



Esquerda:
Templete do
Metro de
Madrid.
Arquitecto:
Antonio
Palacios Ramilo.
Dereita:
Panteón da
familia
Rodríguez-
Bonín no
cemiterio do
Porriño.
Autor: Jenaro
de la Fuente
Domínguez.

SEGUNDA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL

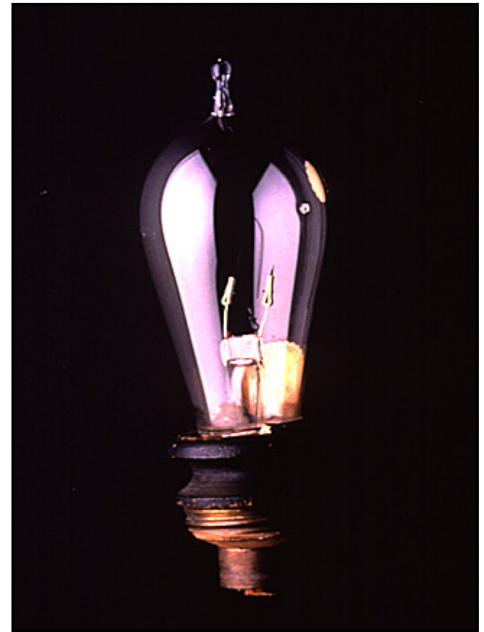
A partir do ano 1870 prodúcese unha segunda fase da Revolución Industrial que acelera e multiplica as innovacións técnicas introducidas dende a segunda metade do XVIII. O carbón comeza a compartir importancia con novas fontes de enerxía como o petróleo e a electricidade. Dentro das innovacións técnicas destaca o invento do motor de combustión interna de gasolina e o motor de gasóleo. No campo da electricidade Michael Faraday transformou en 1821 a corrente eléctrica en movemento. Comezou a usarse industrialmente tras unha serie de innovacións como a dínamo, o aproveitamento da enerxía hidráulica, o motor eléctrico, a lámpada incandescente, etc.

No campo da metalurxia, o convertidor de Bessemer e o forno de Siemens/Martín provocaron un aumento da produción. Entre 1880 e 1890 xeneralízase a presenza de altos fornos en Europa. Comezan a utilizarse industrialmente outros metais como o chumbo, cobre, cinc, aluminio, etc. No campo das comunicacións implántase o telégrafo, teléfono, radio, etc.

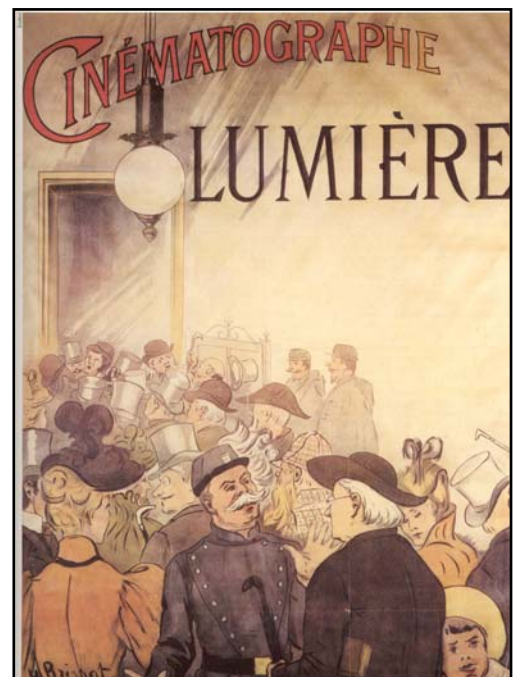
Ten un gran desenvolvemento a industria química, aumentando o abano de produtos que elabora: vacinas, penicilina, novos medicamentos, abonos para a agricultura, sosa cáustica para a industria do papel, colorantes para o téxtil, insecticidas para o campo, explosivos para a minería, perfumes, novas fibras para o sector téxtil. etc. A revolución dos transportes continuou coa presenza do automóbil e da aviación. O comercio marítimo e o transporte de viaxeiros entre continentes medrou considerablemente coa mellora das turbinas de vapor dos grandes transatlánticos.

INNOVACIÓNS TÉCNICAS: 1750-1930

- 1752** - Pararraios: Benxamín Franklin (Estados Unidos)
- 1759** - Cronómetro mariño: John Harrison (Inglaterra)
- 1764** - Máquina de fiar: James Hargreaves (Inglaterra)
- 1768** - Máquina de tecer: Richard Arkwright (Inglaterra)
- 1769** - Máquina de vapor: James Watt (Escocia)
- 1779** - Spinning Mule: Samuel Crompton (Inglaterra)
- 1783** - Globo aerostático: Irmáns Montgolfier (Francia)
- 1785** - Tear mecánico Edmund Cartwright (Inglaterra)
- 1798** - Vacina da variola: Edward Jenner (Inglaterra)
- 1800** - Pila eléctrica: Alessandro Volta (Italia)
- 1807** - Barco de vapor: Robert Fulton (Estados Unidos)
- 1814** - Locomotora de vapor: G. Stephenson (Inglaterra)
- 1816** - Bicicleta: Karl D. Sauerbronn (Alemaña).
- 1821**- Motor eléctrico: Michael Faraday (Inglaterra).
- 1823** - Electroimán: William Sturgeon (Inglaterra).
- 1824**-Cemento Portland : William Aspdin (Inglaterra).
- 1826** - Fotografía: Joseph Nicephore Niepce (Francia).
- 1834** - Tranvía eléctrico: Thomas Davenport (EE.UU).



- 1835** - Código Morse e telégrafo: Samuel Morse (EE.UU.).
- 1838** - Telegrafía eléctrica: Samuel Finley Breese Morse, Sir Charles Wheatstone (Estados Unidos -Inglaterra).
- 1839** - Vulcanización caucho: Charles Goodyear (EE.UU.)
- 1839**- Fotografía: Jacques Daguerre (Francia).
- 1842** - Anestesia: Crawford Long (Estados Unidos).
- 1849** - Turbina hidráulica: James Bicheno Francis (EE.UU.).
- 1852** - Ascensor: Elisha Graves Otis (Estados Unidos).
- 1852** - Xiroscopio: Jean Bernard Leon Foucault (Francia).
- 1856** - Proceso Bessemer: Henry Bessemer (Inglaterra).
- 1860** – Pasteurización: Louis Pasteur (Francia)
- 1862** - Submarino: Narcís Monturiol i Estarriol (España).
- 1866** - Dinamita: Alfred Nobel (Suecia).
- 1876**- Teléfono: Alexander Graham Bell (EE.UU.)
- 1877** - Gramófono (fonógrafo) Thomas A. Edison (EE.UU.).
- 1877** - Soldadura eléctrica Elihu Thomson (EE.UU.).
- 1879** - Lámpada incandescente: T. A.Edison (EE.UU.)
- 1879** – Locomotora eléctrica: W. Siemens (Alemaña).
- 1879** – Motor de automóbil: Karl Benz (Alemaña).
- 1885** - Motocicleta: Gottlieb Daimler (Alemaña).



1885 - Submarino: Isaac Peral (España).
1886 - Automóvil de gasolina: Gottlieb Daimler
1887 - Pneumático: John Boyd Dunlop (Escocia).
1893 - Ácido acetilsalicílico (aspirina) F. Hoffman: (Alema.)
1895 - Motor diesel: Rudolf Diesel (Alemania).
1895 - Cinematógrafo: Irmãos Lumière (Francia).
1895 - Radiotelegrafía e radio : G. Marconi (Italia).
1895 - Máquina de afeitar: King Camp Gillette (Francia).
1895 - Rayos X: Wilhelm Conrad Roentgen (Alemania).
1900 - Dirixible rixido (Zepelín): F. G. Zeppelin (Alemania).
1903 - Electrocardiograma: Willem Einthoven (Holanda).
1903 - Avión: Wilbur Wright y Orville Wright (EE.UU.)
1917 - Sonar : Paul Langevin (Francia).
1922 - Tecnicolor: Herbert T. Kalmus (Estados Unidos).
1923 - Cine sonoro: Lee De Forest (Estados Unidos).
1923 - Autoxiro: Juan de la Cierva (España).
1925 - Televisión (iconoscopio): Vladimir Zworykin (EE.UU.)
1926 - Televisión: John Logie Baird (Inglaterra).
1929 - Electroencefalograma: Hans Berger (Alemania).
1929 - Penicilina: Alexander Fleming (Escocia).



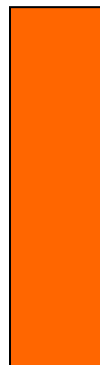
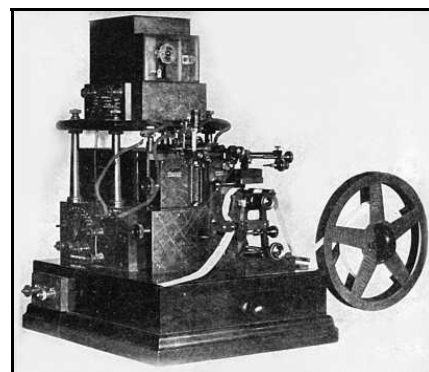
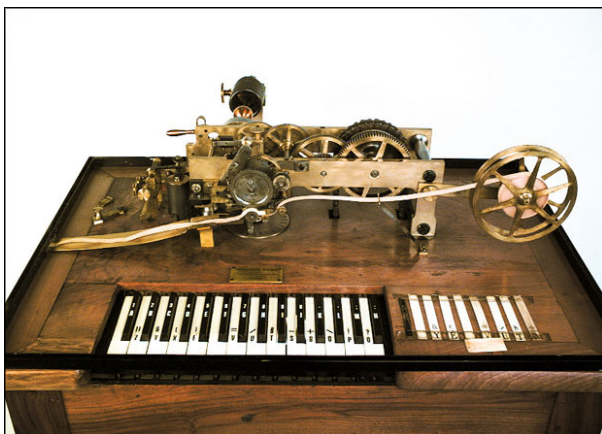
A CHEGADA DAS NOVAS INNOVACIÓNS TÉCNICAS AO PORRIÑO E Á CIDADE DE VIGO



T E L É G R A F O

O telégrafo conseguiu por en comunicación puntos da terra que antes necesitaban días ou meses para entrar en contacto. En 1852 comeza en España o trazado da primeira liña electrotelegráfica entre Madrid e Irún cunha lonxitude de 613 quilómetros. En 1858 a bisbarra viguesa enlaza co resto de España. Nese ano conclúe o tendido entre Rioseco e A Coruña, con estacións intermedias en Vigo, Tui, Pontevedra, Benavente, Puebla de Sanabria, Verín, Ourense, Caldas de Reis, Padrón e Santiago de Compostela.

En 1851 entra en funcionamento o primeiro cable submarino entre Dover e Calais, inaugurando a comunicación telegráfica entre Inglaterra e o vello continente. Vigo foi unha cidade pioneira na comunicación telegráfica submarina. En 1873 a compañía *Eastern Telegraph Company Limited* establece o contacto telegráfico entre Vigo y Porthounow. Era a primeira conexión por cable submarino que se realizaba entre España e Inglaterra. Tardouse máis dunha década en establecerse un novo enlace a través de Bilbao. A liña tiña un tendido de cable de 1.152, 2 quilómetros. En 1894 a sociedade *Deutsch-Atlantische Telegraphengesellschaft* tendeu un novo cable submarino entre Vigo e a cidade de Emden cunha lonxitude de 2.060,2 quilómetros. En 1893 o telégrafo submarino enlaza Vigo con Lisboa e en 1897 Vigo con Xibraltar.



T E L É F O N O.

En España as primeiras experiencias telefónicas realízanse na colonia de Cuba. Na Península a cidade pioneira foi Barcelona onde se efectúan ensaios en 1877. En Madrid as primeiras experiencias lévanse a cabo a principios de 1878. En 1882 o Estado crea unha rede telefónica para enlazar as principais institucións. O servizo dependía da Dirección Xeral de Correos e Telégrafos. No ano 1897 o Estado xa concedera en España 42 redes telefónicas a compañías privadas. Polo número de abonados destacaba a Sociedade Xeral de Teléfonos de Barcelona, a Compañía Peninsular de Teléfonos que daba servizo a varias localidades e a Compañía Madrileña de Teléfonos que nesa data tiña 1681 abonados. O 19 de abril de 1924 constitúese en Madrid a Compañía Telefónica Nacional de España en réxime de Sociedade Anónima.

En Vigo temos referencias de prensa que sinalan que a presenza do servizo telefónico comezaría cara ao mes de novembro do ano 1889. O servizo automático da rede telefónica inaugúrase en Vigo o 15 de xuño de 1929. No Porriño as autoridades municipais manteñen contacto en 1919 coa compañía telefónica "La Interurbana" para que estableza o servizo na vila. Segundo informa a prensa da época o teléfono comeza a funcionar no Porriño o 16 de abril de 1924.

Antiga centraliña manual de teléfonos da vila do Porriño. O servizo automático non entra en servizo ata o 23 de setembro de 1923.

(Foto: J. Lorenzo)



E L E C T R I C I D A D E

Dada a gran cantidade de aplicacións que ten a electricidade nos nosos días costa imaxinar como sería a vida cotiá sen ese valioso ben. A chegada do ferrocarril debeu representar no seu momento un acontecemento de enorme importancia. A enerxía eléctrica chega á cidade de Vigo en 1896. A primeira aplicación foi o alumeado privado e público, substituíndo neste último caso ao alumeado de gas. O 22 de decembro de 1896 dese ano inaugúrase o alumeado eléctrico en Vigo coa iluminación da Porta do Sol.

Na vila do Porriño, os primeiros intentos por incorporar a luz eléctrica datan de 1890, ano no que o Concello outorga a concesión de instalación e subministro de enerxía eléctrica para o alumeado público e privado a M. Gardeazabal, veciño de Vigo. A importante mellora non chega á vila ata anos máis tarde. Cara ao ano 1902 as autoridades municipais tratan con Laureano Salgado e coa súa empresa Electra Popular a contratación do alumeado eléctrico da vila. En decembro de 1905 Laureano Salgado solicita construír tres saltos no río Oitavén co obxecto de producir enerxía eléctrica para abastecer as localidades de Vigo, O Porriño e Mondariz. En xuño de 1908 remátanse as obras do tendido eléctrico entre Redondela e O Porriño. O alumeado eléctrico inaugúrase en setembro de 1908 con motivo da celebración das festas patronais.



Unha das primeiras grandes aplicacións da electricidade foi o tranvía urbano. Esquerda: tranvías e taxis na rúa Policarpo Sanz de Vigo. Dereita: tranvía diante do teatro García Barbón, obra do arquitecto porriñés Antonio Palacios.

T R A N V Í A

Outro dos elementos característicos da segunda revolución industrial foi a presenza do tranvía no ambiente urbano, aproveitándose das vantaxes que ofrecía a enerxía eléctrica. O tranvía tamén contribuíu a expansión urbana, xa que puxo en contacto o centro urbano coa periferia. Na cidade de Vigo os primeiros contactos para crear un servizo de tranvía lévanse a cabo en agosto de 1911 nunha reunión que se mantén na residencia de Martín Echegaray na illa de Toralla na que se realizan as primeiras subscricións. O 13 de xaneiro de 1912 queda constituída legalmente a Sociedade “Tranvías Eléctricos de Vigo”. O 2 de xuño de 1914 efectúanse as primeiras probas do tranvía urbano de Vigo. O 9 de agosto dese mesmo ano quedou inaugurado oficialmente.

No Porriño tamén se implanta o tranvía como medio de transporte que comunica a vila do Louro coa cidade de Vigo. Este tranvía formaba parte dun proxecto máis ambicioso que pretendía comunicar o Balneario de Mondariz con Vigo, enlazando tamén as localidades de Ponteareas e Porriño. Finalmente só se abriu o tramo entre Porriño e Vigo.

A Sociedade Tranvía de Mondariz a Vigo foi creada en Ponteareas en 1913, baixo o impulso de Enrique Peinador, propietario do balneario de Mondariz. O 22 de outubro dese asínase un acordo entre a Sociedade “Hispano-Belga” e Enrique Peinador para levar a cabo o proxecto.

As obras iníciase en setembro de 1913 nas variantes do Porriño e Puxeiros baixo a dirección do enxeñeiro Sr. Corton e do contratista Joaquín Peralba González. Á vez que chegan ao porto de Vigo as primeiras partidas de material fixo, iníciase os traballos do túnel do Confurco en ámbolos dous extremos, estando a mediados de 1915 perforados uns 250 metros. Este túnel e o tramo entre O Porriño e Mondariz nunca completaron a súa execución. O inicio da Primeira Guerra Mundial dificulta a continuidade das obras ao verse afectado o transporte de materiais dende Bélxica. A inauguración oficial efectúase o 14 de marzo de 1920. No punto máis alto do traxecto, dedícaselle a Enrique Peinador Vela a estación na que se atopa a subestación eléctrica. Desta circunstancia deriva o actual topónimo de Peinador que dá nome a esta zona e ao aeroporto da cidade de Vigo.

O tranvía partía das cocheiras situadas nas proximidades do noso Instituto. Seguía pola actual rúa Antonio Palacios e pasaba por diante do Concello, praza da Central e rúa Ramirás para tomar a estrada de Redondela ata a variante de Sanguñeda onde atravesaba o Louro e volvía á antiga estrada de Madrid-Vigo. Seguía ata Tameiga onde volvía a desviarse cara á subestación eléctrica de Peinador, onde comezaba o descenso cara a Cabral, empalmando neste punto coa liña do tranvía urbano de Vigo. A Sociedade Tranvía de Mondariz a Vigo explota a liña ata 1860, data na que esa empresa foi absorbida por Tranvías de Vigo. O 13 de febreiro de 1967 deixou de prestar servizo o “tranvía do Porriño”. Na nosa bisbarra tamén se establecera un tranvía entre Vigo e Baiona. En setembro de 1926 inaugúrase o servizo do tranvía de Vigo á Ramallosa, da Ramallosa a Gondomar e da Ramallosa a Baiona.



Arriba esquerda: unidades do tranvía nas cocheiras do Porriño situadas nas inmediacións do noso instituto.

Arriba dereita: inauguración do tranvía O Porriño – Vigo. Praza do Cristo, 14 de marzo de 1920.

Abaixo: tranvía do Porriño ó seu paso por diante das escolas Nieto en Cabral.



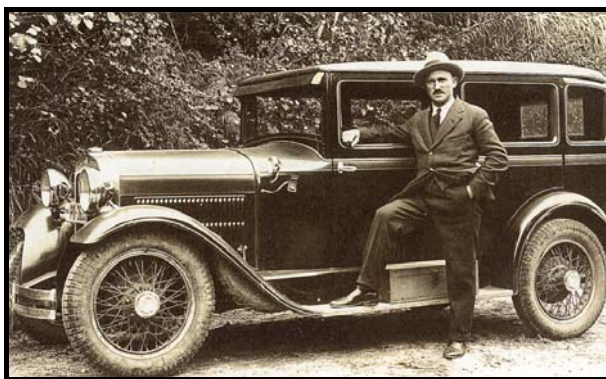
Esquerda: obras no tranvía O Porriño-Vigo. Estación na que se situaba a subestación eléctrica que se lle dedicou a Enrique Peinador Vela, propietario do balneario de Mondariz e principal impulsor deste tranvía. Co paso do tempo a palabra “Peinador” transformouse no topónimo da zona, dándolle tamén nome ao actual aeroporto de Vigo. Dereita: Tranvía na rúa Montero Ríos de Vigo.



O A U T O M Ó B I L

Co inicio do século XX comezan a mostrarse os automóviles na cidade de Vigo. Cara ao ano 1904 os conserveiros José e Julio Curbera Fernández paseaban pola cidade co seu Renault de dous cilindros. A primeira matriculación prodúcese o 14 de agosto de 1903. O ritmo de rexistros de matrícula é lento: dous en 1903, oito en 1905, dous en 1906, cinco en 1904 e catorce en 1907 (GONZÁLEZ MARTÍN, Gerardo, *Gallegos al volante*, p. 22). Os primeiros coches rexistrados eran de produción francesa. En 1917 matricúlase o primeiro automóbil inglés: un Humber. Os propietarios destes primeiros automóviles eran personalidades destacadas da burguesía viguesa pola súa actividade comercial ou industrial, profesionais liberais e eran indianos (emigrantes enriquecidos). Entre eles atopábanse Casimiro Gómez, Laureano Salgado, Antonio Sanjurjo Badía, os irmáns Barreras Massó, Antonio Conde Domínguez, Eduardo Gasset, José Lastres, Rodrigo Alonso Jiménez-Cuenca, etc.

No Porriño incluso instalouse unha industria automobilística que chegou a gozar de gran prestixio: “González Hermanos”. Esta empresa dedicábase a fabricar carrozarías para automóviles particulares, ómnibus e camiós, seguindo unha costume habitual na época dos primeiros coches pola que o fabricante vendía o chasis e o motor e unha industria particular fabricaba a carrozaría. O negocio dos irmáns José, Enrique e Antonio González estableceuse na rúa Progreso na década de 1920. A empresa contaba nesas datas con 75 empregados. Tamén fabricaron vagóns para o ferrocarril, en especial os destinados ao transporte de aves con destino ós mercados do interior.



Arriba esquerda: automóviles fronte a capela de San Benito no Porriño a principios do século XX.

Arriba dereita: o contratista Serafín Fernández Costas que participou nas obras do Matadoiro (1928) do Porriño co seu automóbil (foto: J. Lorenzo).

Abaixo: Ómnibus da liña Vigo-Petelos, carrozado pola empresa dos Irmáns “González” do Porriño.

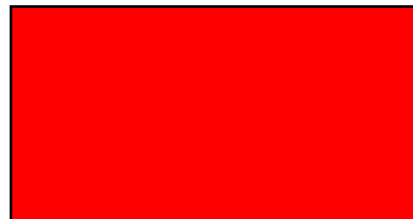


Ómnibus da empresa Raúl carrozado pola empresa dos “Irmáns González” do Porriño.

A FOTOGRAFÍA

A primeira proba de utilización dun daguerrotipo en España produciuse en novembro de 1839. En Galicia as primeiras noticias o sitúan no ano 1843. Estas primeiras experiencias terían un carácter ambulante. Na cidade de Vigo o xornal *Faro de Vigo* dá noticias da presenza do daguerrotipo en 1853. Na década de 1850 existe constancia do traballo en Vigo de Manuel Ricaud, de ascendencia francesa e pioneiro da fotografía nesta cidade. En 1872 existían dous fotógrafos estable na cidade de Vigo: o italiano Felipe Prósperi Cortechi, que chegara a Vigo en 1870 e abriu un estudio na rúa Sombreiro e o pintor Ramón Buch y Buet con local na rúa Real. Trala morte de Felipe Prósperi en 1899, a súa dona, Cándida Otero, asóciase co fotógrafo Jaime Pacheco, que chegara a Vigo procedente de Ourense. O seu traballo converteuse en imprescindible para ilustrar a historia da bisbarra viguesa, xa que ao seu propio arquivo sumou o de Felipe Prósperi tralo pasamento de Cándida Otero.

A finais do século XIX traballa en Vigo tamén o fotógrafo italiano Patricio Bocconi, que despois se instala en Pontevedra. Na década de 1880 establécese en Vigo o pintor e escenógrafo valenciano Francisco Llanos, iniciador dunha saga de grandes fotógrafos na cidade. Xa nas primeiras décadas do século XIX destaca a actividade do fotógrafo e cineasta das Neves, José Gil e a dos fotógrafos Luís Ksado Fernández, Constantino Sarabia e Enrique Sarabia Fernández.



O C I N E M A T Ó G R A F O

A primeira proxección cinematográfica na cidade de Vigo efectúase o día 29 de abril de 1897 no desaparecido teatro Tamberlick, situado proximidades da céntrica rúa do Príncipe, na actual rúa Eduardo Iglesias. Como foi habitual na época, o cine estivo na cidade de Vigo en mans de exhibidores ambulantes. A escaseza de películas producidas non facía rendible a permanencia dun exhibidor nunha soa localidade. Para efectuar as proxeccións os exhibidores ambulantes aproveitaban a presenza de teatros nas poboacións que visitaban ou ben instalaban pavillóns cinematográficos de madeira ou barracóns parecidos aos das atraccións das festas. Pavillóns que se desmontaban e instalaban de novo noutras localidades cando se acababa a tempada ou se esgotaba o repertorio.

Na cidade de Vigo, ademais do citado teatro Tamberlick, proxéctanse en 1903 películas no novo teatro Rosalía de Castro. As primeiras construcións permanente destinadas ao novo espectáculo foron en Vigo os cines Royalty e Odeón. Estas dúas salas foron proxectadas en 1916 polo arquitecto francés Michel Pacewicz. O cine Royalty, que posteriormente será coñecido polo nome de Cinema Vigo, situábase no ángulo das rúas Marqués de Valladares e Velázquez Moreno, con entrada principal por esta última rúa. O cine Odeón foi construído no ángulo das rúas Urzaiz e Magalláns. O cine sonoro chega á cidade de Vigo o 14 de marzo de 1930, efectuándose a primeira proxección no teatro Tamberlick. Pouco tempo despois as proxeccións sonoras incorpórase ao teatro García Barbón e cine Rosalía de Castro.



As primeiras referencias de proxeccións cinematográficas na vila do Porriño aparecen na prensa viguesa en xuño de 1916. Nesa data proxéctase no café Brasil a película “La dama de las camelias”. É posible que estas proxeccións esporádicas se efectuaran con anterioridade. A primeira sala de cine permanente do Porriño foi o teatro cine Carrera que abre as súas portas ao público o 30 de outubro de 1916, nun edificio construído con esta finalidade na rúa Antonio Palacios polo seu propietario Cándido Pereiro. Este cine pasou a denominarse no ano 1934 “Salón Pereiro”. Co paso do tempo reformouse e co nome de “cine Roxy”, pervivindo ata hai moi pouco tempo como único testemuño dos tres locais nos que os porriñeses gozaron do espectáculo do cine. Cara ao inicio da década de 1920 inaugúrase na rúa Ramón González o “teatro-cine Diz” que era unha sala de maior capacidade que a anterior. Estaba rexentado por Cándido Pereiro.

O cine sonoro aparece no Porriño cara ao final de 1933, se be aparecen referencias que o sitúan no ano 1931. En novembro de 1934 existe constancia documental de que os dous cines existentes na vila proxectan de forma estable películas sonoras. O “teatro cine Diz” sufrirá xa no período posterior á guerra civil amplas reformas, transformándose no “cine Capitol”. Hai unhas décadas foi derrubado para construír o actual edificio que acolle na súa planta baixa as oficinas de Caixanova. Tamén desapareceu o cine “Palacios” construído en época máis recente na rúa que leva o nome do afamado arquitecto.



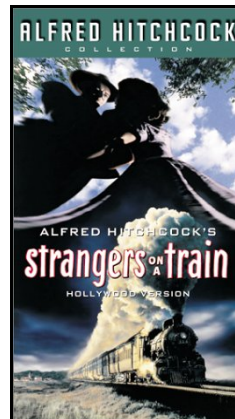
Arriba, esquerda: Teatro Tamberlick onde o 29 de abril de 1897 se proxectaron as primeiras películas na cidade de Vigo (Foto de Pacheco).

Arriba dereita: cine Royalty da rúa Velázquez Moreno, esquina Marqués de Valladares de Vigo.

Abaixo: cine Odeón da rúa Urzaiz da cidade de Vigo.



En primeiro termo o antigo teatro-cine Diz situado na rúa Ramón González do Porriño. Ó fondo o edificio do Concello (1919-1924), proxectado por Palacios (Foto J. Lorenzo).
Abaixo: carteis de películas.



AS PRIMEIRAS EMISIÓNS DE RADIO

A radio é outra das innovacións técnicas da Segunda Revolución Industrial. Os descubrimentos de Heinrich Hertz sobre a propagación das ondas sentaron as bases para que Marconi conseguira enviar a primeira sinal a través do aire. En 1901 lógrase transmitir ondas electromagnéticas a través do Atlántico. Alexander Lee de Fores inventa no ano 1907 a válvula que modula as ondas de radio. Cara ó ano 1920 comezan as primeiras emisións permanentes de radio nos Estados Unidos.

En España as primeiras experiencias de transmisións foron realizadas polos irmáns de la Riva, Matías Balsera e Antonio Castilla. A primeira emisora que con certa regularidade nas transmisións foi Radio Ibérica que comezou a funcionar no ano 1923 en Madrid. O 10 de novembro de 1924 comezaba a emitir con licencia Radio España dende Madrid, se ben pronto deixa de transmitir. Catro días despois iniciaba a súa emisión Radio Barcelona. A programación quedaba reducida á música, conferencias, información do tempo e algunhas mensaxes publicitarias. Na década de 1930 a radio xa adquirira unha certa presenza, converténdose nun medio de comunicación moi popular que se escoitaba nos casinos, bares, cafés e nalgúns domicilios. As emisoras de radio eran de propiedade particular.

As emisoras de radio instálanse en Galicia case dez anos despois da constitución das primeiras experiencias en Madrid e Barcelona. En 1932 inaugúrase en Santiago de Compostela Radio Galicia que pertencía á cadea SER. Na cidade de Vigo o 24 de abril de 1934 comezaba a emitir Radio Vigo nuns estudos situados na rúa Abeleira Menéndez. En 1939 pasa a propiedade de Eugenio González de Haz, que coa súa familia a xestiona ata hoxe.



A BICICLETA E AS PRIMEIRAS CARREIRAS NO PORRIÑO

A primeira máquina que podemos considerar antecesora da moderna bicicleta foi ideada polo francés Sivrac no ano 1790 e déuselle o nome de *celerífero*. No ano 1818 o alemán Karl Von Drais proxectou unha nova máquina que recibiu o nome de *draissiana*. No ano 1873 o inglés James Starley creou unha máquina moi parecida a bicicleta actual. Dende o ano 1868 o ciclismo comezou a considerarse un deporte.

A bicicleta arraiga con forza no Porriño. No ano 1892 créase na vila o primeiro club ciclista, quizais como reflexo da actividade competitiva que se produce en Vigo neses anos coa constitución da Unión Velocipédica. Con motivo das festas do Cristo de 1892 o xornal *Faro de Vigo* anuncia as carreiras de bicicletas que se ían a celebrar no Porriño: “El Club velocipedista de la cercana Villa, anuncia para el día 26 del corriente la celebración de las carreras que venían anunciándose. Se han terminado los trabajos del velódromo, a pesar de las dificultades que el terreno ofrecía para su construcción y en la secretaría del club se recibieron ya las cintas dedicadas a los velocipedistas...” A carreira celébrase na data indicada coa asistencia do máis selecto da sociedade porriñesa e afeccionados de Vigo, Tui e Ponteareas. O porriñés José Carrera gaña varias das probas. Outro dos vencedores foi Rómulo Gil de Vigo que acadou o maior número de segundos postos. As actividades ciclistas deberon continuar no Porriño en anos posteriores, xa que o *Faro de Vigo*, menciona en maio de 1893 a expedición ciclista a Oporto que fan Ángel Rey e Libori Maio. A súa chegada reciben os agasallos do club velocipedista portugués.



OS ANTIGOS XORNAIS DO PORRIÑO.

Existe constancia da publicación de varios xornais no Porriño nas primeiras décadas do século XX. No ano 1908 sabemos que se editaba o xornal *El Lince*, que en 1915 segue informando ós porriñeses. Nesas datas publicábase cada 15 días. No verán de 1913 sae a rúa o xornal independente e conservador *El Louro*, dirixido por Gregorio Rivado. En xaneiro de 1916 comeza a súa traxectoria o xornal *El Eco de Mos*, anunciándose como semanario ou quincenario. É posible que se transformara posteriormente nun xornal de todo o val da Louriña, posto que en abril de 1917 o *Faro de Vigo* menciona a presenza da publicación periódica *El Eco de Porriño e Mos*. Como noutras vilas estas publicación defenderíao os intereses dos grupos políticos dominantes na política local. O xornal que parece tivo unha maior continuidade foi *El Lince*, do que no ano 1920 aínda aparecen referencias dos seus artigos. No ano 1921 sae a luz o xornal *La Campana*. En 1930 menciónanse noutros xornais a existencia do xornal *Eco del Louro*. Case tódolos exemplares destes xornais desapareceron ou non se localizan, o que supón un atranco para reconstruír a historia na vila nesa etapa.

