo mujer, no objeto femenino a su servicio—. Por eso importa saber escoger. Un hombre conviene por marido cuando su vida, la suya, la pegada a sus huesos, resulta amable—digna de ser amada—, y no cuando luce mucho una vida visible y real, ciertamente, pero que puede quitarse, perderse, romperse o quemarse tan fácilmente como un abrigo.

Los hombres-extraños, anónimos en general a los que un día acaso la vida puede traer al mundo de nuestro sentir entrañable; a nuestra amistad—, digo que los hombres sin nombre, y aun los que menos pasan por el paralelo de nuestra vida propia, éstos son los más importantes y los

que, en verdad, son "el hombre". El que mira, habla, se conduce como hombre por las calles, los trenes, los aeropuertos, las tiendas..., independientemente de nuestra presencia allí. Pero a ese hombre, que las más de las veces no nos presiente, hemos de hacerle nosotras a él que sienta su propia importancia, que la alcance. Nuestra certeza de que sabe dar un portazo oportuno; de que sabe ser generoso hasta el fin cuando se llega a su corazón profundamente humano. Nuestra admiración. Sí. La necesita ahora más que nunca. Porque el hombre de hoy es admirable. Y la vida se ensaña contra él como nunca en la Historia lo hizo.

Al hombre, que tiene un cuerpo mucho mejor construido que nosotras—porque si está bien hecho, parece un juego de maromas bien tensadas que llegan del mar—, el siglo le viste con una ropa absurda. La americana termina en lugar disparatado, el pantalón se afloja por donde más desequilibra la figura, el abrigo es mastodóntico, el sombrero ridículo, el corte de pelo obsesionante—¿por qué esa manía de raparse los cogotes y detrás de las orejas, que convierte a las cabezas masculinas en cabezas de conejos pasadas por lluvia?—. Tan sólo la corbata les ayuda a mirar, y los gemelos de los puños a hablar con las manos. ¡Tristísimo! Pero esto no es todo. El hombre que tiene lágrimas no las puede sacar cuando tanto sirven para no asfixiarse. El hombre que tiene nervios no los puede soltar ni un segundo de su mano. El hombre que tiene—que es el que tiene en el mundo—auténtico talento creador casi nunca puede entregarse a la creación—como no sea un héroe o un privilegiado excepcional de la vida—, porque el que crea tarda mucho en llegar a comer... y los hombres tienen siempre hambre, grandes hambres, increíbles.

Sí, los hombres son muy importantes en la tierra, y deberían ser más felices. Si estuvieran del todo convencidos de esto, a todos nos iría mejor: a ellos y a nosotras. A ellos, porque se sentirían más ágiles. A nosotras, porque no nos tratarían con ese fondillo de rencor que les hace no tenderlos la mano al subir al autobús, y darnos, en cambio, un codazo para pasar por delante. Esto no es sólo mala educación; es inseguridad, aprensión vacilante, y totalmente injustificada. Porque ahora y siempre, los hombres son para la vida, y para nosotras, lo más importante.

## La Historia a través de la cocina

La cocina ocupaba un lugar importante en la vida de los ciudadanos del siglo XVIII.

Bajo el reinado de Luis XVI, que comenzó en 1774, era tradicional, que todos los príncipes y personajes importantes del gobierno y de nobleza, tuviesen "mesa abierta" por lo menos tres veces a la semana. Y en Versailles y Fontainebleau, había "mesa abierta" todos los días.

La "mesa abierta" consistía en lo siguiente:

En un salón, se ponía una mesa con treinta y cinco cubiertos. Todos los cortesanos estaban invitados, asimismo los extranjeros recomendados.

En cuanto el número de invitados pasaba de treinta y cinco, se ponía otra mesa igual, y así se seguía...

A menudo el rey Luis XVI tomaba sus alimentos en público, en compañía de su esposa.

En esas ocasiones, el pueblo estaba invitado a "ver comer".

Los ujieres tenían orden de dejar entrar a toda persona limpiamente vestida.

Cuenta Mme. de Campan que a la hora de la comida, las escaleras estaban llenas de buenas gentes que, des-

pues de haber visto a la princesa comer su sopa, corrían fuera de aliento, para contemplar al rey, comiendo su guisado.

Y ese espectáculo los hacía felices...

Luis XVI, era un gran "gourmand". Aún en las épocas más críticas de su existencia cuando estaba encerrado en el Temple guardaba su formidable apetito.

Durante todo el tiempo que estuvo en la prisión se le sirvieron si no banquetes por lo menos grandes cantidades de comida que hacían su estancia y la de su familia, un poco más confortable.

Según escritos de ese tiempo, las comidas reales en la cárcel consistía de lo siguiente:

Tres sopas; tres entradas; tres platos de guisado, cada uno con tres pedazos de carne; tres postres; un surtido de pasteles; tres compotas; tres platos de frutas; tres panes grandes con mantequilla; una garrafa de vino tinto de Bordeaux; una de Malvoisie; una de Madera; y una botella de Champaña. También tenía derecho a cuatro tazas de café.

(Pasa a la página 10)

# TIME IS MONEY

De todos es conocida esta frase inglesa, que traducida a nuestro idioma dice "El tiempo es oro"; traducción no muy exacta, pues el significado literal de money es "dinero". Lo que ocurre es que seguimos confundiendo los términos de oro, dinero y riqueza. Al hombre que poseía el preciado metal, se le consideraba a la vez adinerado y además rico. Ahora bien, no siempre los que disponen de tiempo sobrante resultan precisamente ricos, sino que por el contrario son éstos los más ocupados o preocupados por sus dineros o sus negocios.

Pero, amigos míos, los tiempos cambian y con él los conceptos; de tal manera que la idea o relación que era consustancial entre el tiempo, dinero y riqueza ya no es la misma. La riqueza verdadera, en el sentido material o positivo, está constituida por la propia Naturaleza que Dios puso a disposición del hombre y que éste debe apro-

vechar y aumentar con su talento y esfuerzo. El dinero..., bueno, según a lo que llamemos dinero, pero aún admitiendo que sea "del bueno" no es en sí una riqueza, sino todo lo más un medio de adquirirla o simplemente un instrumento de cambio. Nos queda luego el tiempo, cuyo valor es el más difícil de definir, y que es el tema que nos ocupa de una manera fugaz y como pasatiempo, pues no somos economistas ni filósofos.

De todos modos, ¿quién se atrevería con este problema? El religioso dirá que un siglo no es nada para compararlo con la eternidad. En cambio, el médico manifestará que un minuto puede decidir la vida de un ser humano, y el hombre de negocios hará una afirmación análoga porque estamos en épocas de prisa y dinamismos mercantiles. También en su modesta medida pueden opinar precisamente los motoristas, ya que de nuestras reacciones o

reflejos, en milésimas de segundo, depende a veces un accidente. Y así toda la escala humana expondría diversos conceptos del valor del tiempo. Solamente el filósofo, o mejor dicho, el que por sus cualidades intelectuales mereciese tal calificativo, podrá dar idea del valor del tiempo, si es capaz de distinguir si se pierde o se gana cuando se emplea, por ejemplo, en la contemplación de un paisaje, en el paso de una mujer hermosa, o sencillamente charlando con los amigos. Un materialista nos diría que si "time is money" esto es perder el tiempo, o lo que es igual, perder dinero; pero una persona de sensibilidad o medianamente conocedora de la naturaleza humana, dirá que es ganarlo por cuanto contribuye a la riqueza y recreo del espíritu a que todos tenemos derecho.

HIPOLITO

### De nuestra Revista dicen en MADRID

Copiamos con agrado una nota de la revista del Vespa Club de Madrid que dice textualmente lo siguiente

Hemos recibido el número 9 del Boletín Vespa Club de Vigo.

Queremos, aunque sea de una manera telegráfica, felicitar con estas líneas a nuestros queridos compañeros vespistas vigueses por su gusto y su alarde de edición. Comprendemos que vuestro Boletín merece una elogiosa y más extensa crítica, pero el espacio manda.

Nosotros sólo decimos: Amigos madrileños, MUCHAS GRACIAS.

## TEIJEIRO

GESTORIA ADMINISTRATIVA

TITULAR: MANUEL L. TEIJEIRO

GARCIA BARBON, 26-1.º • VIGO •

TELEFONO 6105

TALLERES DE PEQUEÑA  
MECANICA

**SALVADOR JANE Y Cía.**

---

REPARACION DE MOTOS



Concesionario para la Provincia de  
**MAQUITRANS**  
TALLER AUTORIZADO

ESPECIALIDAD

*en*

**VESPA**

TOMAS A. ALONSO, 68 • TELEFONO 6622  
VIGO

---

*Descuento del diez por ciento a los Socios del Vespa Club*

---

# PRIMER CAMPEONATO *de* REGULARIDAD *del NORTE de ESPAÑA*

Como ya habíamos anunciado a todos nuestros asociados, el Vespa Club de Oviedo, bajo su patrocinio y con la colaboración del Vespa Club de Santander, y de acuerdo con los reglamentos deportivos de la R.F.M.E., organiza una prueba de regularidad inter-regional con la denominación de "I CAMPEONATO DE REGULARIDAD NORTE", que se celebrará en Oviedo y Santander, respectivamente, los días 2 y 3 de mayo de 1959.

## CARACTERISTICAS DE LA PRUEBA

El recorrido de la Prueba está dividido en dos etapas, que se efectuará en la modalidad de "Rally" a promedio único para todos los participantes, con tramos intermedios de regularidad desconocida, cuyos promedios se indicarán oportunamente en ruta.

A efectos de clasificación las etapas se subdividirán en dos medias etapas.

## RECORRIDO

Primera etapa: a) Oviedo - Colunga. — b) Colunga - Santander. Día 2.

Segunda etapa: a) Santander - Riaño. — b) Riaño - Oviedo. Día 3.

## PARTICIPACION

En esta prueba podrán participar exclusivamente motoscooters Vespa, serie 125 cc. modelo "Sport".

Las Vespas participantes en esta Prueba llevarán obligatoriamente el silenciador de tipo original de esta serie.

## PARTICIPANTES

Podrán tomar parte en esta Prueba TRES socios de nuestro Club, siempre que no pese sobre ellos sanción federativa alguna. Los participantes deberán estar en posesión de la licencia de corredor en curso, expedida por la R.F.M.E.

Los participantes deberán ser mayores de 21 años, y en caso contrario, deberán presentar junto con la inscripción, la autorización escrita de los padres o representantes legales con legitimación notarial. En ningún caso se admitirán inscripciones de menores de 18 años.

## INDUMENTARIA

Todos los participantes deberán ir provistos de casco protector reglamentario, recomendándose el uso de traje de cuero.

## INSCRIPCIONES Y DERECHOS

La cuota de inscripción será de 400 pesetas.

Hasta el 12 de abril queda abierta la inscripción con derechos sencillos, y hasta el 18 del mismo mes, con derechos dobles, la cual se puede efectuar en la Secretaría del Club todos los martes y viernes, de ocho a diez de la noche.

En el tablón de anuncios de nuestro local, tenemos a la vista de todos aquellos a quienes les pueda interesar esta Prueba, el REGLAMENTO por el que deberán regirse en la marcha de la misma, así como el recorrido a realizar.

## *Emisiones VESPA en distintas emisoras de la S. E. R.*

DOMINGOS. — 18,15 horas. Primer domingo de cada mes. «La felicidad viene rodando», en Carrousel Deportivo. RADIO MADRID.

MARTES. — 15,00 horas. «Información VESPA . RADIO INTERCONTINENTAL.

MIÉRCOLES. — 15,15 horas. «Pequeñas noticias». LA VOZ DE MADRID. 10,45 horas, RADIO INTERCONTINENTAL.

"MISS EUROVESPA 1959" será elegida en el Rally Internacional Femenino que se celebrará en San Sebastián, durante el próximo mes de mayo.

30 HOMBRES, CON UN PESO DE 1.893 KILOS, SOBRE UNA VESPA. — Virgilio Collantes y 29 socios más del Vespa Club de Valladolid baten un nuevo "record", ante cerca de 20.000 espectadores, en el Paseo de la Moreras de aquella capital. La prueba fué homologada ante notario, que testificó además no existir ninguna transformación mecánica en el motor de 125 c.c. de la Vespa utilizada.

BAJO LAS PATAS DE UN GRAN ELEFANTE y haciendo méritos con la exposición de su físico, el dinámico agente de Vespa en Barcelona D. Silvio Dequigiovanni, aparece retratado en "Stampa Sera", de Torino, para traer a Barcelona, en nombre del Vespa-Club, otra fiera destinada al Zoológico.

LO DICE Blanco Tobío en "Pueblo":

"...recuerdo como centenares de señoras germanas corrían en sus Vespas por las autopistas alemanas hacia Italia, durante las vacaciones..."

# Miscelánea Vespista

## TABLON DE AVISOS

Hace días ha sido instalado en nuestro local un tablón de avisos en donde iremos colocando todas las novedades interesantes para nuestros asociados y el cual por estar al público pueden leerlos cualquier día y en cualquier momento, siendo sólo preciso pasar por el local cuando uno tenga tiempo.

## NUEVOS SOCIOS

Justino Gómez Vega.  
Francisco Alonso Blanco.  
Sandino Paz Hermida.

Luis Fernández Castro.  
Manuel Troitino López.  
José Veiga Domínguez.  
Lorenzo Ramón Galindo Gil.  
A todos ellos nuestra más cordial bienvenida.

## SOCIOS PREMIADOS

Siguiendo la costumbre de meses anteriores, este Vespa Club, en combinación con la Lotería de Ciegos que se sorteó el pasado día 20, obsequió a los señores socios que a continuación se relacionan:

## Con una cámara:

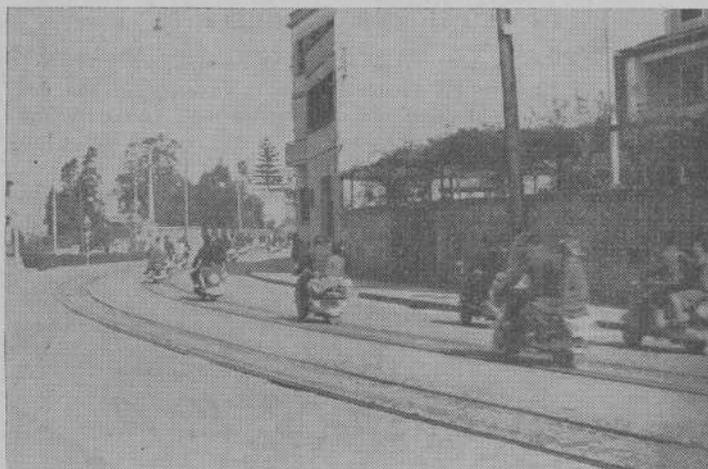
Eduardo Iglesias Costas.  
Francisco Amigo Araujo.

## Con un lavado y engrase:

Juan Castelao Estévez.  
Gaudencio Fernández Fernández.  
Jesús Fernández Fernández.

De estos obsequios podrán beneficiarse en los talleres de reparación de su confianza, previa exhibición del recibo del mes en curso.

## PRO SEMINARIO



El pasado día 15 y por indicación de nuestro amadísimo Prelado Dr. Fray José López Ortiz, Obispo de Tuy, este Vespa Club, con la participación de unas

cuarenta máquinas, se «lanzó» a las calles de nuestra ciudad para servir de pregón a la colecta Pro ayuda al Seminario que en nuestra ciudad se está construyendo y que en su día constituirá un motivo de orgullo para todos los vigueses y nos hará sentirnos más cerca de Dios.

Sobre las 11 horas de un domingo radiante de sol y optimismo, se dió la salida a la caravana, previamente engalanada con carteles alusivos a tal magno acto, de nuestro local social, la cual en correcta formación llevó a toda la población y sus alrededores el saludo e invitación para la cooperación en la colecta abierta para ayuda al Seminario, que debemos considerar como algo nuestro.

Después de recorrer Bouzas, Las Traviesas, Coya, Los Caños y las principales calles de la urbe, nos dirigimos a nuestro local social, donde fué servido un vino español a todos los asistentes, transcurriendo éste con la franca y sana alegría que caracteriza todas nuestras reuniones.

## La Historia a través de la cocina

(Viene de la página 6)

Podemos ver que no se trataba tan mal a los prisioneros reales, como se cree.

Entre los célebres festines que hubo en esa época, podemos citar el de Mme. Vigée-Lebrun, del que se habló tanto, atribuyéndosele toda clase de raras suntuosidades y absurdos lujos, que Mme. Lebrun, tuvo que aclarar las cosas, escribiendo una carta a una de sus mejores amigas, con la descripción de tan comentado banquete.

Como resumen de la carta, lo más inusual de todo, fué que a Mme. Lebrun, se le ocurrió vestir a sus invitados, al estilo griego. Las citó mucho antes que a los caballeros, y ella misma las vistió con túnicas y guirnaldas. Cuando los caballeros llegaron, se quedaron estupefactos de todo el arreglo, pues también el salón donde se sirvió la comida, estaba totalmente al estilo griego. Todos se quedaron encantados de la original idea. Para comer hubo anguilas, gallina con salsa, dos platos de legumbres, un pastel de miel con uvas de Corinto y frutas.

Para beber, una botella de viejo vino de Chipre.

En total, quince invitados.

Corrió el rumor que esa comida había costado 20.000 francos. Días más tarde, en Italia, se decía que había costado 40.000 francos. En Viena, subió a 60.000 francos, y en San Petersburgo, a 80.000 francos.

La verdad es que esa comida costó a Mme. Lebrun... 15 francos...

A pesar de los grandes banquetes, el final del siglo XVIII trajo las llamadas "pequeñas comidas" y "pequeñas cenas".

En esa época que la cocina se modifica: Sin disminuir y sin empobrecerse, se vuelve más sobria, más simple y más familiar.

Los grandes cocineros de ese tiempo, Laguipiere, Lanne, Boucher, Fiquette y Avise, establecieron una "Carta de los Gourments", realizada con más gusto, orden y cuidado, que las que anteriormente habían regido en la mesa.

Y, a pesar de la Revolución, que trajo una gran falta de atención a los placeres gastronómicos, podemos decir que el siglo XVIII, contribuyó enormemente a los progresos culinarios del mundo.

*Ahorrar es asegurar  
la independencia*



## CAJA DE AHORROS MUNICIPAL DE VIGO

### F I L I A L E S

URBANAS .. { Bouzas - Vigo      Pto. Pesquero - Vigo  
                  { Cabral - Vigo      Teis - Vigo  
                  { Calvario - Vigo    Travesas - Vigo

Arbo  
Arcade  
Bandeira  
Bayona  
Bueu  
Caldas de Reyes  
Cambados  
Cangas de Morrazo  
Carril  
Cuntis

El Grove  
Forcarey  
Golada  
Gondomar  
Goyán  
Isla de Arosa  
La Cañiza  
La Estrada  
La Guardia

Lalín  
Las Nieves  
Moaña  
Mondariz  
Mosteiro  
Portonovo  
Porriño  
Punteareas  
Puente Caldelas

Redondela  
Sanxenjo  
Silleda  
Tomíño  
Tuy  
Villagarcía  
Villanueva  
Villajuan  
Villa de Cruces

TRES FABRICAS AL SERVICIO DE UNA IDEA...

Llegar al ama de casa con  
*¡Mejores precios!*



PORCELANA • LOZA • CRISTAL



*Elija en nuestro gran surtido*

VAJILLAS - CRISTALERÍAS - LÁMPARAS - JARRONES - FLOREROS  
FIGURAS ARTÍSTICAS - JUEGOS DE CAFÉ, TE Y TOCADOR, ETC.

VIGO: Príncipe, 21 y José Antonio, 28 - PONTEVEDRA: G. Camba, 10