

Efemérides del Puerto de Vigo

Núm. 11 a 23 (abril 2013 - abril 2014)



Con motivo de la conmemoración del centenario de la aprobación del anteproyecto de mejora del Puerto de Vigo, 1913 - 2013

Efemérides del Puerto de Vigo

Números 11 a 23

abril de 2013 – abril de 2014

**Eduardo Cabello,
artífice del Puerto de Vigo**

“Efemérides del Puerto de Vigo” es una publicación digital mensual de carácter divulgativo sobre la historia de nuestro Puerto, narrada a través de sus protagonistas y de los grandes y pequeños acontecimientos que han tenido lugar desde nuestra creación, en 1881. Nuestras fuentes documentales y bibliográficas son, casi exclusivamente los fondos del Archivo y Biblioteca de la Autoridad Portuaria de Vigo, complementado con información o imágenes de internet de acceso público.

TÍTULOS ANTERIORES:

- 001 – Junio, 2012: “Montero Ríos y el Muelle de Hierro”
- 002 – Julio, 2012: “El faro de Cabo Silleiro”
- 003 – Agosto, 2012: “José Elduayen y el ferrocarril”
- 004 – Septiembre, 2012: “El Canberra”
- 005 – Octubre, 2012: “El Puerto de Bouzas (1900-1931)”
- 006 – Noviembre, 2012: “La Junta de Obras del Puerto de Vigo: su constitución el 7 de noviembre de 1881”
- 007 – Diciembre, 2012: “El Estanco del Puerto (1909-1997)”
- 008 – Enero, 2013: “El Archivo del Puerto cumple 15 años”
- 009 – Febrero, 2013: “¡Más se perdió en Cuba!”
- 010 – Marzo, 2013: “Los comienzos de la Junta de Obras del Puerto, 1881-1889”

SERIE DEDICADA A EDUARDO CABELLO, artífice del Puerto de Vigo

- 011 – Abril, 2013: I – Su nacimiento: Filadelfia, 1865
- 012 – Mayo, 2013: III – Su juventud en Madrid: testigo de la historia (1882-1891)
- 013 – Junio, 2013: XI – Ante-Proyecto de mejora para el Puerto de Vigo (1913)
- 014 – Julio, 2013: XIII – Su fallecimiento (1957)
- 015 – Agosto, 2013: IV – El ingeniero: primer destino, Puerto Rico (1882-1898)
- 016 – Septiembre, 2013: VIII – La llegada a Vigo (1899)
- 017 – Octubre, 2013: X – La Junta de Obras del Puerto de Vigo (1908-1932)
- 018 – Noviembre, 2013: VII – El regreso a España: Destino, Lugo (1898-1899)
- 019 – Diciembre, 2013: II – Su infancia: Filadelfia – La Habana (1865-1881)
- 020 – Enero, 2014: IX – Jefatura de Obras Públicas de Pontevedra (1903-1908)
- 021 – Febrero, 2014: V – La boda: San Juan de Puerto Rico, 1895
- 022 – Marzo, 2014: VI – La independencia de Cuba y Puerto Rico (1895-1898)
- 023 – Abril, 2014: XII – Su jubilación (1932)



IMAGEN DE LA CUBIERTA:
Ante-Proyecto de mejora del Puerto de Vigo de Eduardo Cabello Ebrentz, aprobado por Real Orden de 17 de junio de 1913. Autoridad Portuaria de Vigo.

TEXTOS EXTRAÍDOS DE LAS MEMORIAS AUTOBIOGRÁFICAS DE EDUARDO CABELLO, TRANSCRITAS POR AMADOR MONTENEGRO:

MONTENEGRO LÓPEZ, Amador (comp.). Memorias de un ingeniero del siglo XIX: Eduardo Cabello Ebrentz (Artífice del Puerto de Vigo) .— Madrid : Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos , 1991. ISBN 84-380-0045-2.

SELECCIÓN DOCUMENTAL Y TEXTOS: Beatriz Bruna Quintas

Archivo General del Puerto de Vigo

Autoridad Portuaria de Vigo

Vigo, abril de 2014

INTRODUCCIÓN

Eduardo Cabello Ebrentz está considerado el artífice del Puerto de Vigo que hoy en día conocemos. Ingeniero de caminos, canales y puertos, había desarrollado la mayor parte de su carrera profesional en la colonia española de Puerto Rico, de donde es repatriado a España en 1898, tras la independencia de Las Antillas.

Descendiente de aristócratas españoles afincados en Cuba, había nacido, en curiosas circunstancias, en los Estados Unidos, de donde era oriunda su madre.

Una azarosa vida le acaba trayendo hasta nuestra ciudad y en 1908 es nombrado Ingeniero Director del Puerto. Desde ese momento, y como principal objetivo, se fija la meta de acometer la ingente tarea de redactar un ante-proyecto integral para la construcción de un gran puerto en Vigo que abarcase desde Bouzas hasta Guixar.

El 17 de junio de 1913, por Real Orden, es aprobado dicho ante-proyecto y se inicia la construcción del puerto actual.

En 2013, con motivo de la conmemoración del centenario de dicha aprobación, la Autoridad Portuaria dedicó sus “Efemérides del Puerto de Vigo” a su figura, para lo cual se basó en unas “Memorias” manuscritas de su puño y letra que su yerno, Amador Montenegro López Saavedra, rescató del silencio en 1991 en una publicación del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

CENTENARIO 1913 - 2013

Eduardo Cabello,
artífice del Puerto de Vigo

ANTE-PROYECTO
DE MEJORA
DEL PUERTO DE VIGO

Capítulo I

Mi nacimiento: Filadelfia, 1865



Efemérides del Puerto de Vigo



IMAGEN DEL ANVERSO:

Retrato de Eduardo Cabello con uniforme de gala de Ingeniero de Caminos, Canales y Puerto, luciendo las Medallas al Mérito Civil y Naval.

Autor desconocido, s.d.

Memorias de un ingeniero del siglo XIX: Eduardo Cabello (artífice del Puerto de Vigo) / Amador Montenegro. Pág. 305

Capítulo I

Mi nacimiento: Filadelfia, 1865

“Mis padres, Félix Cabello de Samano y Gutiérrez de la Concha y Luisa Ebrentz y Collins, natural él de Argomilla de Cayón (Santander) y ella de Nueva York, residían en La Habana, en buena posición social y económica, ésta por ser él lo que se llamaba entonces en la isla de Cuba “hacendado”, es decir, propietario de “ingenios”, como se denominaban las fábricas de azúcar, los llamados Luisa, Antonia y Santa Fe, y además bastante fincabilidad urbana y rural. [...]



Familia de don Félix Cabello de Samano y Gutiérrez de la Concha y doña Luisa Ebrentz Collins, padres de don Eduardo Cabello de Samano Ebrentz.

Cito estos detalles no como méritos de mis padres¹, que para mi no tuvieron otros que los muy grandes de sus cualidades personales, sino para exponer el desahogo de su posición de

¹ MONTENEGRO LÓPEZ, Amador (comp.). Memorias de un ingeniero del siglo XIX: Eduardo Cabello Ebrentz (Artífice del Puerto de Vigo) .— Madrid : Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos , 1991. ISBN 84-380-0045-2. Pág. 15.

entonces que influyó en las circunstancias de mi nacimiento.

[...]

Al encontrarse con dos hijas y tres hijos, mis hermanos mayores, Luisa, Antonia, José, Félix y Carlos, en disposición de continuar sus estudios y conocedora [mi madre], como también mi padre, de las excelencias y condiciones de los centros de enseñanza superior en los Estados Unidos, a más del íntimo deseo de que, sobre todo las hijas, completasen su educación en el país natal de ella, acordaron llevarlas, a ellas al mismo colegio en que se había educado mi madre, el Convento of Notre Dame, en Filadelfia, y a ellos al Villanova College.

[...]

Resuelto el ingreso de mis hermanos en aquellos colegios, mi madre no se avenía a quedar en La Habana, tan distanciada de ellos, ni a no vigilar de cerca su educación, no obstante su confianza en esos centros. Se acordó que ella se trasladase también, con todos, y poner casa en Filadelfia². Y allí



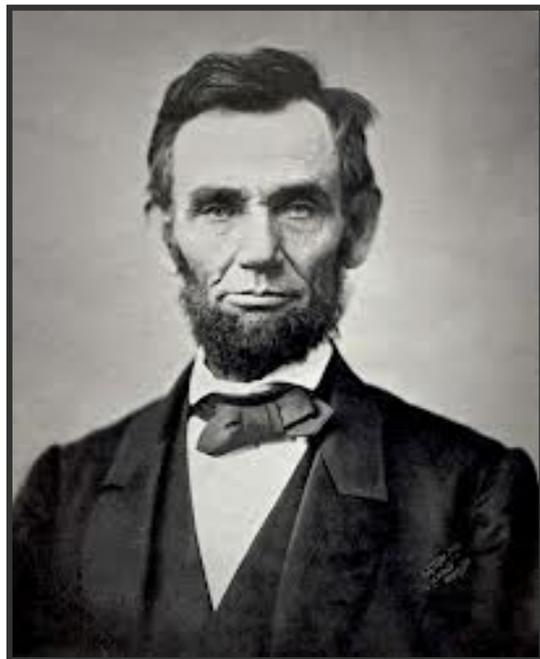
² Ayuntamiento de Filadelfia y Market street hacia 1865. Colección de fotografía estereoscópica de Robert N. Dennis. commons.wikimedia.org

vivió los 8 o 9 años que duró la educación superior de mis hermanas. Entonces, que no era aún costumbre que las mujeres estudiaran carrera, solían permanecer en los colegios, en aquel país, hasta los veinticuatro años.

[...]

En mi nacimiento concurren circunstancias anormales, puede decirse, antirreglamentarias, en cuanto al tiempo de mi aparición a la luz del día, que influyeron, evidentemente, según he entendido siempre, en mi vida física y psíquica. Ocurrió de este modo:

El célebre presidente de los Estados Unidos, Abraham Lincoln³, lo había sido durante los cuatro años –1861 - 1865– que duró la llamada guerra de Secesión, surgida entre los Estados Unidos del norte y del sur con motivo de la propuesta de abolición de la esclavitud de la raza negra, de que era paladín dicho Presidente. Gran hombre de Estado, universalmente respetado y querido, por sus virtudes ciudadanas se propuso, interpretando el sentir general de la nación, borrar de ella ese inhumano baldón de ignominia.



³ Retrato de Abraham Lincoln. es.wikipedia.org

Reelegido para el cargo, casi coincidiendo en su nuevo período presidencial –4 de marzo de 1865 – con la terminación de la guerra –9 de abril de 1865–, con el triunfo de los abolicionistas, celebrándose con tal motivo grandes fiestas en Washington, entre los que figuraba una función de teatro, que tuvo lugar el siguiente día 14 a la que asistió el Presidente.

En uno de los entreactos pasó a saludarlo a su palco el actor John Wilkes Booth⁴, que resultaba ser un apasionado sudista, y, sin que se pudiera evitar, le disparó un tiro en la cabeza, del que falleció Lincoln al día siguiente, 15 de abril.



El asesinato, execrado en todo el mundo, llenó de indignación y consternó a toda la nación americana y puede suponerse la emoción que produjo en los espectadores del teatro, entre los que, y en un palco no lejano al del Presidente, se encontraban mis padres⁵.



⁴ Retrato de John Wilkes Booth. www.zazzle.com/posters

⁵ Imagen de la escena del atentado contra Abraham Lincoln. historiageneral.com

En aquel trágico momento mi madre se sintió indispuesta y al día siguiente, día 15, en que como acabo de decir falleció Lincoln, mi padre volvió rápidamente con ella a su casa de Filadelfia. A las dos del día 17 de abril de 1865, inesperada e inoportunamente, aparecí yo en el mundo, anticipándome, según aseguraron los doctores, a la fecha protocolaria, por lo que dijeron también no vieron recién nacido más pequeño. Lo que motivó según creo, mi pequeñez física de toda la vida; mis hermanos todos, como lo eran mis padres, como lo son mis hijos, son más altos que yo.”

[...]



Ferrocarril funerario de Abraham Lincoln.

Filadelfia, 22 de abril de 1865.

Museo de la Guerra Civil de Filadelfia.

Reg. 84.24.90

civilwarmuseumphila.org

Por esas relaciones misteriosas de este orden, por la influencia que ejerció Lincoln en mi nacimiento [...] desde niño he sentido gran repulsión y rebeldía contra toda esclavitud, contra toda opresión en cualesquiera de sus aspectos y formas ¡Esclavitud! ¡Libertad!, sombra y luz, noche y día que ha dividido y divide a la humanidad en dos grandes grupos: Pajarracos monstruosos que, dando graznidos y en bajo vuelo, buscan su presa a traición y mansalva, y aves de vuelo elevado que cruzan el cielo bajo los rayos del sol, cantando la alegría de vivir en plena libertad; como, en otros términos y forma, ya dijo por boca de Segismundo el inmortal de “La vida es sueño”.

CENTENARIO 1913 - 2013

Eduardo Cabello,
artífice del Puerto de Vigo

ANTE-PROYECTO
DE MEJORA
DEL PUERTO DE VIGO

Capítulo II

Mi infancia: Filadelfia – La Habana
(1865-1882)



Efemérides del Puerto de Vigo



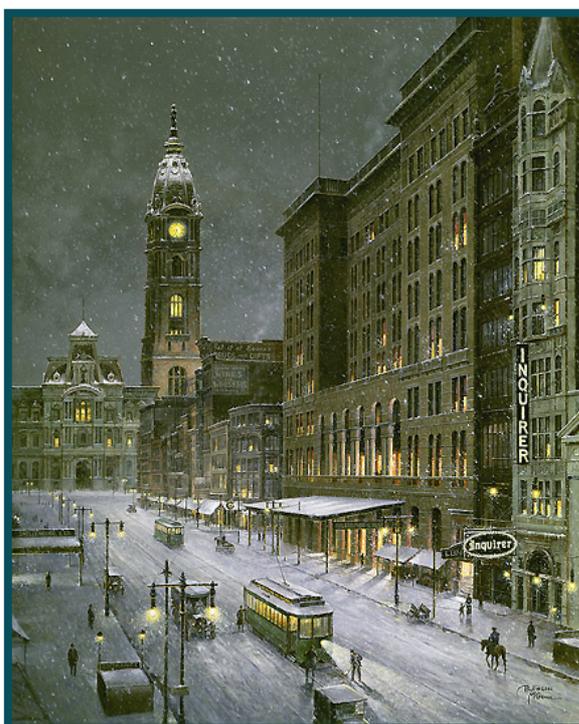
IMAGEN DEL ANVERSO:
Familia Cabello – Ebrentz
MONTENEGRO LÓPEZ, Amador. Memorias de un
ingeniero del siglo XIX: Eduardo Cabello Ebrentz.
Pág. 15

Capítulo II

Mi infancia: Filadelfia – La Habana (1865–1882)

“De aquellos mis primeros años [en Filadelfia¹] destacan en mi memoria algunas pequeñeces que, sin duda, me dejaron mayor impresión entre tantas otras, como van hilvanando la vida en esa edad y, con más fuerza que todas ellas, algún hecho de importancia triste; esto, ya desde entonces me acusaba el temperamento sensible que había de acompañarme siempre.

Como señal precursora de mis futuras aficiones, me quedó tan presente mi casa, en su aspecto y disposición, que pudiera hoy dibujarla, en su alzado y plantas, con bastante exactitud, [la calle, el jardín, la distribución de los cuartos y el parque posterior, con su escalinata de acceso].



[...]

¹ Imagen nocturna de Filadelfia. www.paulmcgeart.com



Familia de don Félix Cabello de Samano y Gutiérrez de la Concha y doña Luisa Ebrentz Collins, padres de don Eduardo Cabello de Samano Ebrentz.

Mis hermanos tenían un trineo grande tirado por cuatro ciervos. [...] Un día, estando todo el equipo preparado en el parque para salir, yo no sé si por descuido o que por costumbre tuvieran mis hermanos confianza en la cuadrilla, habiendo quedado enganchado el trineo, los ciervos, solos, tuvieron y realizaron el mal propósito de emprender la marcha y en vez de encaminarse por uno de los paseos laterales que conducían al jardín delantero y de éste a la calle, subieron por la escalinata que daba acceso al comedor, cuya puerta estaba abierta, penetrando en él, lo cruzaron sin tropiezo y en carrera rápida, sin encontrar a

nadie en su camino, siguieron corredor adelante hasta el extremo en que estaba la puerta cristalera que daba a la otra escalinata de acceso a la casa por el frente, y como la encontraron cerrada, sin dar importancia a este detalle, en uno, o quién sabe en cuántos saltos, la atravesaron; los cuatro ciervos con el trineo cayeron por la escalinata y formaron un montón sobre el jardín, sangrando algunos de ellos, heridos por los cristales hechos añicos.

[...] Restablecida la calma y apreciado en su medida el suceso, [mi madre], con su habitual serenidad y costumbre, se limitó a hacer comprender a mis hermanos, con aquella lección práctica, los inconvenientes de conceder libertades a quienes no saben hacer de ellas el uso debido. Se curaron los ciervos, se compuso o, mejor, se reconstruyó la cristalera y “aquí no ha pasado nada”. Claro que el hecho coincidió, afortunadamente, con una de las temporadas en que D. Félix², estaba en la isla de Cuba, pues de lo contrario seguramente hubiera tenido lugar, por lo menos, el licenciamiento de la troupe ciervista. Creo que mi padre no tuvo conocimiento de ello hasta años después.

[...] En el parque de nuestra casa, con las bajas temperaturas de aquel clima, se habilitaba durante los inviernos un “skating ring” o pista de patinar sobre hielo, donde mi madre pasaba ratos patinando y enseñándonos ese deporte, tan corriente en aquel país, con lo que nos hacía

² Su padre

*practicar un ejercicio tan higiénico como agradable y nos tenía entretenidos... dentro de casa*³.



En una de aquellas sesiones tuvo la desgracia de caerse [y dañarse una rodilla], molestia que se fue acentuando hasta adquirir la gravedad de convertirse en una parálisis progresiva [que acabaría con su vida].

El otro hecho triste, fue la muerte de mi hermanito menor, que por causas que nunca se me ocurrió preguntar –

³ Cartel de las pistas de patinaje sobre hielo de Filadelfia, hacia 1870.
www.librarycompany.org

¿epidemia, costumbre?— su cadáver estuvo en casa varios días envuelto en hielo en una caja de zinc, que debía tener en uno de sus extremos un agujero por donde discurría el agua deshelada, que caía, gota a gota, en un depósito situado debajo.

Yo dormía en una habitación próxima, y en mi frecuente despertar, porque sin duda aquello me tenía algo desvelado, en el silencio de la noche sentía caer la gota sobre el agua del depósito como si cayera en mi cerebro, centro de todo mi sistema nervioso, horadándolo cruelmente. [...] Durante aquellos días, de todos los balcones de la fachada que daban frente a la calle pendían lazos negros.

[...]

Ya no quiso mi madre esperar en Filadelfia la educación de mi hermana Enriqueta porque hubiera prolongado muchos años más la separación de mi padre, sujeto a las molestias de tan continuados viajes, y porque su salud —la de mi madre— empezaba a quebrantarse, habiendo menguado sus ánimos y energía de años anteriores. Se levantó pues la casa de Filadelfia y nos trasladamos a nuestra casa de La Habana.

[De mi viaje a La Habana recuerdo el nombre del vapor, “Juanita”, y mi traje al uso anglosajón formado por una blusa azul y una falda escocesa de camilla]. Adviértase que entonces me faltaban sólo cuatro meses para cumplir seis años de edad y todavía andaba en falda. [...] Me produce sentimiento de pena, y sensación de ridículo, esos niños de hasta un año y aún menos, que los padres visten ya de

pantalones, llevados del afán de verlos hombres [...]. Y con relación a la edad proveya sucede en sentido inverso lo propio.

Es muy corriente que los anglosajones de ambos sexos, de edad madura, vistan trajes claros, practiquen el deporte, frecuenten diversiones, bailen en público y realicen viajes de turismo. [...] Los españoles se sonríen burlescamente y formulan el invariable juicio de: ¡qué ridículo! Y los anglosajones se sonríen también con su habitual sorna de aquellos, formulando el juicio: ¡qué tontos!, en el sentido de no saber sacar de la vida el partido posible, como ellos.

Media humanidad se ríe de la otra media, ¿cuál está en lo cierto? Yo que soy medio latino y medio anglosajón, que llevo dentro los dos seres, pongo en práctica los escrúpulos del primero –“donde fueres haz lo que vieres”– mientras siento en mi interior la risa del segundo.

La llegada a La Habana fue de noche [...]. Desembarcamos al día siguiente y pisé por vez primera aquel paraíso terrenal, aquella maravilla de isla de Cuba, hermosa entre las más hermosas, seductora y atrayente como ninguna, espléndida joya de la naturaleza, bien llamada la “Perla de las Antillas”.

[...]

El trabajo en los “ingenios”⁴ de Cuba se realizaba, como es sabido, con el asenso de la Autoridad,

⁴ Haciendas

*principalmente por esclavos que se adquirirían como cualquier ganado al propio fin*⁵.



Tren de trabajo de los Ingenios «Luisa y Antonia», en Cuba.

Adquiridos por mi padre en el mercado de La Habana y entretanto se hallaba dispuesto el buque, que tenía al objeto para trasladarlos al “ingenio”, solían algunas veces, llegar a nuestra casa un grupo de 15 a 20 hombres, mujeres y niños, que se alojaban en el jardín seis o siete días. [... Yo]

⁵ MONTENEGRO LÓPEZ, Amador (comp.). *Memorias de un ingeniero del siglo XIX: Eduardo Cabello Ebrentz (Artífice del Puerto de Vigo)*.— Madrid : Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos , 1991. ISBN 84-380-0045-2. Fotografías: su familia (pág. 15) y tren de los ingenios (pág. 49)

jugaba con los niños, sin miedo a quedar teñido, me dejaba besar de las madres y de los hombres que, sin duda, agradecidos por lo del juego y dejarme besar, recargaba en la suerte, y les hablaba de cuantas cosas se me ocurrían para distraerles, haciéndoles mil preguntas de su pasado, de su país, etc., a las que unos me contestaban en castellano – señal de que eran revendidos— otros me indicaban por medio de señas, pero no entendían y yo procuraba aclararlos por igual medio –señal de que procedían del negrero, desembarcados de África, principalmente.



Por aquellos días comenzó mi instrucción musical, educación del oído y afición –que había de perdurar toda la vida— a la música y en especial a la clásica. [...] Y el 8 de

septiembre de 1874 ingresé interno en el colegio de Belén⁶, donde, previo el examen efectuado al día siguiente, empecé el estudio del primer año del bachillerato.

Según el reglamento, todos los colegiales teníamos el derecho de ir a pasar a nuestras casas el primer domingo de cada mes, pero para hacerlo cualquier otro domingo había que ganarlo, es decir, obtener por las notas de la semana un determinado número de calificaciones mínimas.

[...]

No recuerdo haber tenido el disgusto de quedar ningún domingo sin esa autorización. [...] Yo, invariablemente, en cuanto entraba por la puerta de mi casa corría a los brazos de mi madre.

Los cinco años de mi internado en Belén fueron, día por día, de una regularidad tan cronométrica que casi, casi se podría asegurar que, relatado lo sucedido en uno de esos días, quedaba hecha la historia de esa época de mi vida.

El Padre Benito Retolaza fue mi profesor de matemáticas, a las que él tenía gran afición, y dándose cuenta de la inclinación que entonces se iniciaba en mi hacia ellas, fue sin duda, causa que contribuyó a que me tomara especial afecto.

[...]

⁶ Fotografías del Colegio Belén, de La Habana: fachada principal y observatorio meteorológico. www.juanperez.com

[En cambio,] *no fue el Padre Viñes⁷ mi profesor propiamente dicho, porque no daba ninguna clase, pues necesitaba de todas las horas del día y más si las hubiera para atender a su Observatorio, pero mi naciente afición, que antes dije, a las matemáticas, que le comunicó sin duda el P. Retolaza, hizo que me llamara alguna vez al Observatorio para ayudarlo en la ejecución de operaciones sencillas de aritmética [...]. El Padre Benito Viñes fue una figura mundial de la Compañía de Jesús, conocido entre los hombres de ciencia por su elevada competencia en meteorología. Desde el año 1870 era director del Observatorio Meteorológico del Colegio de Belén, que él elevó a la categoría de centro científico conocido en todo el mundo por los grandes beneficios que rendía a la humanidad, por sus predicciones sobre los célebres y terribles ciclones de las Antillas, de cuyas garras libró a millares de presuntas víctimas, así en la tierra como en el mar.*



Padre Benito Viñes (1837-1893)

⁷ Fotografía del Padre Viñes. www.ellugareno.com



Observatorio Meteorológico del Colegio de Belén

[...]

Algún tiempo después de su muerte, en 1895, el Observatorio de Belén publicó su obra en un libro, como un folletín, tan humilde y tan grave como su autor, “Investigaciones relativas a la circulación y traslación ciclónica de los huracanes en las Antillas”, por el Padre Benito Viñes, que conservo entre mis libros como una verdadera reliquia.

Habiendo transcurrido los años de colegio, si no acelerados, sí rápidos, [...] [a mi hermano] Félix, en su calidad de ingeniero, y decidido yo a ir por ese camino, lo acosaba a consultas, que él con gran cariño me iba

contestando, y me servía para orientarme en mi próximo periplo en Madrid.

La entrada del año 1882 fue triste ya que mamá empeoraba rápidamente, y el día 10 de febrero de este año falleció con gran tranquilidad, rodeada por toda la familia, falleciendo sin sufrimiento, quedándose materialmente dormida. Pretendí velarla toda la noche, pero el cansancio me rindió y me quedé profundamente dormido, lo que nunca me perdoné.

[...] La casa parecía que había quedado vacía, y yo entonces sentí un gran deseo de emprender el viaje a España para empezar mi carrera.”

CENTENARIO 1913 - 2013

Eduardo Cabello,
artífice del Puerto de Vigo

ANTE-PROYECTO
(DE MEJORA)
DEL PUERTO DE VIGO

Capítulo III

Juventud en Madrid,
testigo de la historia (1882-1891)



Efemérides del Puerto de Vigo



IMAGEN DEL ANVERSO:

Retrato de la reina regente, María Cristina de Austria – Lorena, viuda de Alfonso XII, con su hijo póstumo Alfonso XIII, en 1887

dinastiasreales.blogspot.com

Capítulo III

Juventud en Madrid, testigo de la historia (1882 – 1891)

“Se encauzaban y aceleraban los preparativos para mi traslado a España, y por la relación con el tío de mi padre el General José Gutiérrez de la Concha, había ya manifestado éste el deseo de que fuera a residir a su casa de Madrid. [...] Se me designó en aquel verdadero palacio un magnífico apartamento [que constituiría mi residencia durante los primeros años de mis estudios de ingeniería].

“El día 17 de mayo la Reina Regente [María Cristina de Habsburgo-Lorena, viuda tras el reciente fallecimiento de Alfonso XII] da a luz [al hijo póstumo de este] y los cañones enteran al pueblo de Madrid de que es un niño, por los veintiún cañonazos de la salva, y la alegría ruidosamente invade las calles, música y cohetes rompen el silencio tenso de los días inmediatamente anteriores a ese nacimiento, y ese niño, ya Rey desde el mismo instante de su vida, aunque a largo plazo, da optimismo y esperanza.

El mismo día se da oficialmente la noticia a las Cortes por boca de Moret, que actúa aquellos días de Presidente del Gobierno casualmente, al sucederse rápidamente unos gobiernos a otros en aquellas fechas.

La curiosidad me llevó aquella tarde a casa de [mi tío, a la sazón, Presidente del Senado] para enterarme del panorama y qué se pensaba del acontecimiento, pero al entrar ya vi que todo era alegría, me hicieron quedar a cenar y se brindó por el feliz acontecimiento del nacimiento de un varón, por la salud de la Regente, y ya por la prosperidad del Rey Alfonso XIII.



Con este motivo Concha recordó una anécdota sucedida a la muerte del Rey Alfonso XII: Canalejas, que en aquel momento era Presidente del Gobierno, reunido en la Presidencia con varios políticos, entre los que se encontraba Sagasta, él comentó que estaba desolado ya que la Reina no tenía capacidad de gobierno, ni conocía la realidad política del momento, claro que M^a Cristina no tenía mucho afecto a Canalejas. Sagasta le dijo al Presidente que parecía imposible que tuviera tan mala información de la Regente, ya que era una Señora listísima y que tenía una perfecta información de todo lo que sucedía, y no poco sentido práctico de gobierno.

Así comentaba Concha¹, que con el nacimiento de su hijo, el Rey Alfonso XIII, no sólo se acrecentaba la figura de la Reina, sino que se afianzaba su regencia, y el nacimiento de este varón había terminado con los partidarios de nombrar Reina a la Princesa de Asturias, su hija mayor, maniobra que no tendía a afianzar la monarquía, pero sí a anular a la Regente, que no resultaba cómoda a algunos políticos del momento, en que una grave preocupación era la situación de las Antillas y especialmente de Cuba.



**José Gutiérrez de la Concha,
Marqués de La Habana y Capitán
General de Cuba**

[...]

[La comida de Navidad de aquel año de 1886 en casa de los Concha] *se desarrolló con alegría por el día que era y se celebraba, pero la conversación revelaba cierta preocupación. Es cierto que el nacimiento del príncipe, o mejor del rey, ya que lo era desde el momento mismo de su*

¹ Retrato de José Gutiérrez de la Concha. www.senado.es

existencia con el nombre de Alfonso XIII, había calmado muchas ansiedades y no pocos problemas, las noticias, especialmente de Cuba, que más tarde llegaron a la calle, no eran tranquilizadoras y allí me enteré del desembarco clandestino de la Isla, de los hermanos Maceo, de Flor Colbert y de Valdés, y esa noticia se daba en las altas esferas con toda seguridad.

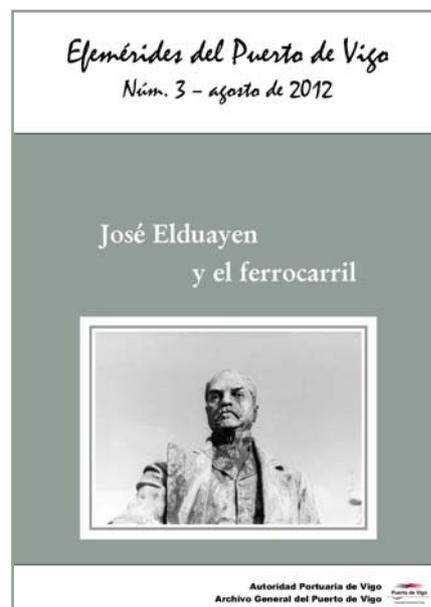


Real Despacho del Título de Teniente General de los Ejércitos (14/08/1846). Archivo del Senado de España. ES.28079.HIS-0217-01

José GUTIÉRREZ DE LA CONCHA E IRIGOYEN, Marqués de la Habana (Córdoba de Tucumán, Argentina, 1809 – Madrid, 1895). Teniente General. Capitán General de Valencia en 1847 y posteriormente Capitán General y Gobernador de Cuba, cargos que ocuparía en dos ocasiones más. Desterrado en 1854 por apoyar la Revolución de julio. En 1863 Ministro de Guerra y Presidente del Gobierno al estallar la Gloriosa. Con la

Restauración, Presidente del Consejo de Ministros y Capitán General de los Ejércitos. Conservador. Fue Presidente del Senado en las Legislaturas de 1881-1882, 1882-1883, 1886, 1887, 1887-1888, 1888-1889, 1889-1890 y 1893 [Fuente: Senado de España. www.senado.es].

También se decía, con un poco de preocupación, que José Martí y Máximo Gómez llegaron a Cuba, lo que era incluso más preocupante, ya que si los primeros eran guerreros, los segundos eran políticos, y ambos grupos van a ser motivo de la inseguridad y recrudescimiento de la lucha, con la ayuda encubierta de los EEUU, cosa que ven claramente los militares como Concha, Martínez Campos, Blanco y muchos otros jefes y oficiales, pero que parecen ignorar políticos y civiles porque nada práctico se hace para resolver y paliar las dificultades, ni el grave problema de la esclavitud, que ya anulada en EEUU, declarada ilegal en una porción de países, sigue libremente en las Antillas, e incluso en pueblos que aceptaron su anulación².



² La esclavitud en Cuba fue abolida en 1880 por José Elduayen (“Efemérides del Puerto de Vigo”, nº 3 – agosto 2012: <http://es.calameo.com/books/002395358678223ea7cf7>), aunque es la Regente María Cristina la que acaba de facto con ella con la prohibición de los conocidos como “Patronatos” en 1886.

[...] Empieza el año 1888. [...] En la última vez que estuve en casa del tío, se habló de la situación política de España, que parece más tranquila, aunque de Cuba no vienen buenas noticias, ya que las acciones de los insurgentes son más frecuentes, y su acción en EEUU trata de reforzarla con gran propaganda a base de mentiras, ya que saben hace efecto en una opinión dispuesta a dar por cierto todo lo que se les diga contra España.

En cambio en la Península gana prestigio la figura de la Regente D^a M^a Cristina, en su difícil función, ha eliminado las camarillas de otros tiempos y no admite círculos de consejeros; en palacio se han suprimido las fiestas y reuniones, con lo que se ha recortado el gasto, lo que se ha apreciado en la calle, y gana popularidad y confianza la Regente y la monarquía.

[Madrid, agosto 1889.] Mi regreso [de Santander] un poco precipitado había sido al enterarme de que el tío estaba indispuerto [...]. Iba a visitarlo todas las tarde y con ese motivo charlábamos de la situación política, del levantamiento republicano de Alcalá de Chivert, según Concha una cuartelada sin importancia, ya sofocada, y se felicitaba por la altura y preparación de los políticos de la época, refiriéndose a Víctor Balaguer, Pi y Margall, Castelar, Echegaray³, Emilio Blanco, Canalejas y otros, y eso que no todos los citados le eran afines políticamente, pero no dejaba de reconocer talento también a sus enemigos.

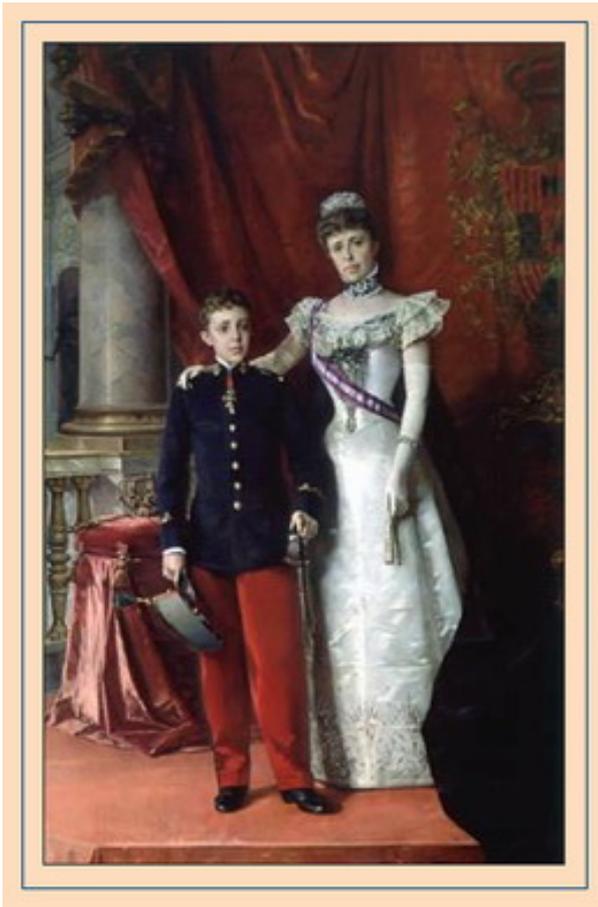
³ Véase “Efemérides del Puerto de Vigo”, núm. 7 – diciembre, 2012: “El Estanco del Puerto (1909-1997)” <http://es.calameo.com/books/00239535800aca0c9ea32>



Fotografía de Barcia y Viet de la reina regente María Cristina de Austria con Alfonso XIII en brazos. realeza.foros.ws

[...]

Habiendo entrado en el año 1890, la población de Madrid está muy preocupada, ya que desde los últimos días del mes de noviembre se ha presentado en la capital y en



amplia zona comarcana una fuerte epidemia de gripe que ha ido en aumento rápidamente y que ya se ha cobrado varias víctimas, y, entre ellas, el Duque de Abrantes, y con pocas fechas de diferencia el Director General de Instrucción Pública, el Duque de Valencia y otras personalidades, se siente gran preocupación por la salud del Rey Niño, que está al parecer

indispuesto, aunque me he enterado en casa del general Concha, que es cosa de poca importancia, y el Ayuntamiento ha promulgado un bando para que se extremen las normas de sanidad e higiene⁴.

[...]

⁴ Retrato dela reina regente María Cristina de Austria con Alfonso XIII, contando este doce años de edad (Luis Álvarez Catalán, 1898). www.senado.es

Regresé a Madrid en los primeros días de agosto de este año 1890, caluroso en Madrid y mucho más en Córdoba, [de donde yo venía], sin que yo notara en extremo, pero sí para que la capital apareciera desierta. El calor había barrido la gripe y la tranquilidad había renacido, pero la Regente y el Rey Niño se habían trasladado a Aranjuez, buscando mejor y más suave clima en el Palacio del Real Sitio.

[...]

Por R.O. de 14 de octubre de 1891 fui nombrado Ingeniero 1º de Caminos, Canales y Puertos de Puerto Rico, con la categoría de jefe de Negociado de Primera Clase. Dos días después, y no sin gran emoción, recogí en el Ministerio el nombramiento, teniendo el jefe de Personal la amabilidad de darme una carta para el jefe de Obras Públicas de la Isla, por la amistad que tenía con mi tío D. José de la Concha.

[...] La despedida en casa de Concha fue [muy] emotiva, ya que en mi honor había el General invitado a parientes y familiares y allí estaban los Artega, los Falcó, los Carvajal, las hijas de don José, esposos e hijos, y otros, ya que éramos más de veinte personas y la esposa de Concha, tía Vicenta, decía que le parecía que estaba despidiendo a un hijo ya que según ella así me consideraba, y gracias que yo no era muy propenso a las lágrimas, que si no se me hubieran saltado, y cuando el tío me dio un abrazo con un sentido recuerdo para mi padre, le vi brillar las lágrimas en sus ojos, pero ambos pudimos, no sin trabajo, contenernos.”

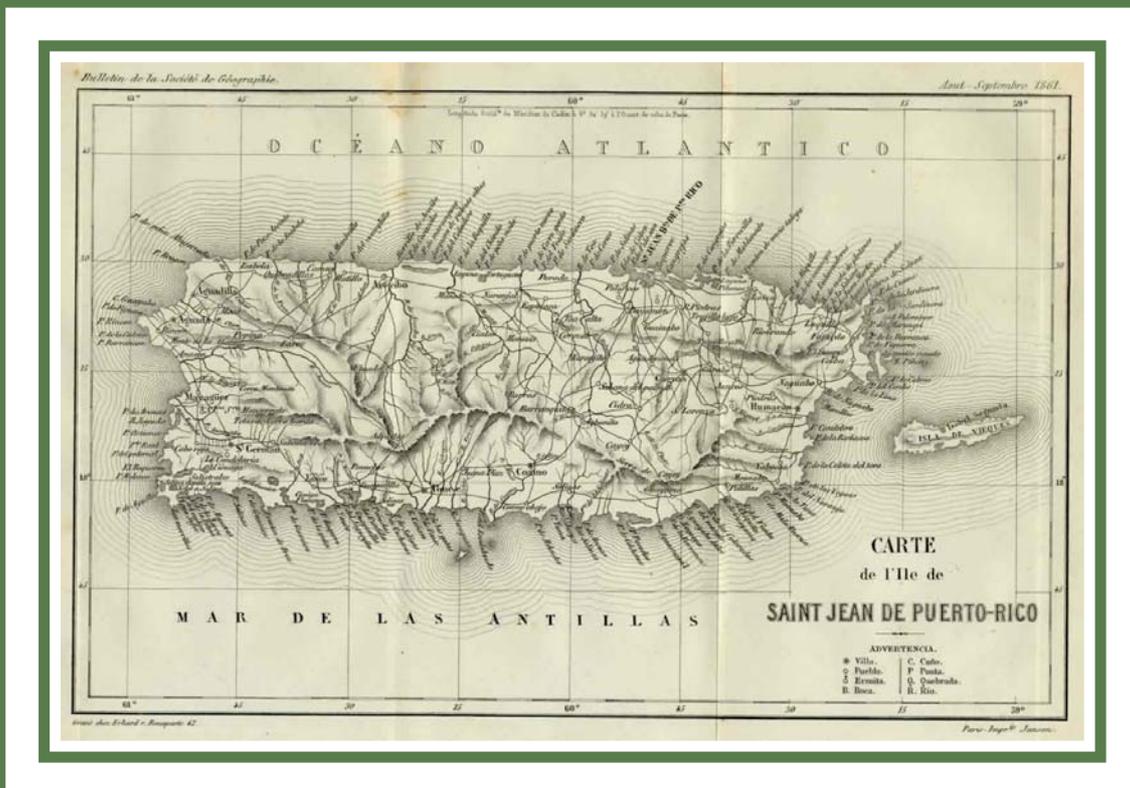
CENTENARIO 1913 - 2013

Eduardo Cabello,
artífice del Puerto de Vigo

ANTE-PROYECTO
DE MEJORA
DEL PUERTO DE VIGO

Capítulo IV

El ingeniero: primer destino,
Puerto Rico (1882-1898)



Efemérides del Puerto de Vigo



IMAGEN DEL ANVERSO:
Mapa de Puerto Rico de 1861
www.tempo6.praxisintercative.net

Capítulo IV

El ingeniero: primer destino, Puerto Rico (1882-1898)

“La salida de mi casa [en Cuba] había coincidido con el fallecimiento de mi madre, y ese cambio de vida con escenario tan distinto y distante me había hecho llevar la pena mejor, ya que además de los estudios que resultaron intensos, tenía más ocupado el espíritu, dejando menos espacio al triste recuerdo, que no obstante siempre se hacía presente a diario, cierto que la gran acogida que había tenido en casa del tío Concha, por toda su familia y amigos, pero muy especialmente por su esposa, tía Vicenta, había sido no sólo muy agradable, sino también un gran consuelo.

[...]

Instalado en Madrid, lo primero que hice aquella noche fue escribir una larga carta a mi casa, explicando el terrible viaje marítimo [a causa del mareo] y [...] el afectuoso recibimiento de la familia Concha en Madrid, y el alojamiento principesco que me tenían preparado en su casa, y aunque yo me tenía por ordenado y metódico, expresaba mi preocupación por la rígida disciplina de horarios, con un orden casi castrense.

[...]

Aquellos días que me quedaban de espera para empezar las clases [en la academia preparatoria para la Escuela de Caminos] traté de aprovecharlos para conocer Madrid, [especialmente el Madrid de los Austrias y el Museo del Prado]. Provisto de mi guía, en una mañana no fría me encaminé solo, con cierta emoción, a este inigualable museo, y fue tal mi asombro que, cerrando el catálogo que con notas había preparado para la visita, me hice un recorrido en que solo quería ver y ver, causándome verdadero placer y asombro toda la maravillosa pintura que iba contemplando.

[...]

Había avanzado el curso sin grandes acontecimientos [...] y finalizó situándome entre los diez primeros. Durante el curso me había carteadado con los parientes de mi padre, los Cabello de Argomilla de Cayón y Santander, por lo que al finalizar las clases [acepté su invitación para pasar con ellos] el verano¹. Nunca me habían preocupado ni los antecedentes familiares ni los aristocráticos de mis



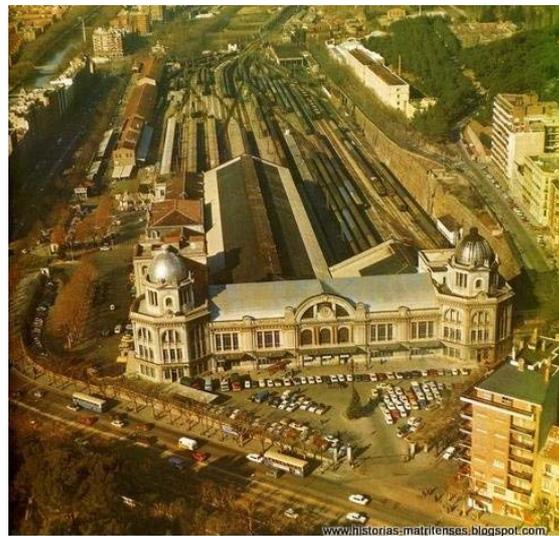
Entrada de la finca «La Torre» de Argomilla, en Santander. Solar de los Cabello de Samano.

¹ MONTENEGRO LÓPEZ, Amador (comp.). Memorias de un ingeniero del siglo XIX: Eduardo Cabello Ebrentz (Artífice del Puerto de Vigo) .— Madrid : Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos , 1991. ISBN 84-380-0045-2. Pág. 95.

ascendientes, pero no puedo dejar de reconocer que al observar los escudos labrados en piedra en la fachada de la Torre de la Penilla o Torre de la Vega, con tantos años de antigüedad, sentí afecto y respeto por la historia familiar que se reflejaba en aquellas nobles casas.

[...]

En el mes de septiembre y en su segunda quincena, en el año 1883, nos incorporamos a la academia. [...] Las clases se desarrollaban sin grandes novedades, las materias se iban ampliando y se daba ya más importancia a las clases prácticas, incluso a la visita a las obras de



carácter público, construidas o en construcción, [... como la visita a] la línea de ferrocarril recién inaugurada de Madrid a La Coruña y la estación del “Norte”², los servicios técnicos de vías y obras, tráfico y telégrafo.

[...]

[En 1886] se efectuaron los exámenes de ingreso en la Escuela de Caminos, el 15 y 16 de septiembre, y el éxito de nuestra academia fue total, ya que de los ocho presentados

² Fotografía de la Estación del Norte (Madrid). www.historias-matritenses.blogspot.com

ingresamos ocho. [...] Al día siguiente de conocer nuestro ingreso nos reunimos con todos los profesores académicos, y acordamos celebrar el éxito con una cena en Lhardy³, que estaba situado en la carrera de San Jerónimo, n° 4.

[...]

Empezado el curso, ya en la Escuela Oficial de Caminos, en el mes de octubre de 1886, allí nos encontramos con semblante alegre todos los que habíamos superado la prueba de ingreso, unos viejos amigos, como éramos los que durante tres años fuéramos compañeros de estudios, otros conocidos por distintos acontecimientos o circunstancias, y el resto que siendo desconocidos hasta aquel momento, pasaban a ser compañeros y amigos. [...] El trabajo era intenso, pero estaba bien organizado.

Ya se ven en Madrid tendidos los carriles para el tranvía urbano, que naturalmente será de tracción animal, pero toda la gente habla del acontecimiento como de una mejora que puede cambiar la vida de la capital, y dar gran



³ Fotografía de la fachada del restaurante Lhardy, en Madrid.
www.lhardy.com

impulso a su crecimiento al poderse extender con más facilidad el transporte.

[...] A mediados de mayo se inauguró el servicio, que ha tenido una magnífica acogida, sus coches van “completos”, como se dice para indicar que van llenos⁴, y los pesimistas están un poco chasqueados pues si bien es verdad que los caballos de tiro no son de carreras, tienen algunos hasta buena planta, y su velocidad es “respetable” por lo que constantemente suena su campana avisadora. También ha causado gran impresión las noticias que en primera plana imprimen los periódicos sobre las satisfactorias y espectaculares pruebas del submarino de Peral, que efectivamente parece un invento de gran alcance.

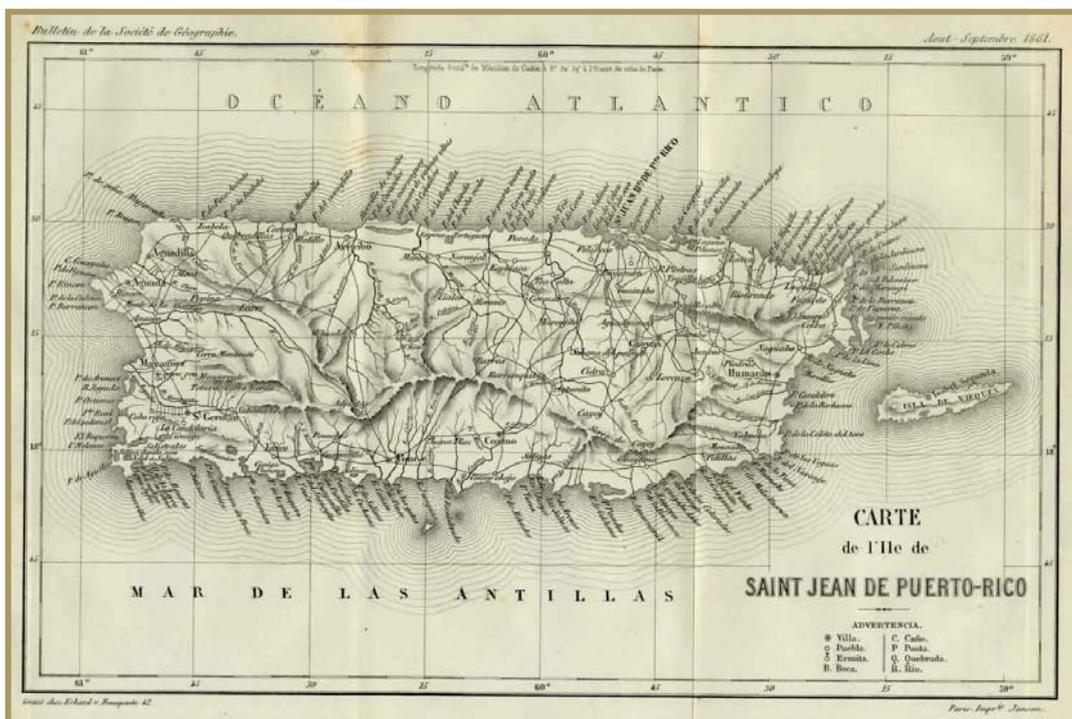


[...]

⁴ Fotografía del tranvía de Madrid. www.ctm-madrid.es

[La exigencia del estudio, combinada con los teatros y la vida de Madrid, los veranos en Santander y los viajes a Toledo, El Escorial, Córdoba y Granada, con la Alhambra, increíble y maravillosa, en la que pasé tres días materialmente sin salir del recinto, han hecho que los años transcurran deprisa].

Desde el mismo día [en que el bedel me había entregado la papeleta de mi licenciatura] empecé a efectuar las gestiones encaminadas [a obtener] plaza en Cuba, pero [al no existir vacantes] fui nombrado Ingeniero 1º de Caminos, Canales y Puertos de Puerto Rico. [... A partir de ahora] ha de desarrollarse plenamente mi vida profesional para la que con tanto afán y entusiasmo me he preparado.



Ya a bordo del paquebot “María Cristina”, [...] cubierta la ilusión de ser ingeniero e ir camino de otras tierras de España, que iba a conocer, sentía tristeza al ver “alejarse” aquellas costas de Santander, donde había pasado días inolvidables y donde, por primera vez, había sentido la aceleración de los latidos del corazón, por el afecto demostrado por una guapa parienta montañesa, a la que yo admiraba, aunque mi sentido de la responsabilidad convirtiera este afecto en un agradable sueño.

[...]

San Juan no me había hecho mala impresión, no obstante me había parecido mucho más pobre que La Habana y mucho menor población, pero con un cielo tan radiante o más que el de Cuba. [...] Ya en el cuadro de trabajo aprobado por el jefe, me puse de acuerdo con los ayudantes y el sobrestante para que turnándose me acompañaran a las visitas de servicio y obras, haciendo la primera visita, para conocerlo, al puerto de Ponce, que me hizo buena impresión, y continuando el recorrido por la parte de la costa sur, también a mi asignada.

[...] Los faros a mi cargo eran importantes [...] y una vez que me enteré y me puse al día en lo referente a ellos, traté de enterarme de la red de carreteras; en carreteras la situación era mejor, ya que había construidas en la isla, y con relativa bondad y regular estado de conservación, 235 kilómetros de carreteras, y en este momento en construcción 54 kilómetros. Para completar mis

conocimientos de los servicios, di lectura a la última Memoria Anual de Ferrocarriles, en la que encontré datos, para mi de gran importancia, tales como el número de kilómetros en explotación, que eran 240 con doce en construcción y 217 en proyecto, pero el estado de conservación de la mayor parte de la línea era deficiente en lo referente al material fijo, y francamente malo en cuanto al material rodante. [...] La labor era intensa, pero me resultaba agradable, ya que estaba solo en Puerto Rico, y en la Isla no podía decirse que hubiera muchas atracciones. Cierto que en el Casino me reunía con los compañeros y otras amistades.

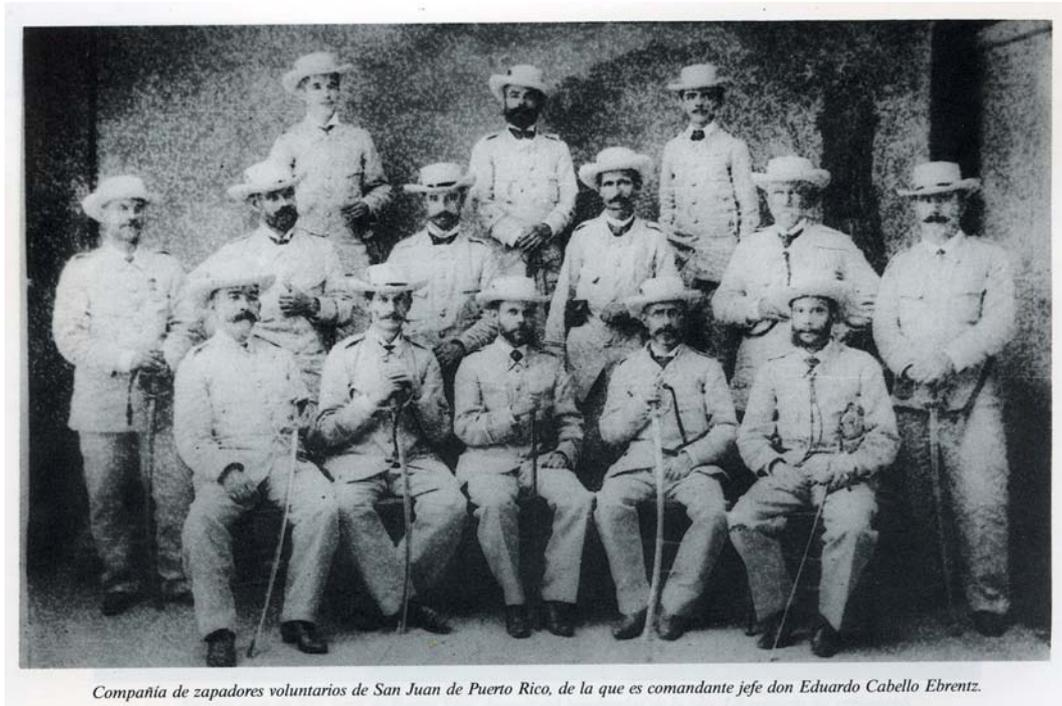
[...]

Puerto Rico es de las islas de las Antillas la más leal a España, pero no obstante sigue los vaivenes de la situación del entorno, y acusa la influencia de la política cubana desde 1812. [...] Corría el año 1896 y en Puerto Rico se había formado el partido autonomista, [el cual consigue que Sagasta decrete la autonomía de la isla en 1897], pasando todos los servicios de Obras Públicas a depender de la Diputación, quedando únicamente los faros a cargo del Estado, quedando yo encargado de este servicio y de la mitad de los faros desde el primero de enero de 1898.

[...]

En un ambiente de deterioro de la situación y la hostil actitud de Norteamérica [... se crea] la Milicia en Puerto Rico, se organiza la compañía de Zapadores, de la que soy

nombrado comandante el 12 de febrero de 1898, y de inmediato empieza a formarse⁵.



Compañía de zapadores voluntarios de San Juan de Puerto Rico, de la que es comandante jefe don Eduardo Cabello Ebrentz.

[... El 23 de abril de 1898 se produce la] *declaración de guerra de EEUU, situándose una escuadra americana frente a La Habana. [...] El 25 de julio desembarcaron en el puerto de Guánica 6.000 hombres, con escasa resistencia, rindiéndose la ciudad de Ponce el día 28; el 10, el enemigo exigía la rendición de San Juan sin condiciones, amenazando con someter la población a bombardeo.*

⁵ MONTENEGRO LÓPEZ, Amador (comp.). *Memorias de un ingeniero del siglo XIX: Eduardo Cabello Ebrentz (Artífice del Puerto de Vigo)*.— Madrid : Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos , 1991. ISBN 84-380-0045-2. Pág. 235.

El 17 de julio, a las doce del medio día, se izó en el edificio del Gobierno la bandera de los EEUU, y el 13 de agosto se paralizaron las operaciones por haberse recibido noticias del armisticio, se había perdido la guerra y el 18 de octubre fue cedido Puerto Rico a los Estados Unidos, firmándose en esta fecha el protocolo de la entrega oficial. [...] El día tres recibí una comunicación urgente del almirante americano que se había hecho cargo del Gobierno General de la Isla, con el ruego de que me personara en el Gobierno General, al día siguiente a las once de la mañana. Confieso que me preocupó la citación, ya que no sospechaba el motivo.

Tan pronto como me presenté en el Gobierno General, fui recibido por el almirante, sin hacerme esperar, y muy afablemente me dijo, hablándome en inglés, que tenía amplia información de mi labor, por lo que quedaría muy complacido si continuaba en Puerto Rico, donde me respetarían cargo y categoría, ya que por nacimiento y familia era y me reconocían como americano.

[...] La oferta que se me hacía era tentadora. [...] Con cierta emoción agradecí al almirante americano su generosa oferta, le indiqué que no llevaba muchos años en la isla de Puerto Rico, pero que me sentía feliz, e incluso me había casado [en 1895] con una portorriqueña, aunque como yo mitad española; que mi nacimiento en Philadelphia me acercaba aún más a Norteamérica, pero que razones familiares me forzaban a declinar tan interesante oferta, que me libraría de no pocas

preocupaciones e incertidumbres, por lo que él podría comprender la fuerza de mi decisión ante una oferta que no podría nunca agradecer bastante.

Me dijo que sentía mucho que no aceptara, pero que respetaba mi compromiso que consideraba de honor, me ofreció su amistad personal ya que la oficial la tenía desde el momento que me había citado, me dio un fuerte apretón de mano y me dijo que le considerase como bueno y grande amigo.

Salí de la visita preocupado, al llegar a casa conté lo que había pasado, pero les indiqué que la suerte estaba echada, que me consideraba español, que tenía fe y confianza en el porvenir y que no había perdido la confianza en mi mismo; que trataría de tener los pasajes para España en el bolsillo rápidamente, y que lo único que ya me preocupaba era la posibilidad del mareo.”

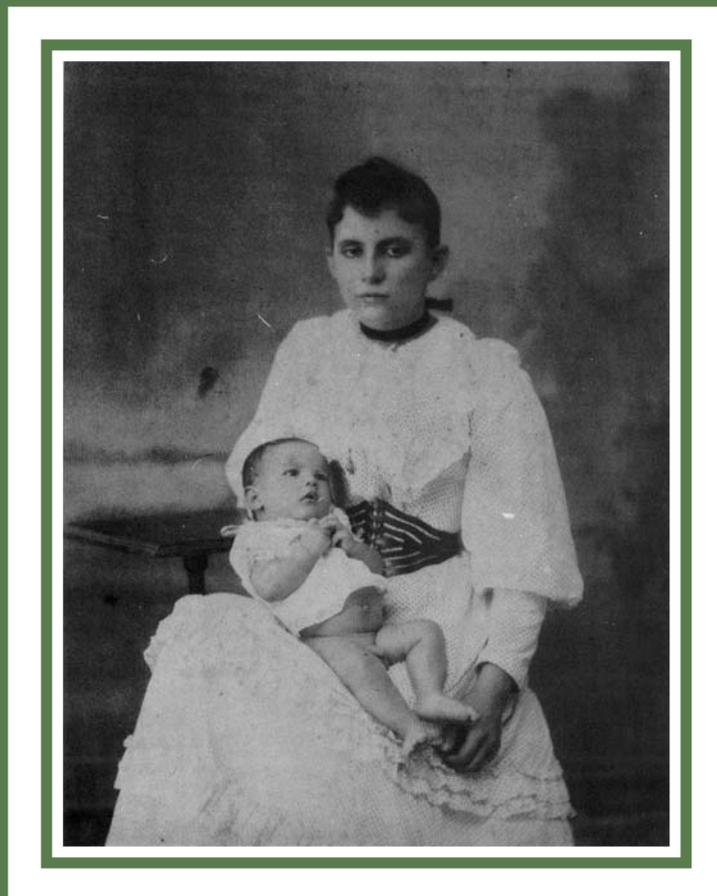
CENTENARIO 1913 - 2013

Eduardo Cabello,
artífice del Puerto de Vigo

ANTE-PROYECTO
(DE MEJORA)
DEL PUERTO DE VIGO

Capítulo V

Mi boda:
San Juan de Puerto Rico, 1895



Efemérides del Puerto de Vigo



IMAGEN DE LA CUBIERTA:

Retrato de Aurora Manterola, esposa de Eduardo Cabello, y de su segundo hijo, Félix.

Autor desconocido, 1898

Memorias de un ingeniero del siglo XIX: Eduardo Cabello (artífice del Puerto de Vigo) / Amador Montenegro. Pág. 233

Capítulo V

Mi boda: San Juan de Puerto Rico, 1895

“En el mes de mayo de 1892 tuve que concurrir con el arquitecto a efectuar un reconocimiento del edificio de la Escuela de Maestras [...] y como el arquitecto conocía a varias de las alumnas, conversó con algunas, y, entre ellas [...] con la hija de un marino español, ya fallecido, de la que no fue capaz de recordar el apellido, pero a quien llamó Aurora.

[...]

A principios del mes de junio, al salir de la oficina, esperaba a su padre una de las hijas de Sánchez Moreno, [uno de los ingenieros], a quien ya conocía y, después de saludar a su padre y a mi, con la mayor naturalidad me invitó a una merienda que, con motivo del santo de su hermano, celebrarían el próximo sábado en su casa y, al separarnos, como recordando un olvido, me dijo que estaban invitadas guapas portorriqueñas y que también iría Aurora, creo recordar que sentí que me ponía algo colorado.

[...]

Concurrí puntual a la fiesta de Sánchez Moreno, donde al entrar yo ya estaba un buen ramillete de guapas chicas, no vi no obstante de primera intención a Aurora, pero poco después, estaba sin saber cómo, a su lado y charlamos toda la tarde, pero si antes me había parecido

interesante, ahora sí que estaba convencido de que me había enamorado.

[...] Era mi primer amor y no me encontraba preparado para endilgarle una declaración, por lo que después de haber coincidido con ella, sin atreverme a explayarme, decidí lo que me parecía más fácil sistema, el escribirle una carta. En casa escribí y rompí muchos papeles, era más difícil esta asignatura que la de cálculo o resistencia de materiales de la carrera, por lo que en la primera fiesta familiar a la que me invitaron y concurrí para coincidir con Aurora, le espeté mi cursi declaración y, aún convencido de que todas lo son, la mía debía ser la peor ya que no le dije ninguna de las frases que había ensayado, y ella, que quizás la esperaba, la recibió con agrado según a mi me pareció, aunque poniéndose, como era de rigor, muy colorada, y sin mirarme me dijo que no le había sido indiferente, desde la primera vez que me había visto en el patio de la escuela, y, así de sencillo desde aquel momento ya nos consideramos novios.

Aquella noche escribí a casa, a [mi hermano] Carlos, y que desde mi llegada a Puerto Rico había escrito varias cartas, ante la realidad de que el correo entre esta isla y Cuba es casi diario: en mi carta al hermano me dedicaba únicamente a referirle que acababa de ponerme en relaciones con una guapa niña, que se llamaba Aurora Manterola, le cantaba sus excelencias, y le decía que estaba decidido a casarme lo más pronto posible, ya que estaba enamorado por todo lo alto.



Aurora, mi esposa, con nuestro segundo hijo nacido en Puerto Rico. Se le impuso el nombre de Félix.

Cuando esperaba recibir de Carlos una carta de felicitación, recibí una enigmática misiva decepcionante, tomando un poco a broma mi entusiasmo, achacándolo a la borrachera del primer amor, me recordaba que eso del matrimonio es muy serio, y que por eso no le había dicho nada a papá [...].

Como Sánchez Moreno y Patricio, el arquitecto, habían bromeado conmigo por mi interés por Aurora, les pregunté con cierta discreción. [... Sánchez Moreno] me dijo: Bien, te lo explicaré, tú eres sobrino del general don José de la Concha, Marqués de La Habana y varias veces Capitán General de Cuba y, por jurisdicción, de todas las Antillas y por consiguiente de Puerto Rico; Primelles fue una buena persona, hasta que se convirtió en el mayor revolucionario y anti-español de esta Isla, y un Manterola Alvarez, precisamente tío de Aurora, se ha casado con Pilar Primelles¹, yo creo que



Doña Pilar Primelles, esposa de don Ventura Manterola Alvarez.

¹ MONTENEGRO LÓPEZ, Amador (comp.). Memorias de un ingeniero del siglo XIX: Eduardo Cabello Ebrentz (Artífice del Puerto de Vigo) .— Madrid : Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos , 1991.

antes de ser Primelles filibustero, y ese parentesco es, a mi modo de ver, el que preocupa.

[...]

Aquella noche escribí a Carlos, tratando de defender el dictado de mi corazón, creí que me iba a ser muy difícil pero la carta me salió rápida y creo que bien. Claro que yo le pedía que me aclarara lo que yo ya sabía [...] ya que conocía el cerrado modo de pensar de mi familia, y la gran preocupación por la posible reacción de los Concha, que eran en mi casa, y con razón, una verdadera y respetable institución.

[...]

Como yo estaba profundamente enamorado, y estaba decidido a no permanecer más tiempo sólo en Puerto Rico, ya le había hablado a Aurora de boda, a lo que ella algo asustada me dijo que no corriera tanto, ya que en su casa pondrían dificultades, primero por su edad, tenía 16 años, y segundo porque le dirían que terminara la carrera de maestra, que podría acabar en junio del próximo año, ya que era el último curso para obtener el título; y esa fecha podía ser buena para formalizar las relaciones.

Yo estaba negro esperando la carta de Carlos, y naturalmente como todo llega, en el correo del día 8 de septiembre, al llegar a casa, después de haber acompañado a Aurora, vi sobre la mesa de mi habitación la esperada y no

ansiada carta, pero tuve la cobardía o valentía, no sabría calificarlo, de no abrirla, ya que suponía que si la abría de noche no dormiría: cené tranquilo y me acosté; tardé en conciliar el sueño, pero me quedé profundamente dormido hasta que sonó de madrugada el despertador de todos los días.

[Una vez en la oficina] la leí y nada decía que me intranquilizara, me daba noticias [de mis hermanos, de papá], de la transformación mecánica del ingenio Luisa. Pero al dar la vuelta al pliego, empezaba lo que yo temía y esperaba: [el tío Concha, los Manterola y los Primelles].

[...] Me sentí tranquilo al desaparecer el misterio y tener yo la absurda preocupación, fundada en figuraciones sin serio fundamento, por lo que decidí no contestar y seguir mi vida normalmente. [... De mi silencio dedujo mi hermano Carlos en su siguiente carta], arremetiendo contra mis relaciones, que era cosa acabada, lo que no me agradó en absoluto. [Le contesté que si] el general Concha sintiera esos prejuicios, le sobrarían medios legales para apartar a los Manterola de los puestos militares de máxima responsabilidad que tenían en Las Antillas² [...] y porque le conozco muy bien, sé que aprueba mi decisión, y debo comunicarte querido hermano Carlos que he formalizado mis relaciones con Aurora Manterola y pienso casarme en enero o febrero del próximo año de 1895. [...] En los

² El Almirante Vicente Manterola, Jefe Militar del Apostadero de La Habana (1897-1899), fue la autoridad española que encargó el informe sobre el hundimiento del acorazado "Maine", del cual nos ocupamos en el siguiente capítulo.

últimos días del mes de septiembre de 1894, llegó la carta de Carlos, en la que me decía en cuatro líneas que no aprobaban mi decisión y que ellos no podían cambiar de modo de pensar.

[...]

A pesar de la actitud de mi casa, yo no me avenía a romper con la familia y pensé que, una vez casados, debíamos de ir a casa para romper los equívocos de aquella situación, para mí sin fundamento alguno.

[...]

Preparamos lo referente a la boda y, como no iba a venir nadie de mi familia, acordamos celebrarla a primeras horas de la madrugada. El día 2 de febrero de 1895, tal como estaba previsto, a las tres de la madrugada me casé con Aurora Manterola. [...] Salí de mi residencia a la una de la noche, las calles de San Juan estaban desiertas, fui directamente a casa de Auro y, a poco de mi llegada, salimos para la iglesia: Aurora; su madre; su hermano José y Don Andrés Figueroa, su padrastro; y yo. Se celebró la boda a puerta cerrada, la novia, que vestía traje de calle, estaba guapísima, aunque algo pálida, y yo vestía de azul oscuro.

Llegamos a casa sobre las cinco de la mañana y nos esperaban a pie las hermanas de Auro, Josefina y Filomena. [Me entregaron tres cartas de mis hermanos, lamentando la situación y deseándonos felicidad, y las felicitaciones y ramos que fueron llegando de mis compañeros a lo largo de

la mañana] casi me borró el disgusto de la ausencia familiar, y sentí una profunda emoción y agradecimiento.

La comida fue un verdadero banquete de boda en el que, ya sin preocupación alguna, reinó la alegría, no faltó la música de Josefina [... y] una agradable sorpresa al presentarse Auro para sentarse en la mesa con su traje de novia, que era precioso y estaba encantadora, no se lo había puesto para una boda tan sin pompa como la nuestra, pero ahora que ya todo era alegría me encantó que se lo pusiera, ya que con tanta ilusión lo había preparado.”

CENTENARIO 1913 - 2013

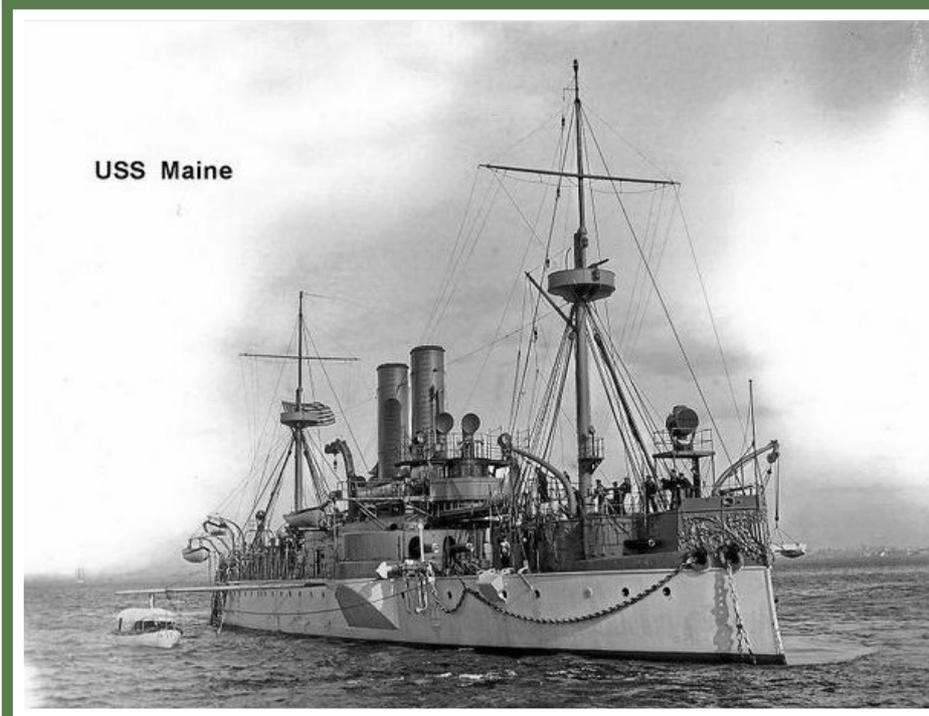
Eduardo Cabello,
artífice del Puerto de Vigo

ANTE-PROYECTO
(DE MEJORA)
DEL PUERTO DE VIGO

Capítulo VI

La independencia de Cuba y Puerto Rico (1895-1898)

USS Maine



Efemérides del Puerto de Vigo



IMAGEN DEL ANVERSO:
Acorazado "USS Maine"
1898.mforos.com

CAPÍTULO VI

La independencia de Cuba y Puerto Rico (1895-1898)

“Vivíamos ya en nuestra casa de la Avenida del Morro, y yo esperaba la llegada del permiso para trasladarme a La Habana, visitar a mi padre y aclarar equívocos. [...] Efectivamente, llegó el permiso el día 17, y el 19, según lo previsto, embarqué en correo de Cuba. [...] Desembarcamos a primeras horas de la tarde y, como nada había dicho de mi llegada, nadie me estaba esperando. Tomé un coche de caballos y subí con Aurora. [...] Paró el coche delante de casa, el corazón me latía con fuerza.

[...]

Mi padre daba unas cabezadas, sentado en una butaca, pero al sentir ruido despertó, me vio, se frotó los ojos e irguiéndose como por un resorte vino hacia mi, me abrazó diciéndome, Eduardo ¡cuánto tiempo!, y me apretaba fuertemente, yo sentía en mi pecho los latidos acelerados de su corazón, y me dijo preguntando ¿no vendrás solo?, a lo que contesté, no papá, te presento a Aurora, mi esposa; se fue a abrazarla y temí por su integridad, si lo hacía con la misma fuerza que a mi.

Los cuatros meses que pasé en Cuba viví en nuestra casa y estuvimos muy atendidos por toda la familia, tanto yo como Aurora, y como si todos obedecieran a una consigna, parecían haber olvidado el asunto, que tanto nos

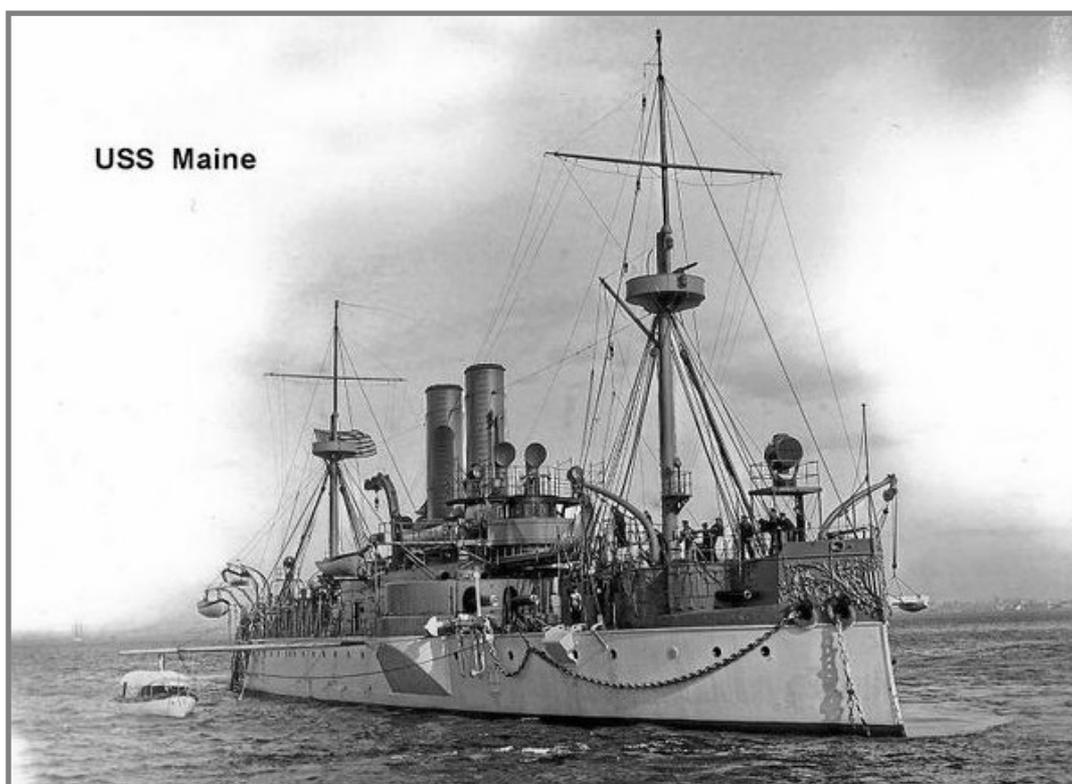
había preocupado a mi y a Aurora. Fijado el día de mi regreso a Puerto Rico, papá quiso que nos reuniéramos todos para comer [...]. Se habló de anécdotas familiares, pero especialmente de la situación política y militar de Las Antillas, desde Cuba la situación se veía mucho peor que desde Puerto Rico, donde la tranquilidad era mayor, pero todos estábamos convencidos que lo que pasara en Cuba daría la pauta para el resto de las islas.

Nuestro regreso a San Juan [...] me había dejado tranquilo en los referente a mi boda [... pero] con creciente preocupación [por los acontecimientos en Cuba]. [...] Ya desde julio se notaba una mejor organización de la guerrilla y de Cuba llegaban noticias de que parecía cierto el desembarco en la isla de los cabecillas Maceo y Martí.

El 15 de febrero de 1898 entra en el puerto de La Habana, en visita de buena voluntad, el acorazado "Maine", y esto hace renacer la esperanza de un buen arreglo, pero el 25 del mismo mes, a las 9,30 de la noche, se produce en el acorazado una explosión, se parte en dos y se va a pique, lo que hace que desde ese momento los acontecimientos se sucedan a gran velocidad y negativamente para nuestra causa.

[El 24 de marzo de 1898 las autoridades norteamericanas emitían informe oficial achacando la explosión del acorazado "Maine" a una mina submarina española. Se niega a España toda facilidad para investigar las causas de la explosión y se le niega hasta el derecho de acercarse a los restos del barco.

Aún con todo, al Almirante Vicente Manterola, Apostadero de La Habana¹, encarga un informe al Capitán de Navío Pedro del Peral, el cual, de la observación de los restos en superficie, concluye que la explosión ha tenido lugar de dentro afuera, en el depósito de munición de proa, por lo que atribuye el origen a causas internas del buque².



Pero Estados Unidos encuentra en esta supuesta agresión la excusa perfecta para su declaración de guerra a España.

¹ Tío de Aurora Manterola, esposa de Eduardo Cabello

² “USS Maine”. 1898.mforos.com

Investigaciones posteriores, en 1975 y 2002, han confirmado el informe de del Peral imputando las causas del siniestro a motivos internos del barco, cuyo hundimiento fue provocado por dos explosiones en el polvorín de proa, y no por ataque alguno³ y ⁴.]

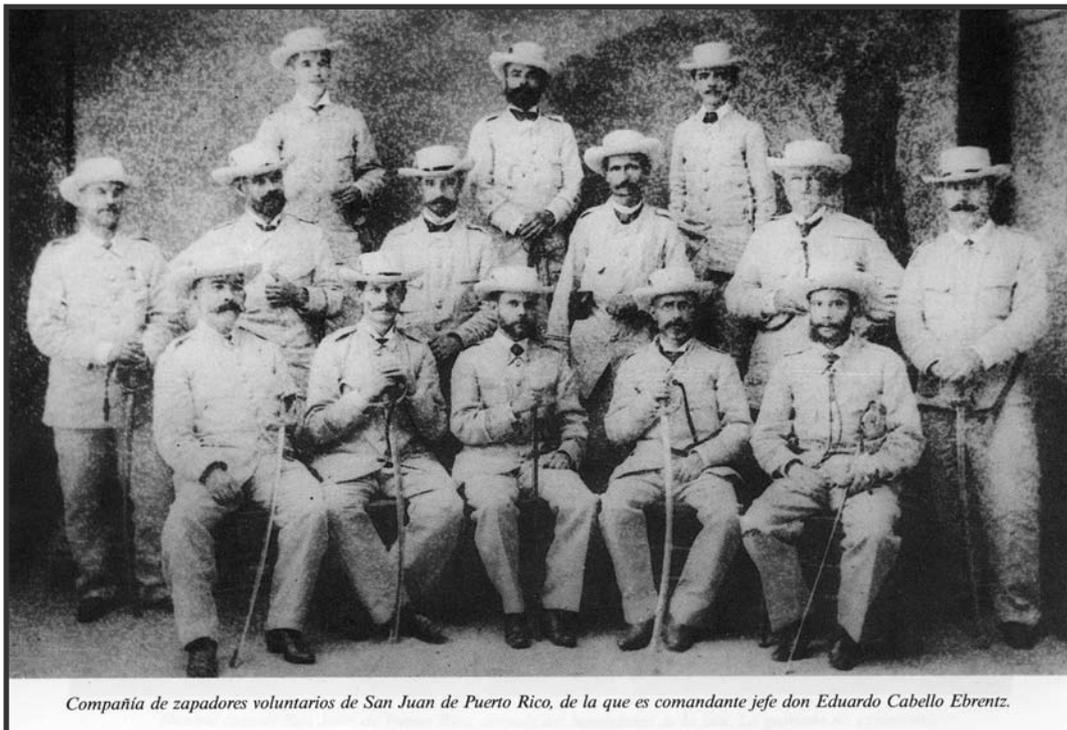


³ Tripulación del “USS Maine”. www.eichikawa.com

⁴ “USS Maine” hundido. www.taringa.net

El día 24 de marzo recibí del Gobierno Militar confirmación de mi nombramiento de Comandante de la Compañía de Zapadores⁵, Auxiliar del Cuerpo de Ingenieros del Ejército [...] con gran disgusto de Aurora [ya que] no permanecía en casa más que muy poco tiempo, e incluso algunas noches tenía que efectuar servicio, por lo que estaba seriamente preocupado por la familia⁶, en la que incluía la familia de Aurora y el personal de servicios de mi casa, el cocinero chino y las dos doncellas: [Li, Hortensia y Clara].

[...]



⁵ MONTENEGRO LÓPEZ, Amador (comp.). *Memorias de un ingeniero del siglo XIX: Eduardo Cabello Ebrentz (Artífice del Puerto de Vigo)*. — Madrid : Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos , 1991. ISBN 84-380-0045-2. Pág. 235.

⁶ Acaba de nacer su segundo hijo, Félix

Se tuvieron noticias confidenciales de que el 12 de mayo la escuadra de los EE.UU. procedería a efectuar el ataque al Castillo del Morro y, como el 23 de abril ya los norteamericanos nos habían declarado la guerra, no sería nada extraordinario que se produjera el ataque. A primeras horas de la mañana, aún muy lejos se avistaba una poderosa escuadra, y como mi casa estaba a no mucha distancia del Castillo, correría inminente peligro de ser alcanzada; salí precipitadamente del acuartelamiento para casa y le dije a Auro: “echa una sábana en el suelo, pon en ella mi uniforme y lo que tengas de más valor, y lo más pronto posible, con Li, Hortensia, Clara y con los niños, os trasladáis a casa de tus padres en la calle de Tronco, que es lugar más seguro, yo tengo que reintegrarme a la mayor brevedad al puesto de mando por si de verdad se produce el bombardeo.

En pocos minutos hizo Auro con el servicio lo que le había indicado, el cocinero Li cargó con el atado, las dos sirvientas una con cada niño y ella portando algunas ropas, especialmente de los niños, abandonaron nuestra casita. Ya en casa de los padres de Aurora, el cocinero quiso regresar a casa para vigilarla y que nadie se aprovechara, y tuvo la suerte de que se entretuvo con conocidos en el regreso, por lo que antes de que entrase en la casa, a los primeros disparos de la escuadra, cayó un obús de regular tamaño que derrumbó por impacto la mayor parte del edificio, aunque solo reventó, sin explotar⁷. El pobre Li regresó lloroso a

⁷ MONTENEGRO LÓPEZ, Amador (comp.). Memorias de un ingeniero del siglo XIX: Eduardo Cabello Ebrentz (Artífice del Puerto de Vigo) .—

contar cómo milagrosamente todos se habían salvado, pero que nos habíamos quedado sin nada.

[...]



Nuestra casa de San Juan de Puerto Rico, después del bombardeo de la isla. La granada no explotó.

[Tras el desembarco norteamericano en Guánica], el 13 de agosto se paralizaron las operaciones por haberse recibido noticias del armisticio, se había perdido la guerra y el 18 de octubre fue cedido Puerto Rico a los Estados Unidos, firmándose en esta fecha el protocolo de entrega oficial.

Madrid : Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos , 1991.
ISBN 84-380-0045-2. Pág. 237.

Con fecha 18 de septiembre ya se daba por segura la cesión de Puerto Rico a Norteamérica, por lo que los funcionarios de Obras Públicas nos reunimos en la oficina, y como la mayoría, por no decir todos, veíamos muy mal el panorama, se acariciaba la idea de repatriarse a la mayor brevedad, incluso los casados con portorriqueñas que, yo también me incluyo, éramos bastantes, e incluso a los que habían simpatizado con los independentistas y hasta con los unionistas se les estaba pasando el entusiasmo ante la actitud de los ocupantes de la isla que se portaban más como vencedores que como amigos. Se redactó una instancia dirigida al Gobernador General, que llevaría fecha de 23 de septiembre, y que literalmente decía: “Excmo. Sr. Los que suscriben, funcionarios de la Administración Civil de esta isla, con derecho a pasaje oficial, respetuosamente exponen que, deseando impetrar del Gobierno Supremo pasaje gratis para sus familias a V.E. suplicamos se digne transmitir cablegráficamente al Excmo. Sr. Ministro de Ultramar tan naturales aspiraciones.” Se transmitió a la Península la petición de pasaje gratuito, y la contestación concediéndolo vino a corto plazo, y el día dos me fue comunicada, con explicación del trámite a seguir, que era sencillo, aunque la dificultad podría estar en la falta de plazas en los barcos de pasaje que hacían la ruta a España.

[...]

Conseguí billetes de repatriado para el correo del 28 de octubre de este desastroso año de 1898, y empecé a hacer los preparativos que me preocupaban, ya que iríamos solos

Aurora, los dos niños y yo, ya que los padres de Auro aún no habían conseguido el pasaje.

Teníamos una profunda tristeza aquel día del embarque, que tenía que ser triste ya que éramos unos derrotados, que perdiéramos la guerra, que siendo nuestra éramos ajenos a ella, y no obstante habíamos perdido ya que íbamos repatriados y abandonábamos una tierra que nos había sido grata, y no dejábamos en ella ni casa, porque la única granada que destruyera una vivienda en San Juan se había cebado precisamente con la nuestra.

Íbamos familiarmente repatriados, pero profesionalmente a la aventura del éxito o del fracaso, ya que seguramente no sería bien recibido, al resultar un intruso que frenaría el ascenso de otros por mi causa, aunque no por mi culpa, circunstancia que no se iba a valorar, ya que era lógico que solo vieran el perjuicio. No obstante no me podría quejar, ya que había despreciado una oferta, [la que me habían hecho las autoridades norteamericanas de permanecer en mi puesto dada mi nacionalidad estadounidense,] que podía haber sido rosa sin espinas y quizás el éxito fácil y no tener que navegar en un barco cargado de dolor y desilusión, como en el que íbamos.

Temía el dolor de la despedida, y me preocupaba la del servicio, ya que la familia de Aurora pronto se reuniría con nosotros, pero Hortensia y Clara, que habían tomado un gran cariño a Auro y a los niños, habían sido sorprendidas varias veces llorando desde que se les había enterado de nuestra marcha.

El cocinero estaba también muy triste, me dio en el muelle un gran abrazo, toda esta tristeza era consecuencia de una guerra absurda. El chino Li había traído un grande y pesado paquete, y él mismo lo había entrado en el camarote, dejándolo en un rincón del suelo; era un bulto cubierto con un grueso papel sobre el que había sido escrito mi nombre. Cuando el barco ya había iniciado su marcha, el papel se rompió y asomó un trozo de hierro. Rompí el resto del papel, y lo embalado era el trozo de una granada de cañón de bastante calibre, y en su hueco había un papel escrito que dice: Patrón, bomba que destruyó nuestra casa, nos dejó sin nada, es lo único que tengo para demostrarle mi gran Cariño. Li”

El barco ya, a velocidad de crucero, se alejaba de Puerto Rico, a Auro le cayeron dos gruesas lágrimas y yo en secreto prometí guardar el obsequio de Li, como si se tratara de una joya.”





GACETA DE MADRID

PARTE OFICIAL

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

SS.MM. el REY y la REINA Regente (Q.D.G.) y Augusta Real Familia continúan en esta Corte sin novedad en su importante salud.

REAL DECRETO

De acuerdo con el Consejo de Ministros; en nombre de Mi Augusto Hijo el REY D. Alfonso XIII, y como REINA Regente del Reino,

Vengo en autorizar la presentación á las Cortes de un proyecto de ley autorizando al Gobierno para renunciar á los derechos de soberanía y para ceder territorios en las provincias y posesiones de Ultramar, conforme á lo estipulado en los preliminares de paz convenidos con el

Gobierno de los Estados Unidos del Norte de América.

Dado en Palacio á cinco de Septiembre de mil ochocientos noventa y ocho.

MARÍA CRISTINA

El Presidente del Consejo de Ministros,
Práxedes Mateo Sagasta.

A LAS CORTES

Las adversidades sufridas por nuestras armas en la desigual lucha que el honor nacional y el mantenimiento de nuestro derecho impusieron, nos privaron rápidamente de los elementos necesarios para continuarla. Era insuficiente el valor generoso del soldado de mar y tierra; lo era también la serena firmeza de la Nación, dispuesta y pronta siempre á dar su sangre y medios por la honra de nuestra bandera; separados por anchos mares

de los territorios que hubiéramos de guardar, cercados éstos y en estrecho bloqueo imposible ya de romper con la escasa flota, residuo de nuestros infortunios, fue imperioso al Gobierno de S. M. reconocer la evidente irremediable y dolorosa que le dictaba el deber de poner término á la guerra.

Inmensa pesadumbre ha sido para el Gobierno la responsabilidad contraída en las negociaciones de los preliminares de paz.

Con plena conciencia de sus obligaciones hacia la Patria hubo de ajustarlos, aceptando la exigencia de crueles desmembramientos necesariamente impuestos.

Por ellas, porque la paz se ha de lograr á costa de cesiones territoriales y renuncia de soberanía, juzgó el Gobierno procedente solicitar el voto de las Cortes antes de convenir el Tratado definitivo, de cuya ratificación se dará cuenta en su día á las dos Cámaras, según previene la ley fundamental del Reino.

Hoy el Gobierno de S. M., cuya sobriedad en la expresión no será censurada por la Representación Nacional, que comparte sus tristezas, limitase á someter á las Cortes el siguiente

PROYECTO DE LEY

Artículo único. Se autoriza al Gobierno para renunciar á los derechos de soberanía y para ceder territorios en las provincias y posesiones de Ultramar, conforme á lo estipulado en los preliminares de paz convenidos con el Gobierno de los Estados Unidos del Norte de América.

Madrid 5 de Septiembre de 1898.

El Presidente del Consejo de Ministros,
Práxedes Mateo Sagasta.

El Ministro de Estado,
Juan Manuel Sánchez y Gutiérrez de Castro

El Ministro de Gracia y Justicia,
Alejandro Groizard.

El Ministro de la Guerra,
Miguel Correa.

El Ministro de Marina,
Ramón Auñón.

El Ministro de Hacienda,
Joaquín López Puigcerver.

El Ministro de la Gobernación,
Trinitario Ruiz y Capdepón.

El Ministro de Fomento,
Germán Gamazo.

El Ministro de Ultramar,
Vicente Romero Girón.

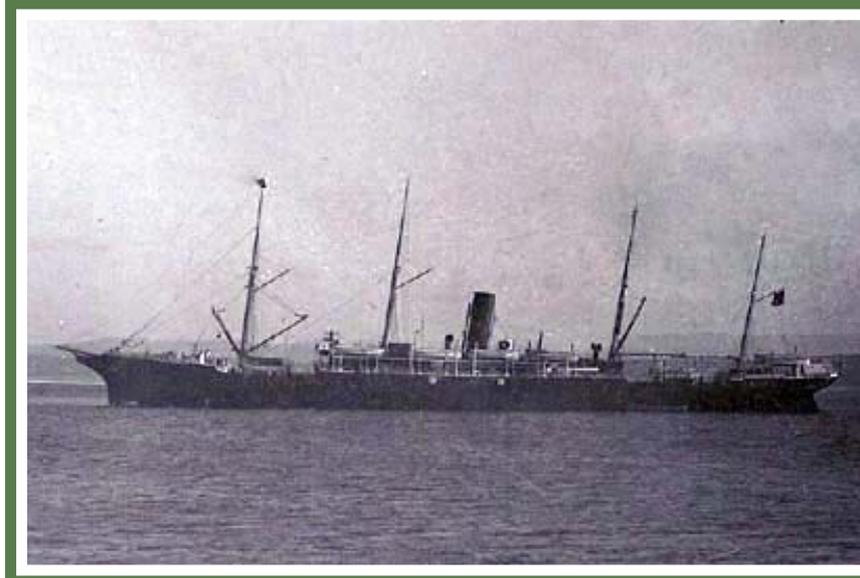
CENTENARIO 1913 - 2013

Eduardo Cabello,
artífice del Puerto de Vigo

ANTE-PROYECTO
(DE MEJORA)
DEL PUERTO DE VIGO

Capítulo VII

El regreso a España:
destino, Lugo (1898-1899)



Efemérides del Puerto de Vigo



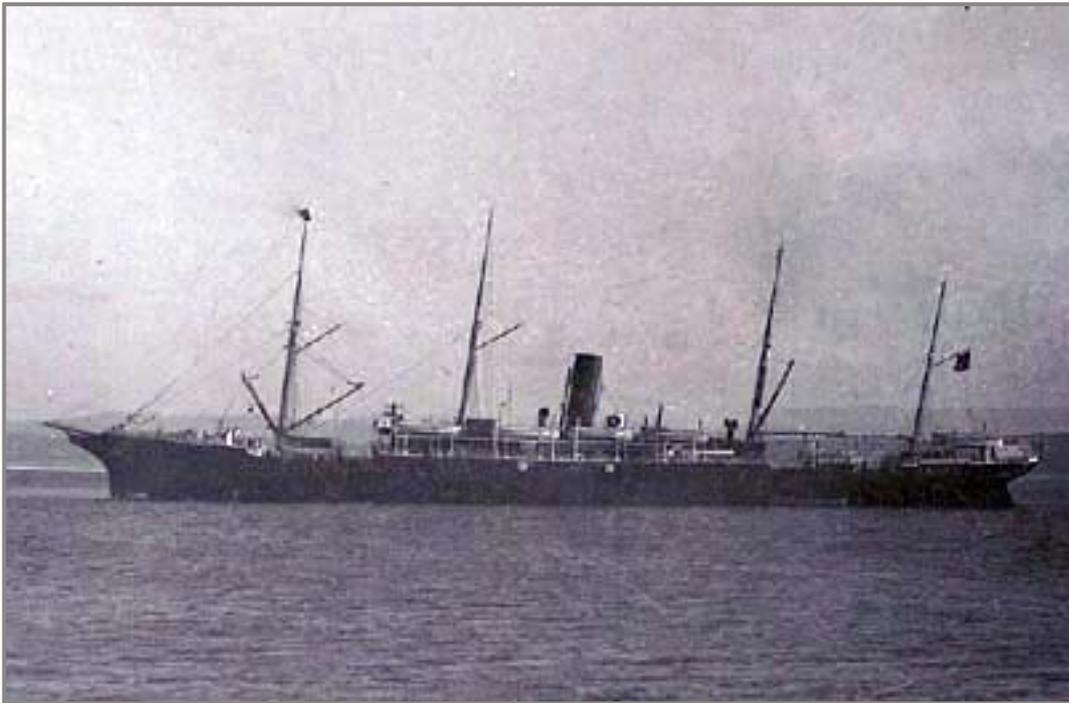
IMAGEN DEL ANVERSO:
Buque "Reina María Cristina"
www.buques.org

CAPÍTULO VII

El regreso a España: destino, Lugo (1898-1899)

“Aquel día 15 de octubre de 1898, que a bordo del “María Cristina” abandonamos Aurora, los niños y yo Puerto Rico, sería siempre una fecha triste a recordar, o mejor para no recordar. [...] Llegamos a Cádiz muy temprano el 28 de octubre [y de Cádiz nos fuimos a Madrid].

[...]



Se nos recibía en todas partes con bastante frialdad, resultábamos unos intrusos y éramos intrusos molestos, no

se nos podía negar lo que pedíamos, ya que estaba claro nuestro derecho, pero no había cordialidad ni gusto en atendernos. Di muchas vueltas, hice muchas esperas y traté de resolver, pero este primer día poco pude conseguir. No quería molestar a los amigos, pero tuve que dirigirme a las altas esferas y, después de varios días, pude centrar algo las cosas. Se trataba de despacharme alegando que no había vacantes, pero a todo tuve que oponer que no solicitaba empleo, sino el reingreso en el Cuerpo, según disponía el R.D. de 7 de abril de 1898, ya que el reconocimiento de este derecho dependía del tiempo servido en Ultramar, y a mi me excedía en mucho ya que había estado en Puerto Rico siete años.

Centré mi petición, sin molestar a nadie, en ese derecho, presentando los correspondientes escritos y solicitando el sellado de las copias. Para no impacientarme, convencido de que todo estaba en marcha, nos fuimos todos a Argomilla a visitar a los tíos, para presentarles a mi esposa Aurora y conocieran a los niños. Estuvimos en Santander y La Torre, donde fuimos recibidos con la amabilidad de siempre, pero estaba intranquilo, por lo que abreviamos la estancia y nos trasladamos a Madrid. Al llegar al hotel, tenía una nota de mi prima Carmen, hija del general Concha (D. José); fui a visitarlos y me dijo recibiera carta de La Habana, en que le decían que mi padre estaba mal, que habían querido avisarme pero tal como estaban las cosas, con las hostilidades de la guerra, interrumpidas las comunicaciones con San Juan, fue imposible. Que se había agravado y, el día 11 de septiembre

falleció a las 6 de la mañana, y que cuando consiguieron comunicar con Puerto Rico ya habíamos salido nosotros para España. Me hizo tal impresión que tuve que sentarme y me quedé anonadado [...]. Regresé en coche al hotel. Llegué tan impresionado que Aurora creyó que estaba malo.

A los dos días fui al Ministerio¹, ya había sido concedido mi reingreso en el Cuerpo, pero de momento quedaba en expectativa de destino, no se tenía ni idea de a dónde podrían destinarme.



El día 10 de noviembre, Antonio Valenciano, [amigo y compañero de promoción, aquel mismo que protagonizara el brindis con champán en la cena de Lhardy

¹ Postal del Ministerio de Fomento de España (Madrid).
www.almirante23.net

cuando fuimos admitidos en la Escuela de Caminos], vino a verme al hotel, venía con su esposa para conocer y saludar a Aurora. Charlamos de varias cosas, y de las dificultades que se ponían a los repatriados, estaba indignado y me adelantó que creía que estaba destinado a Lugo, y que inmediatamente de tomar posesión, que tratara de pedir mejor sitio, ya que el clima no podía ser bueno viniendo de Las Antillas.

El día 16 de noviembre, con bastante calor en Madrid, me entregaron las credenciales y los pases para el ferrocarril. Casi en todo el recorrido el cielo estaba estrellado y sin nubes, pero cerca de Lugo ya estaba nublado, hacía frío y caía una lluvia fina y constante.

Tomé posesión el 23 de noviembre de 1898. La oficina no tenía calefacción y en invierno, naturalmente del calendario, sólo unos braseros “calentaban” los despachos. Cuando estaba nublado y con niebla, que llegaba a las ventanas, era preciso tener las luces encendidas todo el día. El despacho que me habían asignado era aceptable en comodidad y amueblamiento, pero yo no podía sacarme el gabán, y si me sacaba el sombrero lo hacía por educación ya que por la temperatura me dejaría estar cubierto.

En la oficina el personal era atento y agradable, Aurora había sido visitada por las esposas de dos compañeros, que eran muy simpáticas, y se le habían ofrecido para orientarla. Con indecisión, empezamos a buscar casa, intentando encontrarla amueblada, cosa que

conseguí en la Plaza de Santo Domingo² y así, con la distracción de instalarnos y la mejoría del tiempo en que asomaba algún rayo de sol, pensamos que seríamos fáciles de adaptar al ambiente, ya que toda la gente con la que habíamos entablado relación o amistad era, en realidad, afectuosa y encantadora.



El pueblo, antiguo, con grandes casas, buen mercado y magníficas iglesias de las que hay que destacar el interior de la catedral³ y la parte posterior del crucero, lo hacían interesante. [...] El pueblo estaba en realidad todo dentro de las murallas romanas⁴, que lo circundaban, ya que fuera de ellas apenas había casas.



² Postal de la Plaza de Santo Domingo (Lugo). www.todocoleccion.net

³ Panorámica de la ciudad Lugo. ondasatlanticas.blogspot.com

⁴ Vista aérea de la muralla romana. unpuentedepalabras.blogspot.com

La falta de sol, la gran humedad y el frío, intenso a mi modo de ver, me preocupaban [...]. Todos me animaban diciendo que el tiempo iba a mejorar, pero poco se notaba en el ambiente, que a mi me parecía cada día peor, pero la niña, que era delicada y tanto nos preocupaba, se adaptaba perfectamente a aquel clima y hasta había mejorado sensiblemente.

Entramos en el invierno y, para que se notara, nos obsequió con una nevada⁵, aunque tengo que reconocer que, comparada con las de Philadelphia, era pequeña; pero el frío me parecía a mi más intenso. En las heladas nocturnas eran muy bajas las temperaturas, porque la humedad relativa del aire se acercaba a los 97% y los carámbanos que por la mañana colgaban de los tejados eran aterradores por su longitud, ganándole a los que de niño comía a escondidas en nuestra casa de Philadelphia, y me llamó la atención la existencia de un funcionario municipal que, con una larga vara, los hacía caer a la calle para evitar el daño que podían causar si alcanzaban a un transeúnte.



[...Otra] cosa que me llamó la atención: los paisanos gallegos tienen un calzado totalmente hecho de madera

⁵ Lugo nevando. Fotografía: Xosé Marra. www.elpais.com

abuecada, de una sola pieza, su nombre creo que “zocas”. Ese calzado, que también utilizan en Asturias con algunas variantes, es según dicen caliente y cómodo, aunque yo no fui capaz de dar un solo paso con él y comprendo que, acostumbrándose, es un calzado no sólo práctico sino también indispensable para circular por las veredas rurales, sin pavimentación alguna y con cantidad de lodo, teniendo no sólo secos los pies sino también calientes ya que, bien preparadas, caben dentro de las citadas “zocas” otros calzados, incluso de abrigo. Pues bien, al llegar a la sociedad o casino, y en lo que podríamos llamar portería o conserjería, bien alineados contra la pared, estaban más de veinte pares de “zocas” de madera, que los socios dejaban en aquel lugar para entrar en los salones.

Terminado el verano se entraba en el otoño, pero eso sólo era en el calendario ya que en Lugo seguíamos como en diciembre. Asimilaba mal aquel clima de gran humedad y frío, aunque lo peor era la ausencia de sol que empezaba a producirme un malestar general y un desequilibrio nervioso tremendo. Un día, allá por el mes de marzo, en charla con el jefe, me preguntó si yo había solicitado Lugo porque, viniendo de Puerto Rico y siendo criado en Cuba, sólo un enemigo podría haberme destinado a esta ciudad.

Ante el quebranto de mi salud y las dificultades que encontraba para ser destinado a otro lugar, empecé seriamente a pensar en solicitar licencia por enfermedad mientras no mejorase. [...] Había tomado posesión en la Jefatura de Obras Públicas de Lugo el 23 de noviembre de

1898 y se concedía la licencia por enfermo once meses y 25 días después de mi llegada, o sea el 17 de septiembre de 1899. [...] Escribí a Vigo, a la familia de Aurora, que ya llegados de Puerto Rico, se habían instalado allí y le encargaba me buscaran una casa con finca para trasladarnos toda la familia a Vigo y tratar de restablecerme poniéndome en cura.

Nos decidimos a salir para Vigo haciendo el viaje en tren vía Madrid, que partía de Lugo a las 10,30 de la mañana con trasbordo en Monforte, utilizando uno, recién inaugurado, enlace de las líneas del M.Z.O.V.⁶ con las del norte. Tanto mi esposa como yo nos quedamos impresionados de la cantidad de personas que vinieron a la estación, a más de la casi totalidad de la plantilla de la oficina. Parecía que se marchaba un gran personaje y era sólo la marcha de un funcionario enfermo, avejentado, y quizás también por eso impresionaría más la juventud de Aurora. Aquellas encantadoras gentes de Lugo, en tan poco tiempo, nos tomaron afecto como para traernos flores y golosinas para los niños, y me emocioné cuando el jefe y los compañeros me abrazaron y el personal me dio fuertes apretones de manos con lágrimas en los ojos.”

⁶ Compañía de Ferrocarriles de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo, concesionaria de la línea

COMPañIA DE LOS FERROCARRILES
DE
MEDINA DEL CAMPO A ZAMORA
Y DE
ORENSE Á VIGO.

LÍNEA DE _____

*Proyecto de un muelle de hierro en prolongación
del de La Lage en el puerto de
Vigo.*

PLANOS

Indice

- N.º 1. - Plano de los sondeos en el emplazamiento del muelle.*
- N.º 2. - Plano, perfil longitudinal y transversal.*
- N.º 3. - Detalle de la sección transversal en el centro del muelle.*
- N.º 4. - Detalle de la sección transversal en el extremo del muelle.*

1.884

Expediente de Concesión a la compañía MZOV para la construcción de un muelle de hierro en el Puerto de Vigo. Año 1884.

Archivo General del Puerto de Vigo. Sig. 001404-09/13

CENTENARIO 1913 - 2013

Eduardo Cabello,
artífice del Puerto de Vigo

ANTE-PROYECTO
(DE MEJORA)
DEL PUERTO DE VIGO

Capítulo VIII

La llegada a Vigo (1899)



Efemérides del Puerto de Vigo



IMAGEN DEL ANVERSO:

Monumento de la Cruz Roja de Vigo a los soldados españoles muertos en la ciudad tras su repatriación desde Cuba y Filipinas en 1898, en el cementerio de Pereiró (Vigo).

Fotografía: Beatriz Bruna, 2013

Colección fotográfica para las "Efemérides del Puerto de Vigo". Archivo General del Puerto de Vigo

CAPÍTULO VIII

La llegada a Vigo, 1899

“Llegamos a Vigo ya anochecido [...]. Las hermanas de Aurora, Josefina y Filomena, nos esperaban trasladándonos en un coche a su casa. Lo que vimos de Vigo nos hizo buen efecto y eso que la vivienda de la familia estaba en las afueras de la ciudad, calle de Colón, que era El Ensanche¹.

[...]

La finca y casa que habían alquilado, según mis deseos, estaba a las afueras, y a lo menos dos kilómetros de



la ciudad. Era una finca espaciosa² y en su frente tenía una casa de dos plantas, muy amplia, casi podíamos decir que un palacete, esa propiedad era de un político llamado Antonio López de Neira.

¹ Véase “Efemérides del Puerto de Vigo”, núm. 3: “José Elduayen”

<http://es.calameo.com/books/002395358678223ea7cf7>

² MONTENEGRO LÓPEZ, Amador (comp.). Memorias de un ingeniero del siglo XIX: Eduardo Cabello Ebrentz (Artífice del Puerto de Vigo) .— Madrid : Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos , 1991. ISBN 84-380-0045-2. Págs. 249.

[...] Empezamos a conocer a gentes del barrio y un día, muy amablemente, vino a visitar a su inquilino D. Antonio, un hombre graciosísimo y simpático.

El 31 de diciembre de 1899 terminaba un siglo que había sido muy agitado. Se preparaban grandes fiestas en todo el mundo, más para recibir al nuevo que para despedir al que se iba. En un principio estaba satisfecho del siglo XIX ya que en él había nacido, terminado mi enseñanza y conseguido el Título de Ingeniero, se me destinara a San Juan de Puerto Rico, había conocido a mi esposa, nos casamos y teníamos dos hijos, no tenía por consiguiente quejas del siglo, pero desde la pérdida de la más absurda de las guerras, que fue la de Las Antillas, todo parecía torcerse y me cogía la llegada del nuevo siglo enfermo y desilusionado. [...] El nuevo siglo se recibió con fiestas, cabalgatas, bailes de sociedad y grandes tiradas de fuegos artificiales. Hasta el lugar en que nosotros residíamos llegaban los ecos de las verbenas y otras fiestas que organizaban las sociedades recreativas que existían, especialmente en Vigo la Sociedad del Gimnasio, con locales en la calle del Príncipe.

[...]

Para pasar el rato, e indudablemente ya más repuesto, leía el periódico, FARO DE VIGO, sin dejar ni los anuncios y así me enteraba de una cantidad de noticias que normalmente me hubieran pasado desapercibidas. En la segunda quincena de enero vino a Vigo D. Miguel de Unamuno, invitado a dar una conferencia en una sociedad

recreativa. Es un joven que tiene 37 años pero sus excentricidades y su liberalismo le han dado nombre. Me hubiera gustado ir a oírle, pero aún me molestan mucho el ruido y las aglomeraciones.

[...]

Ya entrando la primavera, [...] este mayo me recuerda a las primaveras de Madrid, aunque más fresco, me encuentro mejor y más animado. [...] Me he lanzado a dar largos paseos, llegando incluso al núcleo de la ciudad de Vigo que me agrada conocer, haciendo el recorrido a pie desde el barrio del Calvario, donde está emplazada nuestra vivienda y, aunque regreso en coche, ya que noto mucho la cuesta que es preciso ascender para llegar al barrio, me tonifica. Así, en esos recorridos pude enterarme de que una de las cosas que faltaban en Vigo era un teatro, por lo que un grupo de vecinos iniciaron la construcción de un buen coliseo, amplio, moderno y cómodo y, aunque la edificación exterior es sencilla, tiene cuatro fachadas con frente a sendas calles. La sala de espectáculos, el patio de butacas y las entradas están muy bien dispuestas y elegantemente decoradas, con un amplio escenario para toda clase de espectáculos teatrales y líricos.

[...]

Ya pasado el verano me he encontrado en franca mejoría por lo que he empezado a hacer gestiones para mi reingreso, sin perder la oportunidad y la posibilidad de que en el próximo año pueda ser segura la vacante de plaza en la Jefatura de Obras Públicas de Pontevedra. Me considero

aclimatado a Vigo que es una ciudad con gran dinamismo, gente trabajadora y amable, aunque me da la impresión de que no es muy abierta y comunicativa y sí más bien reservada pero cuando de verdad son amigos se entregan sin reserva, y que son gentes de gran corazón. Vigo está llamada a ser una gran ciudad, así lo reconocen los profesionales e industriales de otros meridianos que llegaron a Vigo para una corta temporada y aquí se afincaron definitivamente, por lo que no es extraño que a mi me haya ganado completamente en tan poco tiempo.

[En 1903, completamente restablecido, me conceden el reingreso y tomo posesión en la Jefatura de Obras Públicas de Pontevedra], *asignándoseme la zona sur de la provincia, concediéndome residencia accidental en Vigo. [...] Después del volumen de obra que tenía asignado en Puerto Rico, me pareció descansado el trabajo encomendado.*

[...]

Terminaba el año 1904, que había sido muy movido en Vigo: el encuentro del rey Alfonso XIII y el Kaiser, la visita de la escuadra rusa, la búsqueda de los tesoros de Rande... [...] El día 4 de mayo de 1905 llega a Vigo, a bordo del “María Cristina”, la Compañía Italiana de Carlos Dusi, mañana debuta en el Teatro Tamberlick³ donde pondrá, en calidad de estreno en Vigo, la obra de D. José de Echegaray “Mancha que limpia”, que es ingeniero de

³ www.farodevigo.es – Fotografía de la fachada del Gran Teatro Circo Tamberlick. Fotografía: Pacheco

Caminos y gran literato, que ha sido galardonado con el Nobel de Literatura⁴.



Hace tiempo que no he tenido ocasión del ir al teatro, en realidad desde que salí de Madrid, aunque alguna vez en San Juan, no con mucha calidad, he tenido ocasión de recrearme en mi gran afición. Así que como conozco el libreto, aunque no tuve ocasión de verla, no quise perdérmela. Fue presentada en un teatro existente, no muy vistoso, que lleva el nombre de Teatro Circo Tamberlick, ya que fue construido para teatro y circo, con una complicada instalación móvil, pero fue inaugurado con ópera que cantó el gran Tamberlick, por lo que al nombre de Teatro Circo le agregaron el del famoso cantante. [...] En esta ciudad hay bastante afición al teatro, pero como está

⁴ Véase “Efemérides del Puerto de Vigo”, núm. 7: “El estanco del Puerto (1909-1997)” <http://es.calameo.com/books/00239535800aca0c9ea32>

muy lejos del resto de España y en esta región sólo Vigo y La Coruña son plazas para espectáculos teatrales que puedan compensar el desplazamiento, no se atreven las empresas a exponerse a un fracaso económico y, aunque pueden tener la seguridad de cubrir el aforo, por falta de capacidad puede no ser negocio.

Entre el correo que diariamente recibía en la oficina venía un sobre que me llamó la atención ya que la dirección era personal, y en el membrete decía: “Comisión promonumento de repatriados de Cuba”. En el interior se me invitaba a la inauguración de un monumento funerario, erigido por la Asamblea de la Cruz Roja de Vigo. Vigo había recibido por su puerto gran número de repatriados, a los que habían atendido con cariño y desprendimiento y de los que no pocos, a pesar de las atenciones, habían fallecido antes de que pudieran ser enviados a sus pueblos natales por lo que el monumento tendía a dar a los fallecidos en Vigo, una sepultura digna; estaba en el cementerio de la ciudad, llamado Pereiró. [...] Les pedí disculpas por no asistir al acto ya que, habiendo estado enfermo, aún no me consideraba con fuerzas. Les indicaba que había visto la obra, que alababa sinceramente, pero que me había causado mucha tristeza⁵⁶.

⁵ Véase “Efemérides del Puerto de Vigo”, núm. 9: “¡Más se perdió en Cuba!” <http://es.calameo.com/books/0023953581bdd84d7b860>

⁶ Monumento de la Cruz Roja de Vigo a los soldados fallecidos en la ciudad tras su repatriación de Cuba y Filipinas en 1898. Cementerio de Pereiró. Fotografía: Beatriz Bruna, 2013. *Archivo General del Puerto de Vigo*



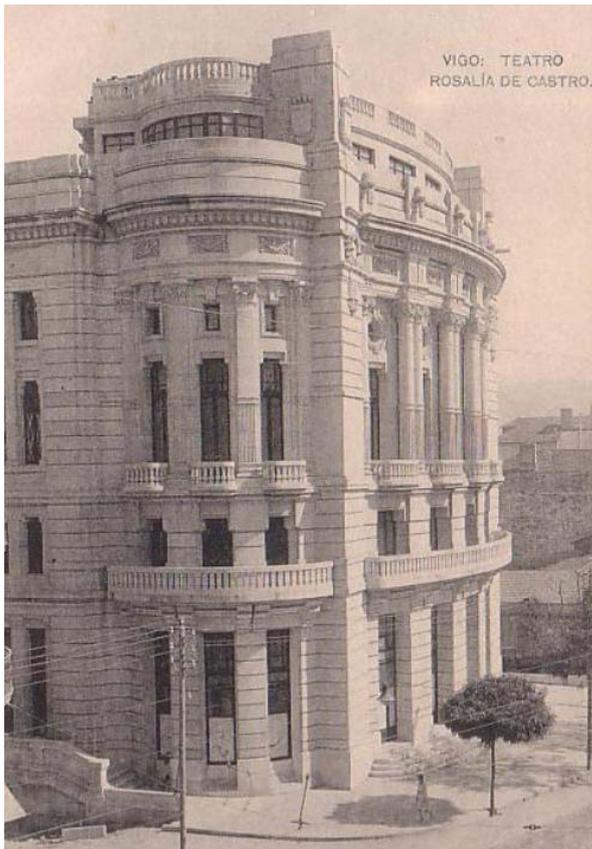
El 25 de agosto me nació una niña en nuestra casa del Calvario, se le puso de nombre M^a Luisa⁷ y fue bautizada en Sta. Cristina de Lavadores, parroquia a la que pertenecíamos. En ese momento mi hijo mayor tenía 10 años y fueron padrinos de la niña sus hermanos Aurorita y Félix. En el plan familiar alegró la casa este nacimiento de mi tercer hijo, una niña.



⁷ María Luisa Cabello Manterola contrajo matrimonio con Amador Montenegro López - Saavedra, compilador y transcriptor de las Memorias autobiográficas de Eduardo Cabello, a las que rendimos tributo con estas “Efemérides del Puerto de Vigo” dedicadas a su figura. En la fotografía, en el centro, los contrayentes, Amador Montenegro y María Luisa Cabello, y a la izquierda de Amador, Eduardo Cabello Ebrentz. Fotografía: Ksado. *Archivo Familia Montenegro*.

Página opuesta: MONTENEGRO LÓPEZ, Amador (comp.). Memorias de un ingeniero del siglo XIX: Eduardo Cabello Ebrentz (Artífice del Puerto de Vigo) .— Madrid : Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos , 1991. ISBN 84-380-0045-2. Pág. 303, incendio del Teatro Rosalía de Castro

Después del incendio del teatro Rosalía de Castro, un martes de Carnaval, 8 de febrero de 1910, Vigo se quedó prácticamente sin salas de espectáculos, por lo que las autoridades y amigos de D. José García Barbón le animaron para que lo reedificara. La obra emprendida por Barbón era



en realidad magnífica, pero cayó en manos de D. Antonio Palacios, un gran artista pero mal economista, y la obra se prolongó años. Aunque cortando y recortando, se inauguraba el 23 de abril de 1927⁸, lo que constituyó un gran acontecimiento social y teatral para Vigo, que volvió a tener un gran teatro como no habría podido soñarlo gracias a la

⁸ Teatro García Barbón previo a su inauguración.
arquitecturavigo.blogspot.com.es

esplendidez de García Barbón, que era un buen negocio para los empresarios y un orgullo para Vigo, pero un mal negocio, por sus escasos beneficios, para el propietario, y más que eso mecenas, a quien nunca la ciudad agradecerá lo suficiente su desprendimiento en esta obra y en otras de carácter cultural y social.”

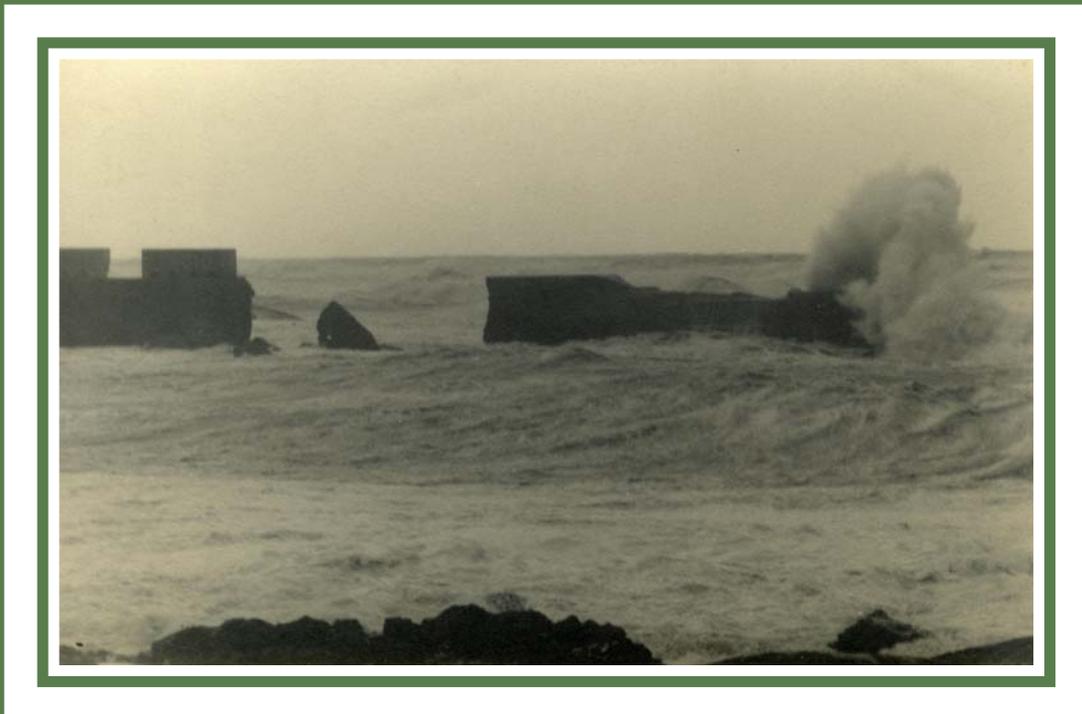
CENTENARIO 1913 - 2013

Eduardo Cabello,
artífice del Puerto de Vigo

ANTE-PROYECTO
(DE MEJORA)
DEL PUERTO DE VIGO

Capítulo IX

Jefatura de Obras Públicas de Pontevedra (1903-1908)



Efemérides del Puerto de Vigo



IMAGEN DEL ANVERSO:
Puerto de A Guarda, temporal de 1948
Autor desconocido
Archivo General del Puerto de Vigo
Reg. 00089

CAPÍTULO IX

Jefatura de Obras Públicas de Pontevedra (1903 – 1908)

“En el primero de junio de 1903 ya tenía noticias de que había sido atendida mi solicitud de reingreso a la Jefatura Provincial de Costas de Pontevedra. Me trasladé a Pontevedra a tomar posesión y [...] se me asignó la zona sur de la provincia, concediéndome residencia accidental en Vigo. Seguidamente me fue entregada una copia de los servicios de la zona que se relacionan: “Obras y estudios de nuevas carreteras, conservación de los puertos de La Guardia y Bayona, faros de Silleiro¹ y Graña y balizamiento de las rías de Vigo y Bayona” [...].



¹ BRUNA QUINTAS, Beatriz: “La luz del faro de cabo Silleiro: 150 años guiando en la noche” .— En: Revista de Obras Públicas .—Madrid : Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos , diciembre 2012 ; nº 3.538.

Véase Además “Efemérides del Puerto de Vigo”, núm. 2 – julio, 2012: “El faro de cabo Silleiro” <http://es.calameo.com/read/00239535827fa2dc054d7>

Primero en mi casa del Calvario y luego, por deferencia del ingeniero jefe de la Junta de Obras Públicas del Puerto de Vigo, D. Fernando García Arenal, en un pequeño espacio monté mi oficina y rápidamente tomé contacto con el trabajo asignado, en compañía del ayudante de la zona. Una vez efectuado el recorrido, me preocupaba la atención que había de dispensar al balizamiento de la Bahía de Vigo, al puerto de La Guardia y a la Travesía de Vigo, el resto del trabajo era normal y sin preocupaciones especiales, ya que en proyectos había que esperarse la orden de ejecución, y en la construcción y reparaciones, al ritmo y plazos de las contratas.

Después del volumen de obra que tenía asignado en Puerto Rico, me pareció descansado el trabajo encomendado, aunque me había preocupado al hacer la primera visita al puerto de La Guardia, por el estado de conservación de la obra realizada y, efectivamente, aquel invierno, tuve que atender varias veces La Guardia, para reparar los destrozos que causaban los temporales en la escollera de la defensa del puerto.

[...]

En el mes de enero de 1904, un fuerte temporal me produjo la primera preocupación en el puerto de La Guardia, donde las olas quebraron la escollera existente, poniendo en peligro las embarcaciones amarradas en la rada. Rápidamente hubo que preparar los materiales para la reparación, que fue preciso acometer aún con fuerte vendaval. El mar era muy grueso y, gracias a un favorable

giro del viento, se vertió la piedra que tenía para proteger la rada y se solicitaron las consignaciones, a cargo de reparación de daños por los temporales. Como esas consignaciones eran siempre escasas, fue redactado rápidamente un proyecto de defensa definitiva y mejora del puerto de La Guardia², que, no obstante, tiene grandes dificultades para conseguir una perfecta estabilidad, por la fuerte rompiente a que está sometido, aun con temporales de fuerza media, y quizás también por el sistema de orientación de la defensa, en la que parece que no se tuvo en cuenta ni la fuerza, ni la dirección de los vientos dominantes con los temporales de la invernía, quizás porque este puerto ha adquirido una importancia imprevisible.



² Puerto de A Guarda durante un temporal. Autor desconocido, 1948. Archivo General del Puerto de Vigo. Reg. 00089

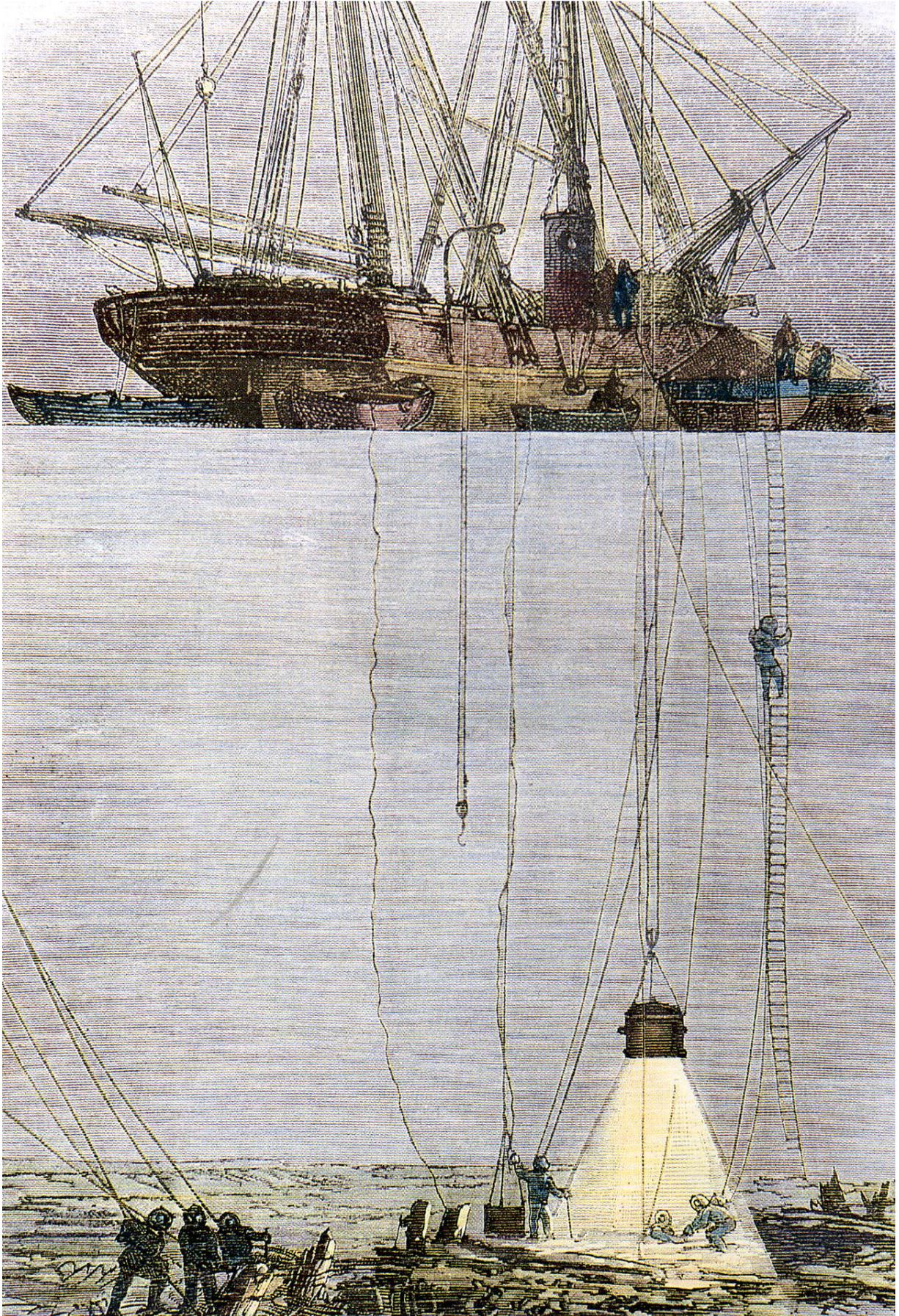
[...]

Una cosa que, cuando yo no había ni remotamente pensado venir a Vigo, me había interesado grandemente al leer la novela de Julio Verne “Veinte mil leguas de viaje submarino”, fue todo lo relativo al tesoro sumergido en Rande, ya que la novela partía de un hecho que yo tenía por cierto. Así que cuando de la Jefatura de Pontevedra me enviaron, para reconocimiento e informe, una solicitud de permiso para la búsqueda y recuperación del tesoro, sentí gran curiosidad por los métodos a emplear y por los resultados de la empresa.

La técnica a emplear me pareció muy rudimentaria³ pero, aún así, podría dar algún resultado dado lo fabuloso del tesoro, expresado en la relación del mismo.

La realidad de la búsqueda y el rescate era decepcionante a los pocos meses, por lo que, medio en broma, dije que habría que pensar que no parecía hubiera hecho en balde sus “sumergidas a Rande” el capitán Nemo, con su Nautilus, para provisionarse de fondos, a lo que el concesionario me dijo que a él le preocupaban más los carros que el Nautilus.

³ Rande 1702 : arde o mar : Exposición conmemorativa del III Centenario de la Batalla de Rande : Del 26 de julio al 8 de noviembre de 2002 .— Vigo: Museo do Mar ; Consorcio Zona Franca , 2002. ISBN 84-87-887-58-9
- Pieza 243: Inmersión en Rande. Grabado de rescates con lámpara eléctrica de Bazin. Siglo XIX. Museo Municipal de Quiñones de León (Vigo)



Se refería a la creencia de que los fracasos de búsqueda confirman ya que el tesoro pudo ser retirado antes de dar fondo a los navíos, cargándose en carros⁴, y como se evaporó en gran parte antes de llegar a su destino, la fuga quedó tapada por la leyenda y las inocentes aguas de la Ría de Vigo.



⁴ Rande 1702 : arde o mar : Exposición conmemorativa del III Centenario de la Batalla de Rande : Del 26 de julio al 8 de noviembre de 2002 .— Vigo: Museo do Mar ; Consorcio Zona Franca , 2002. ISBN 84-87-887-58-9
- Pieza 130: Grabado representando el interior de la Ría de Vigo con imagen de la descarga de los barcos de la flota de Indias y traslado de la mercancía en carros. Se trata del único grabado conocido que tiene como motivo principal el desembarco del tesoro. *Biblioteca Nacional de Francia (París)*

[...]

Con motivo del fin de año, y para reunir los datos del movimiento de las obras en todas las zonas de la provincia, concurría con más frecuencia a Pontevedra, para redactar y aclarar los datos de la zona sur, que tenía encomendada, al objeto de redactar la Memoria Anual de la Jefatura Provincial.

Había empezado mi segundo año de servicio en la Jefatura Provincial de Obras Públicas de Pontevedra. El trabajo, salvo la preocupación del puerto de La Guardia, la frecuencia y la intensidad de los temporales de estos años que arreciaban en cantidad, era agradable y, salvo esa circunstancia, Vigo era tranquilo y Pontevedra ya más que tranquilo, patriarcal.

[...]

En los años 1905 y 1906 la economía española estaba aún muy resentida de la pérdida de Las Antillas, por lo que las consignaciones para obras nuevas eran escasas o nulas y se reducían las consignaciones a lo indispensable, sólo se conseguía alguna para conservación y reparaciones de temporales y a eso se reducía la labor. Pero pensando en una pronta mejoría y recuperación se instaba a la redacción de aquellos proyectos que se consideraban más interesantes y rentables: [...] la carretera del Crucero de Setás a Oya y la de Vilaboa a Cangas, por Moaña, y la de Vincios a Panjón.

[...]

Con esas mismas ideas, un grupo económico belga había constituido una sociedad para construir un tranvía eléctrico en Vigo, para lo que había nombrado representante a D. José Curbera Fernández, y presentando un proyecto en la Jefatura Provincial de Pontevedra. Empezaba a correr el trámite preciso para su aprobación y correspondientes permisos. El proyecto de tranvías de Vigo, que se titulaba Tranvías de Galicia, había corrido el trámite y estaba aprobado, por lo que el día 15 de mayo se firmaba el acta de replanteo del tendido de carriles y demás obra complementaria, firmando por la empresa concesionaria el Sr. Curbera Fernández, en calidad de Consejero de la sociedad, y yo como ingeniero de la zona y en representación del ingeniero jefe provincial que, por cambio, era D. Ramiro Pascual Lorenzo.

Este replanteo y la posibilidad de que fuera realizada la obra del tranvía proyectado fue, sin duda, en el plan profesional, el acontecimiento de mayor realce en unos años de escaso movimiento.

[...]

Pocos días antes de estallar [la I Guerra Mundial], Vigo dio un gran paso para su engrandecimiento y progreso, con la inauguración del Tranvía Eléctrico de Vigo, que empezó a circular con carácter de prueba el 2 de junio de 1914, sin tomar pasajeros y para el adiestramiento del personal conductor. El 9 de agosto del mismo año circuló, con carácter gratuito, para todos los viajeros que quisieran

utilizarlo, entrando realmente en servicio el 10 del mismo mes y año.



Los tranvías servían a varios puntos del extrarradio⁵, y entre ellos al Calvario, dando la vuelta como fin de recorrido precisamente frente a nuestra casa, lo que venía a solucionar un gran problema ya que, ante el trabajo intenso a que tenía que atender, y tener que concurrir por la tarde a la oficina, antes de circular el tranvía, había empezado a buscar y hacer gestiones para encontrar una vivienda más cerca, y si fuera posible con finca, lo que logré, casi un kilómetro más cerca, en una gran casa con finca, casualmente de otro político que se llamaba D. Manuel Diego Santos.”

⁵ MONTENEGRO LÓPEZ, Amador (comp.). Memorias de un ingeniero del siglo XIX: Eduardo Cabello Ebrentz (Artífice del Puerto de Vigo) .— Madrid : Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos , 1991. ISBN 84-380-0045-2. Pág. 263 – Calle del Príncipe, línea a Cabral

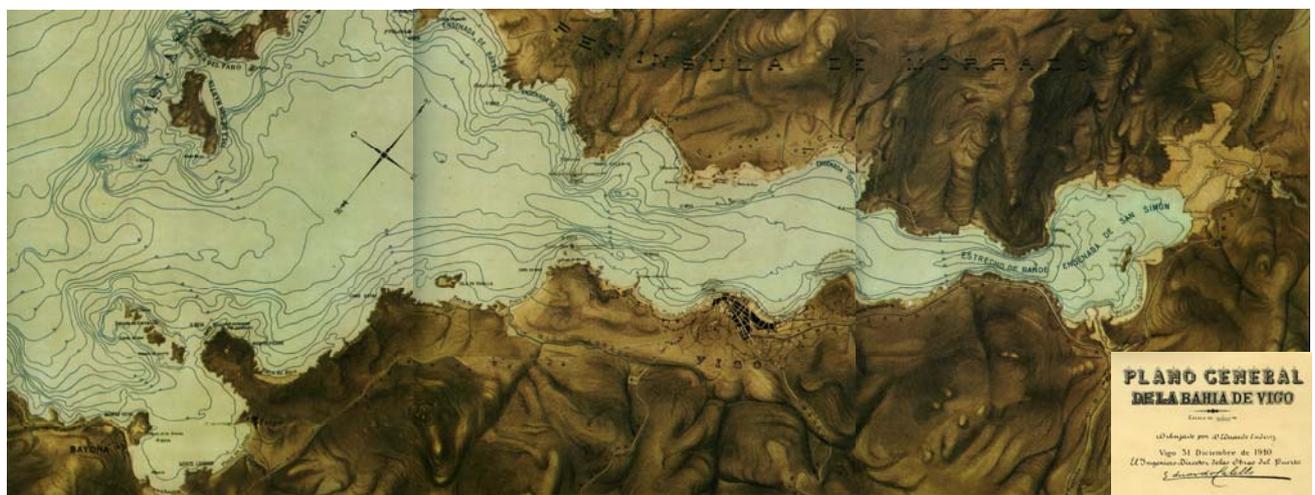
CENTENARIO 1913 - 2013

Eduardo Cabello,
artífice del Puerto de Vigo

ANTE-PROYECTO
(DE MEJORA)
DEL PUERTO DE VIGO

Capítulo X

La Junta de Obras del Puerto de Vigo (1908-1932)



Efemérides del Puerto de Vigo



IMAGEN DEL ANVERSO:

Plano general de la bahía de Vigo por Eduardo Cabello Ebrentz. Reproducción realizada como ilustración de la cubierta de la “Memoria estadística del Puerto de Vigo de 1974”. Archivo General del Puerto de Vigo

Capítulo X

La Junta de Obras del Puerto de Vigo (1908-1932)

“En el año 1908 había de jubilarse el ingeniero jefe de la Junta de Obras del Puerto de Vigo, mi buen amigo y excelente compañero D. Fernando García Arenal y, por un lado, me ilusionaba poder pasar a esa vacante ya que mi situación de destacado en Vigo podía en cualquier momento variarse y, en ese caso, tendría que fijar mi residencia en Pontevedra. Pero además Arenal me lo aconsejaba.

Yo, por mis años de servicio y especialmente en ultramar, tenía ya suficientes méritos para optar a esa plaza, que estaba además cerca de mi residencia. Puse mi deseo en conocimiento de los buenos amigos y, presentada la solicitud, no tuve en realidad oponentes, por lo que en septiembre fui nombrado y tomé posesión el 1 de octubre siguiente.



La mal llamada Ría de Vigo, es en realidad una bahía con excepcionales condiciones de navegabilidad, calado y seguridad. Cuando yo la vi por primera vez me causó una gran impresión y no podía comprender cómo era posible el abandono en que se encontraba, una bahía que era en realidad un magnífico puerto natural, en el que la mano del hombre apenas había hecho tangible su presencia. Más incomprensible era para mi esta situación cuando por esa Jefatura habían pasado tan prestigiosas figuras como Ruiz, Sancha y, últimamente, Fernando García Arenal¹.

En mi etapa de ingeniero de Obras Públicas en la Jefatura de Pontevedra, que, por estar destacado en Vigo, tenía un contacto más directo con la oficina del puerto y especialmente con mi gran amigo Arenal, comprendí y comprobé la titánica lucha que los ingenieros jefes habían sostenido y sostenían para conseguir recursos bien modestos, por no decir ridículos, para todo lo que se debía y podía realizar en esta bahía, y tanto desánimo me producía esta situación que, cuando Arenal me animaba para que solicitase la Jefatura del Puerto, no pude resistir el decirle, en plan de pregunta, qué porvenir podía vérsese a esa Jefatura, con la cerrazón de ayuda a que lo tenía sometido el Gobierno de la nación.

Arenal me dijo, “tienes razón. Ruiz, Sancha y yo nos hemos quemado aquí, pero creo que no inútilmente, en la

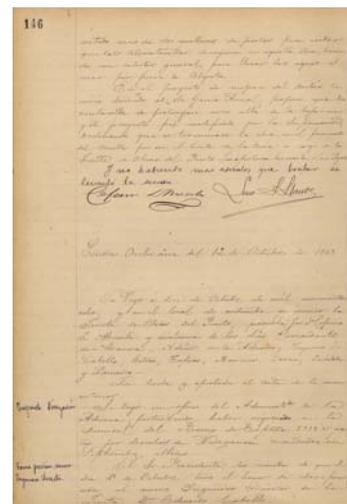
¹ Véase “Efemérides del Puerto de Vigo”, núm. 10: “Los comienzos de la Junta de Obras del Puerto, 1881-1889”

<http://es.calameo.com/books/002395358cddb1070381b>

pretensión de sacar adelante este puerto que puede y debe ser el primero de España y uno de los más importantes del mundo. No lo hemos conseguido, pero sí puedo asegurarte que estoy convencido de que ha llegado el momento en que tiene que hacérsele justicia [...]”.

Tuve, no obstante, mis dudas, ya que si no acertaba podía pasar sin pena ni gloria, pero también podía alcanzar el éxito y aquella mañana de mayo, un día primaveral, envié mi solicitud para la próxima vacante de la Jefatura de la Junta de Obras del Puerto de Vigo. No tuve opositores, no cabía duda de que era preciso tener valentía y la suerte estaba echada. [...] Tomé posesión el 1 de octubre de 1908².

La plantilla de la Junta tenía magnífica gente, pero era escasísima, lo primero que había que hacer era dotarla de personal. Al tomar posesión de la Jefatura del Puerto, y reconociendo, como luego se verá, la ingente labor de mis antecesores, la situación era en realidad muy pobre,

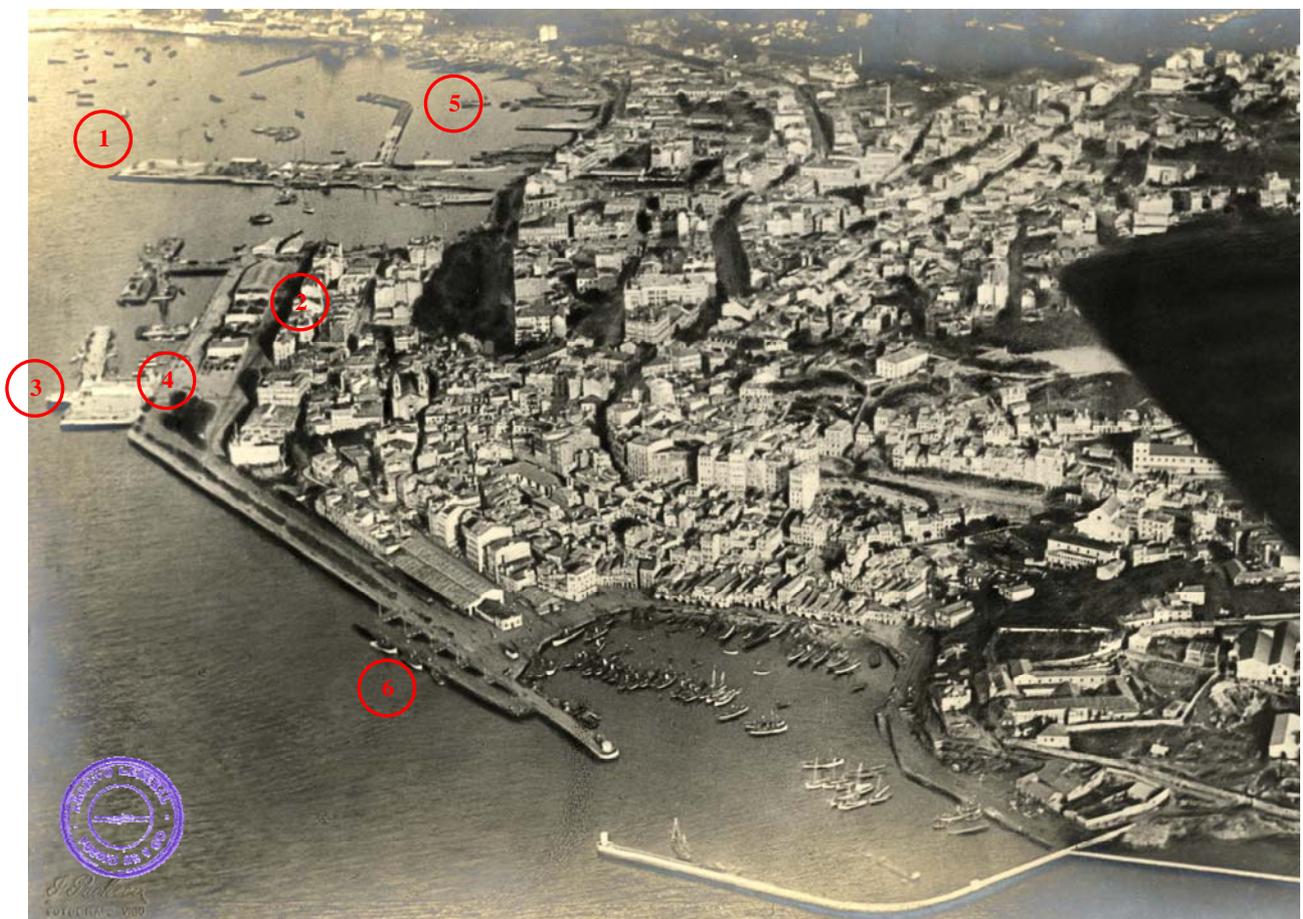


El Sr. Presidente, dió cuenta de que el día 1º de Octubre tuvo el honor de dar posesión al nuevo Ingeniero Director de la Junta D. Eduardo Cabello.

² Libro de Actas de Sesiones de la Junta de Obras del Puerto, nº 1 (07/11/1881 – 30/06/1924). Acta de 12 de octubre de 1908. Archivo General del Puerto de Vigo. Sig. 001992

aunque existían unos buenos proyectos que sentaban, sin duda alguna, la iniciación de su arranque.

Por una Real Orden de 9 de enero de 1908 había sido aprobado definitivamente el proyecto del muelle transversal, ubicado en la zona llamada del Arenal (Núm 1) [...]. El 23 de abril, también del año citado, fueron recibidas provisionalmente las obras del almacén nº 3, que ya estaba en servicio (Núm. 2)³.



³ Vista aérea del Puerto de Vigo. Fotografía: Pacheco, 1921. *Archivo General del Puerto de Vigo*. Reg. 02032

La prolongación del muelle de La Lage tenía por objeto facilitar las operaciones de embarque y desembarque de viajeros, a más de la buena distribución de los equipajes, García Arenal había proyectado este muelle en forma de T para proporcionar abrigo a las embarcaciones menores, y con calado de algo más de tres metros (Núm. 3). Sobre este muelle se había de emplazar un edificio para los servicios portuarios: salas de espera, despachos para el personal de Aduanas, Sanidad Exterior, Correos y Telégrafos, habitaciones del conserje y servicios higiénicos públicos, instalados todos los servicios en una sola planta⁴. También proyectado por el Sr. García Arenal, se reformaba la zona de servicios para facilitar la circulación de vehículos, y su aparcamiento, depósito de mercancías y pabellón del servicio de náufragos, cerrando la zona netamente portuaria con verja de hierro sobre zócalo de fábrica de sillería (Núm. 4).

En el puerto de Bouzas se habían rescindido también las obras iniciadas en este recinto y efectuada la liquidación y, por R.O. de 22 de agosto de 1908, se había redactado el nuevo proyecto, al momento pendiente de aprobación⁵.

[...]

⁴ Véase “Efemérides del Puerto de Vigo”, núm. 7: “El estanco del Puerto, 1909-1997” <http://es.calameo.com/books/00239535800aca0c9ea32>

⁵ Véase “Efemérides del Puerto de Vigo”, núm. 5: “El Puerto de Bouzas, 1900-1931” <http://es.calameo.com/books/002395358af43f93e8d84>

Eché no obstante de menos un Plan General de Obra, [... pero] convencido de la urgente necesidad, nos pusimos al trabajo de redactar un anteproyecto de mejora de los puertos de Vigo y Bouzas.

El edificio de la Oficina del Puerto⁶ era insuficiente, y estaba en este momento a pleno rendimiento. Aunque con escasa plantilla, se había solicitado su indispensable ampliación ya que, teniendo en cuenta que se trabajaba activamente en los proyectos del Plan General de las obras,



que ya estaban en marcha, y como el intenso tráfico del puerto, con motivo de la guerra [europea], era extraordinario por el gran número de arribadas, y como el

⁶ Memoria sobre el estado de las obras del Puerto de Vigo en 31 de diciembre de 1926 .— Vigo : Junta de Obras del Puerto , 1927. Pág. 53

espacio de la oficina no se había aumentado, resultaba penoso el trabajo.

[...En 1919] se efectuaron los sondeos a gran profundidad, y se obtuvieron los perfiles transversales en toda la longitud del muelle transversal, se redactó el proyecto de reconstrucción, basándose en las normas fijadas por la Comisión Técnica, y se recibieron definitivamente las obras efectuadas.

En este año de 1919 y en el mes de julio, me traslado a vivir al tercer piso de la casa número 11 de la calle de Urzaiz. Un amplio piso con tres fachadas a la calle, ya que a más de tener frente y entrada por la de Urzaiz, da a la de Argentina y a unos desmontes en los que se tenía proyectado por el Ayuntamiento la construcción de una plaza y jardines públicos⁷.



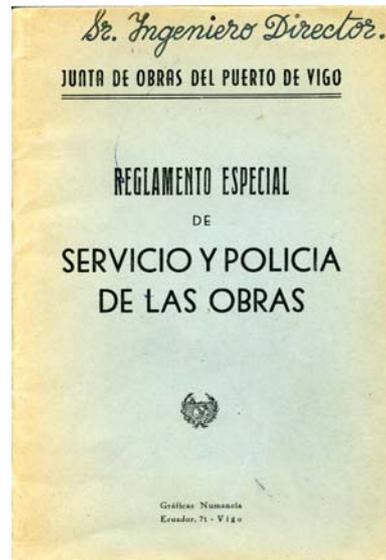
[...]

Con el volumen de obra que en estos momentos se desarrollaba en el puerto y con la prevista para el futuro, en

⁷ Actual Plaza de Portugal, entonces aún con la escalinata proyectada por el insigne arquitecto Jenaro de la Fuente.

Plaza de Portugal de Vigo. Fotografía: Pacheco. www.todocoleccion.net

las tres fases fijadas ya en el Plan General, se venía notando la falta de un reglamento de Policía de Obras⁸, para lo que se efectuó un detallado estudio de los reglamentos de esta clase existentes ya en otros puertos y se formó el futuro Reglamento de Policía de Obras y Servicios del Puerto de Vigo el 11 de agosto de 1920.



[...]

Las obras realizadas, algunas de próxima terminación, y las que están con proyecto aprobado exigen la dotación del equipamiento y especialmente grúas, por lo que con fecha del 2 de septiembre de 1921 se redactó un detallado estudio del indispensable número y potencia de elevación de las grúas, así como los diversos tipos a emplear, fijas, móviles, rotativas o de puente, redactando la correspondiente propuesta, [...] la cual fue aprobada en 1922, junto con la de una grúa flotante de 60 toneladas.

El día 2 de noviembre de 1922 se da orden urgente por la superioridad para que sea redactado el proyecto de la totalidad del muelle de Ribera [del Arenal] y además se autoriza a dar servicio en las zonas del muelle transversal que ofrezcan seguridad (**Núm. 5**). [...] Todo esto da lugar a

⁸ Reglamento especial de Servicio de Policía de las Obras, 1924. Archivo General del Puerto de Vigo

que las oficinas, ya de suyo pequeñas, sean totalmente inadecuadas, y se considere imprescindible y urgente su ampliación.

[...]

El 20 de marzo de 1923 se procedió a la subasta del muelle de madera, que va a resolver en breve plazo el gran problema del atraque en el puerto pesquero (Núm. 6), [...] se terminó el proyecto reformado del muelle de ribera del Arenal, y el presupuesto de contrata de la reconstrucción del muelle transversal [tras la galerna del año anterior].

[...]

Los servicios del puerto iban incrementándose y las dársenas tienen intenso tráfico, lo mismo pasa con los muelles. Por lo que fue preciso pensar en la pavimentación de dársenas y muelles, que se realizó en 1924 con pavimento de adoquín sobre arena [...].

A más de las obras del Puerto de Vigo, existen dentro de la bahía otros puertos que formando grupo se denominan Puertos Agrupados. [...] Fueron encomendados a las Juntas de Puertos [en 1928] y más directamente a sus ingenieros directores, [...] los puertos de Canido, Cangas, Moaña, Meira, Redondela, Panjón, Bayona y La Guardia. [...] Por ironías del destino, vino ahora nuevamente a mi la dirección del puerto que tantas preocupaciones me diera en mi breve destino en la Jefatura de Obras Públicas de Pontevedra, al primer temporal que tuve en el puerto de La Guardia.”

CENTENARIO 1913 - 2013

Eduardo Cabello,
artífice del Puerto de Vigo

ANTE-PROYECTO
(DE MEJORA)
DEL PUERTO DE VIGO

Capítulo XI

Ante-Proyecto de mejora para el Puerto de Vigo (1913)



Efemérides del Puerto de Vigo



FOTO DEL ANVERSO:

Panel expositor de la Junta de Obras del Puerto de Vigo para la Exposición Iberoamericana de Sevilla

Fotografía: Sarabia, 1929

Archivo General del Puerto de Vigo

Reg. 001887

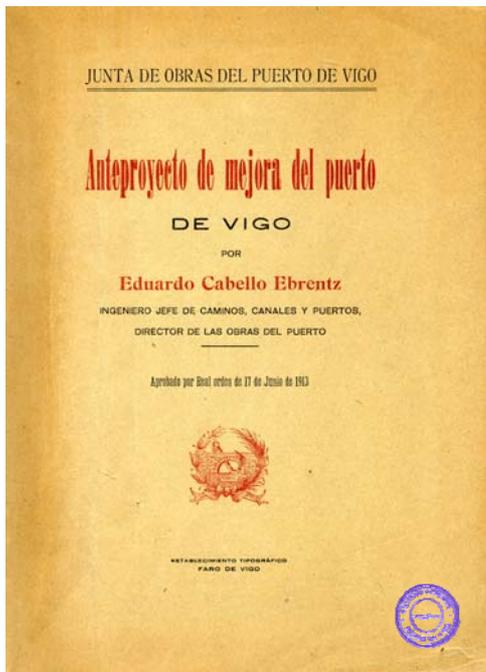
Capítulo XI

Ante-Proyecto de mejora para el Puerto de Vigo, 1913

“Como todo lo proyectado y aprobado o pendiente de aprobación lo considero bien y acertado, nada tengo que cambiar, por lo que las obras iniciadas continuarán, y se iniciarán las no empezadas. Eché no obstante de menos un Plan General de obra que quizás no habían hecho anteriormente, no porque no fueran conscientes de su conveniencia, sino por un justificado miedo a que resultara contraproducente, al asustar la cifra a la que, sin duda, se elevaría el presupuesto inicial. Y tan era así que, cuando yo expuse al personal esta conveniencia, todos me expresaron su temor de que en Madrid se asustaran.

Convencido, no obstante, de la urgente necesidad de un Plan General, nos pusimos al trabajo de redactar un anteproyecto de mejora de los puertos de Vigo y Bouzas, pero consciente de cómo estas obras pueden afectar a los intereses congregados en ambos puertos, que es lo mismo que decir de todos los intereses de Vigo y aún nacionales, puesto que yo veo que la importancia de este puerto tiene ya este carácter, a fin de que pueda ser suficientemente conocido de todos y someterse a su aprobación, se le unirá una Memoria, lo más detallada posible, que acompañará a este anteproyecto.

[...]



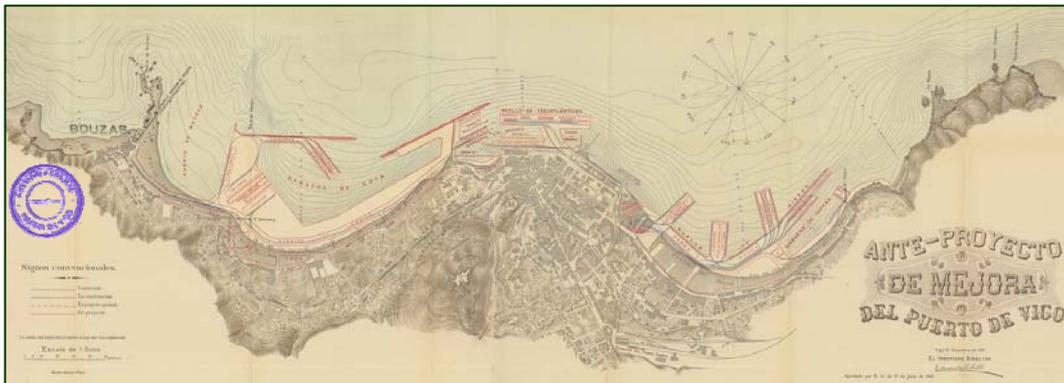
En la memoria¹ se ha de justiciar plenamente la importancia de este puerto que, dado lo que la naturaleza ha hecho y el beneficio que ha de reportar, será perfectamente rentable el gasto que se haga y que resulta económico, si tenemos en cuenta que gran parte de la obra de abrigo está realizada por la naturaleza sin que nada costara.

[...]

Espero y aspiro a hacer comprender a la superioridad toda la realidad que yo veo en la construcción de esta obra, que será de gran beneficio para Vigo y, sin duda alguna, para toda España. Y para eso considero indispensable la redacción de un anteproyecto que, además de ser la base de la realización de los trabajo, dé la visión de conjunto a la obra a realizar, de las necesidades que marcarán las preferencias de ejecución, y de los beneficios de todo orden que han de obtenerse, esperando con el proyecto contagiar a todos mi opinión de su necesidad, si logro plasmar el problema de la realidad que yo veo.

¹ Anteproyecto de mejora del puerto de Vigo por Eduardo Cabello Ebrentz, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Director de las Obras del Puerto de Vigo : aprobado por Real Orden de 17 de junio de 1913 .— Vigo : Junta de Obras del Puerto ; 1919.

[...]



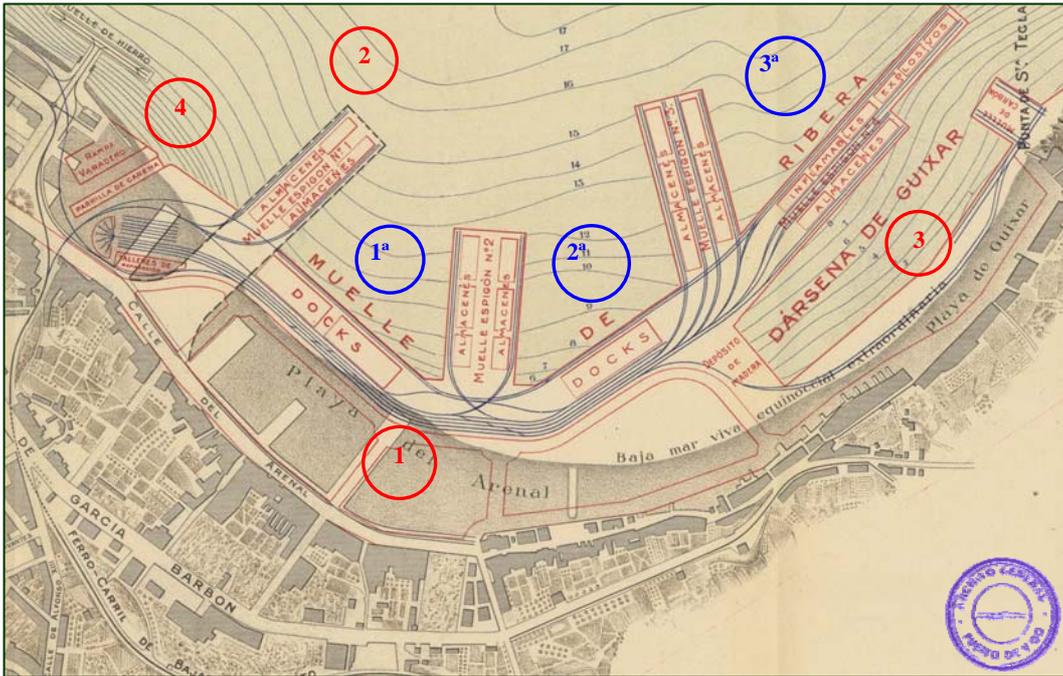
Del esquema que había redactado se deducía que, para la mejor disposición de los servicios, y teniendo en cuenta que el puerto tenía bien diferenciadas la existencia de una zona comercial, de gran volumen de mercancía pesada local y de tránsito, una zona de tránsito de grandes naves de pasaje, tráfico de ría, y un importante puerto pesquero, y como la zona de costa asignada al puerto va desde la punta de La Guía a Bouzas, con una longitud de 5.670 metros, el puerto inicial comprenderá de La Guía a San Francisco, quedando del Berbés a Bouzas para acoger otros servicios y ampliaciones, sin olvidar el puerto de Bouzas, con lo que quedan sentadas las bases del anteproyecto.

[...]

El anteproyecto sitúa la zona comercial o de mercancías en el Arenal (1), y para mantener la cota de nueve metros de calado, se proyecta el muro o muelle de costa con tres alineaciones (1ª, 2ª y 3ª) a partir del muelle transversal (2), en obra. Estando prevista la construcción de una dársena de abrigo al final de la línea de atraque

para una dársena de cabotaje (3), en sustitución de la que desaparece, por exigencia del paso del ferrocarril a la zona del Arenal o de Guixar (4).

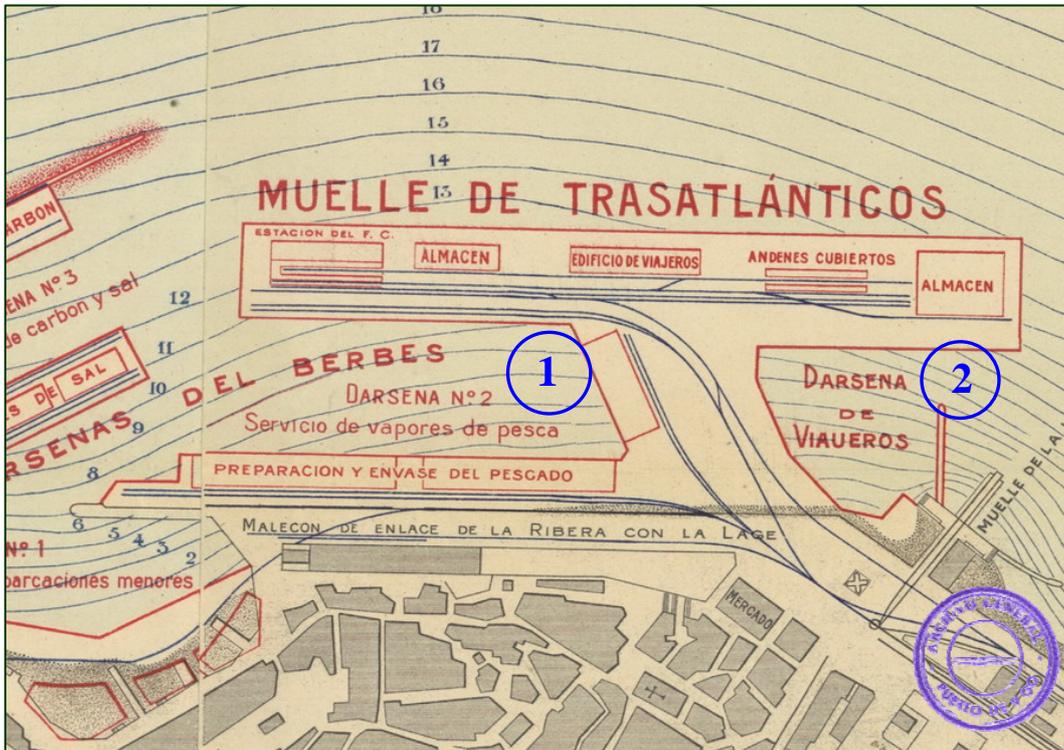
[...]



Para la zona de tráfico de viajeros se propone un muelle que se denomina de trasatlánticos, situado entre el Berbés y La Lage, paralelamente al malecón actual, afectando la forma de T con un frente de 520 metros.

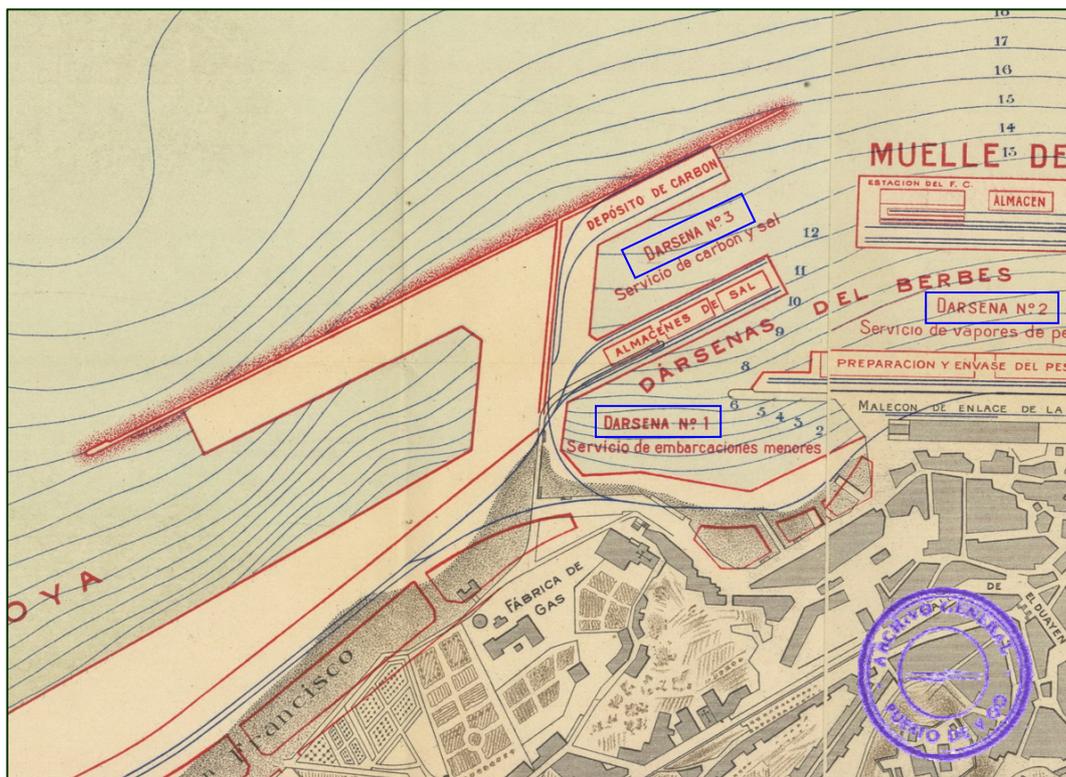
Situado de este modo no solamente prestará servicio principal, sino que también contribuye a construir el grupo de obras que ha de formar la tercera zona o de pesca (1). Lo verdaderamente importante de la línea de atraque de este muelle es el estar situado en las sondas de 13 y 16 metros [...]. La planta del muelle de trasatlánticos da lugar, por su construcción, a una dársena de viajeros, en la que cabe el

atraque de barcos de guerra y otras embarcaciones, incluso las de servicio a otros pueblecitos de la bahía (2).



La tercera zona es y corresponde al tráfico de pesca, que se centra en la ribera del Berbés, donde radica desde los primeros tiempos del pueblo de Vigo. Aprovechando la situación del muelle de trasatlánticos, que forma un espigón de defensa por el este, y ampliando el actual espigón del Oeste, se constituye una nueva dársena semejante a la actual, y así, dividido en dos dársenas, se forma el puerto pesquero. La dársena número uno, a más de establecer separación entre los servicios y proporcionar línea de atraque, desempeña el papel esencial de aumentar el abrigo a esta dársena. La dársena número dos, también completamente abrigada de todos los vientos, está

constituida por tres líneas de muelle. Se destina a vapores y su sonda natural va de 4 a 11 metros. Finalmente, la dársena número tres está adosada al muelle-espigón, destinada al aprovisionamiento de barcos de pesca y a los locales de preparación para la rexpedición del pescado al interior [...].



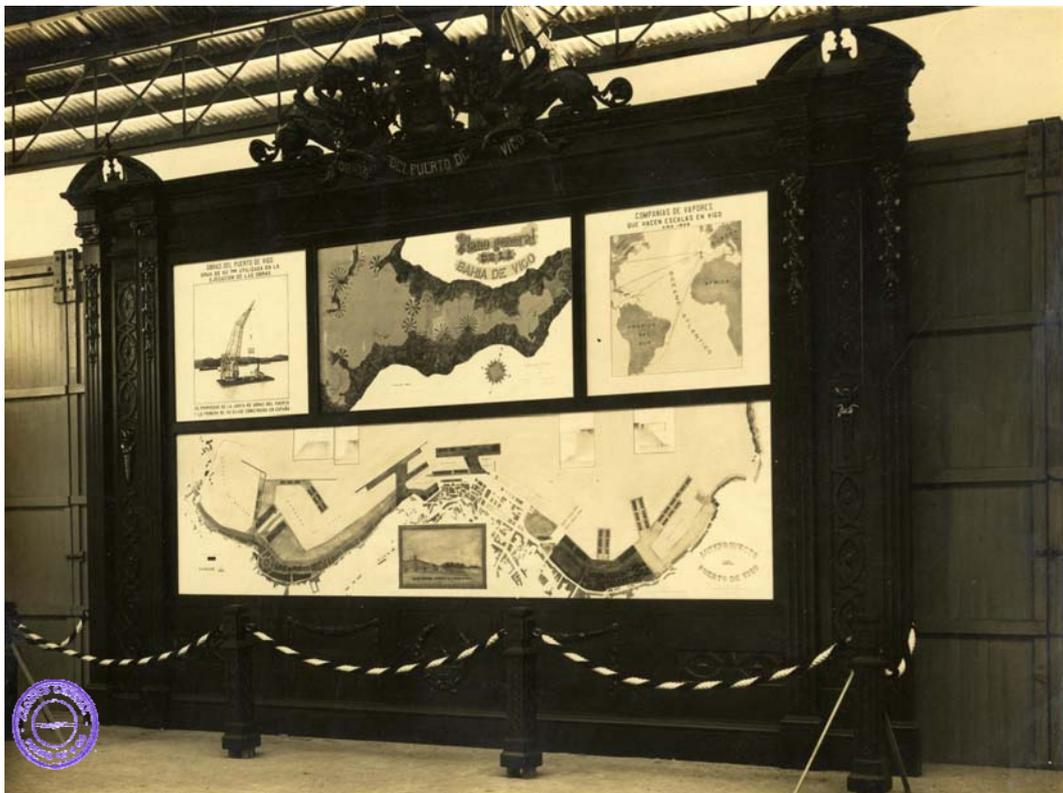
Completan este proyecto una amplia visión del servicio ferroviario, con colocación de vías de tráfico, estacionamiento y maniobras. [...] obras de mejora del puerto de Bouzas, a cargo de la Junta del Puerto de Vigo [con el] emplazamiento de un dique de carena, si bien por su elevado costo y la importancia de este puerto es preciso ir sentando normas para su efectiva realización.

[...]

En 1919 se celebró en Madrid el primer Congreso de Ingenieros Civiles y, anejo al mismo, se instaló una gran exposición de ingeniería. La Junta del Puerto acordó enviar a esta exposición el Proyecto General del Puerto de Vigo, ya aprobado por la superioridad, siendo nuestra sorpresa y gran satisfacción el que le fuera concedido el Gran Premio de Honor de la citada exposición, recibiendo por ello gran número de felicitaciones de organismos y compañeros.

[...]

En el año 1929 se celebra en Sevilla la Exposición Iberoamericana y la Junta del Puerto acuerda solicitar el correspondiente permiso para concurrir a la citada Exposición, aprobándose esta asistencia el 9 de enero. Presentado el Plan General del Puerto y las relaciones de trabajos efectuados, se concedió a nuestra instalación el Gran Premio de Honor de la Exposición.”



CENTENARIO 1913 - 2013

Eduardo Cabello,
artífice del Puerto de Vigo

ANTE-PROYECTO
(DE MEJORA)
DEL PUERTO DE VIGO

Capítulo XII

Mi jubilación (1932)



Efemérides del Puerto de Vigo



IMAGEN DEL ANVERSO:

Retrato de Eduardo Cabello con uniforme de gala de Ingeniero de Caminos, Canales y Puerto, luciendo las Medallas al Mérito Civil y Naval.

Autor desconocido, s.d.

Memorias de un ingeniero del siglo XIX: Eduardo Cabello (artífice del Puerto de Vigo) / Amador Montenegro. Pág. 305

Capítulo XII

Mi jubilación (1932)

“Es cierto que el puerto había absorbido toda mi actividad y entusiasmo por lo que las entidades locales quisieron mostrarme su agradecimiento solicitando para mi, aunque inmerecidamente, la Cruz del Mérito Civil¹, que me fue concedida por Real Orden del 15 de agosto de 1929, lo que me produjo una gran emoción.



El día 13 de enero de 1930 se me comunicó del Ministerio el ascenso a consejero de Obras Públicas, y también el 10 de enero recibí la noticia de que la Corporación Municipal de Vigo había acordado, por unanimidad, concederme el nombramiento de Hijo Adoptivo de la Ciudad de Vigo⁴.

Es cierto que había dedicado al puerto todo el entusiasmo, hasta el extremo de no haber solicitado permiso en todo el tiempo que desempeñé la Dirección, pero me parecían todos esos honores exagerados, ya que sólo había

¹ Expediente de otorgamiento a Eduardo Cabello Ebrentz de la Encomienda de Número de la Orden del Mérito Civil. R.O. 15 de agosto de 1929. Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación. Fondo documental de la Jefatura de Órdenes y Condecoraciones.

tratado de cumplir con lo que había considerado un deber y de servir y facilitar el trabajo a todas las gentes, tratando de acertar y de crear un puerto digno de España en Vigo.



Aún no repuesto, por así decirlo, de estos halagos y felicitaciones, el día 7 de octubre de 1930, por Real Orden y a propuesta de la Comandancia de Marina, se me concedía la Cruz del Mérito Naval². Sinceramente tantos honores me anonadaban y empequeñecían por creer que, en realidad, sólo había cumplido con mi deber, considerándolo de la carrera de ingeniero, a la que tanto respeté y amé, agradeciendo a todos los promotores de esos honores su amistad a mi sincera y humilde persona.

El día 18 de diciembre de 1931 se me concedía el grado máximo en el escalafón de Ingenieros de Caminos, presidente de la Sección del Consejo de Obras Públicas. Claro que los ascensos en la carrera son agradables pues en ellos es factor integrante los años de servicio, en las otras distinciones hay otro factor que yo valoro muy agradablemente, que es el afecto de las gentes, vecinos y amigos que aprecian la labor efectuada con más o menos sacrificio.

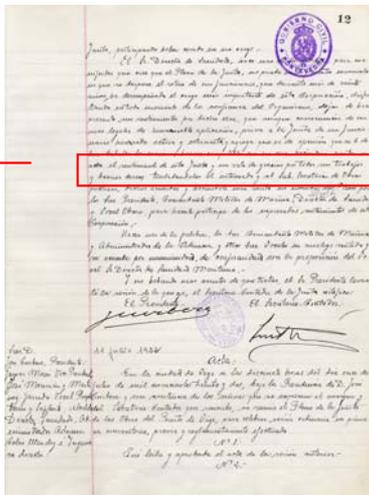
² Expediente de otorgamiento a Eduardo Cabello Ebrentz de la Gran Cruz del Mérito Naval. R.O. 7 de octubre de 1930. Archivo General de la Marina “Álvaro de Bazán”.



Eduardo Cabello vistiendo uniforme de gala del Cuerpo de Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, así como las condecoraciones de la Encomienda de Número de la Orden al Mérito Civil, concedida el 15 de agosto de 1929, y la Gran Cruz al Mérito Naval, otorgada por R.O. de 7 de octubre de 1930.

[...]

Un Decreto rebaja la edad de jubilación y el 17 de abril de 1932, en que cumpla 68 años, se me jubila forzoso cuando las obras del puerto de Vigo estaban en pleno desarrollo, lo que me causa una gran pena por no poder continuar en activo aquellos dos años que se me sustraían en un momento importante para dar por terminada mi obra. [... Ese día], tras despedirme de todo el personal y dar un abrazo a mi sucesor interino, el gran caballero D. Casto



Méndez – Núñez, marqués de Méndez – Núñez, abrazo que era extensivo a todo el personal, pasaría de salida aquella puerta de la oficina, que también había sido obra de esta dirección, dejando a punto de terminación y entrar en el apogeo de su explotación uno de los puertos más importantes de España, que lo era ya el de Vigo.³

ben tributar los encarecidos y pobres compatibles con ese caso, haciendome cuentas en esta el sentimiento de esta Junta y un voto de gracias por todos sus trabajos

³ Libro de Actas de Sesiones del Pleno de la Junta de Obras del Puerto, nº 2 (04/06/1925 – 01/06/1933). Acta de 20 de abril de 1932. Sig. 001993

⁴ **Página opuesta:** Transcripción del Acta de la Comisión Municipal Permanente, Sesión de 10 de enero de 1930: Acuerdo de nombramiento de Hijo Adoptivo de la ciudad a Eduardo Cabello Ebrentz. *Archivo Municipal de Vigo.*



Ayuntamiento de Vigo Comisión Permanente Sesión del 10 de enero de 1930

[...] Acto seguido la Presidencia manifiesta que, como ya conocen los Sres. Tenientes de Alcalde, en fecha reciente fue ascendido a Inspector General del Cuerpo de

Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos el prestigioso Ingeniero del Puerto de Vigo D. Eduardo Cabello. Dice que la personalidad del Sr. Cabello es de sobra conocida por todos, ya que durante su larga residencia en esta ciudad –en la que lleva más de veinte años al frente de las obras de nuestro puerto– ha demostrado en múltiples ocasiones un cariño ilimitado a la ciudad de Vigo, a favor de cuyos intereses y prosperidades puso a contribución todos sus entusiasmos y valía profesional, patentizados al confeccionar el ante-proyecto de atraque al puerto de Vigo, aprobado por R.O. de 17 de junio de 1913, del que están en ejecución el muelle de ribera del Arenal, el de trasatlánticos, la ampliación de las dársenas del Berbés, muelle de Bouzas y dársena de viajeros. Propone a la Permanente por ello que, en premio a tan relevantes méritos y para celebrar al aludido ascenso en su carrera, **se acuerde nombrar al Sr. Cabello hijo adoptivo de esta ciudad.** La Comisión Permanente por unanimidad, acordó aprobar la propuesta de la Presidencia.

que...
acto seguido la Presidencia manifiesta que, como ya conocen los Sres. Decretos de alcalde, en fecha reciente fue ascendido a Inspector General del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, el prestigioso Ingeniero del Puerto de Vigo D. Eduardo Cabello. Dice que la personalidad del Sr. Cabello es de sobra conocida por todos, ya que durante su larga residencia en esta ciudad - en la que lleva más de veintidós años al frente de los obras de nuestro puerto - ha demostrado en múltiples ocasiones un cariño ilimitado a la ciudad de Vigo, en favor de cuyos intereses y prosperidades puso a contribución todos sus conocimientos y valia profesional, patentizados al confeccionar el ante-proyecto de atraque al puerto de Vigo, aprobado por R. O. de 17 de Junio de 1913, del que están en ejecución el muelle de Ribera del Arsenal, el de transatlánticos, la ampliación de las dársenas del Berbis, muelle de Bouzas y dársena de viajeros. Propone a la Permanente por ello que, en premio a tan relevantes méritos y para celebrar al aludido anexo en su carrera, se acuerde nombrar al Sr. Cabello hijo adoptivo de esta ciudad. La Comisión Permanente por unanimidad, acordó aprobar la pro

[...]

Como mi jubilación, un tanto adelantada, me había dejado entristecido, mis hijos acordaron que debían hacer algo para distraerme y, ya temprano, el sábado siguiente enviaron a Aurora un gran ramo de flores con una tarjeta en la que firmaban todos los matrimonios y sus hijos, mis nietos, y anunciaron que vendrían todos a sentarse a nuestra mesa. [...]

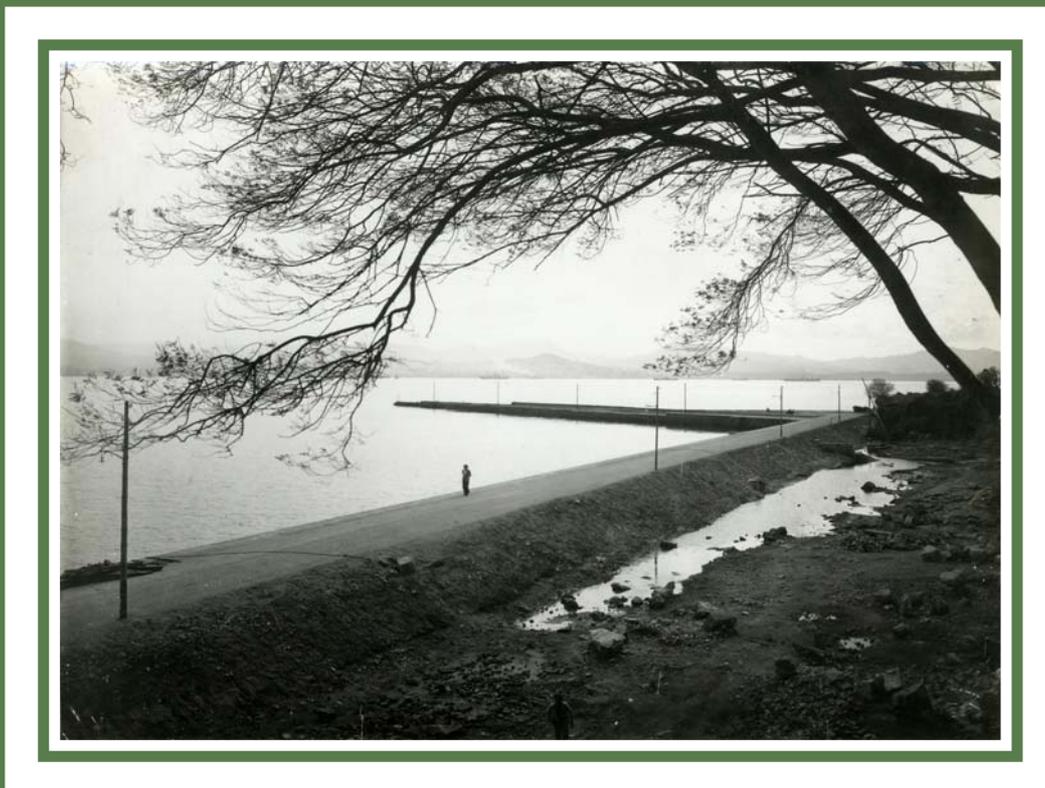
CENTENARIO 1913 - 2013

Eduardo Cabello,
artífice del Puerto de Vigo

ANTE-PROYECTO
(DE MEJORA)
DEL PUERTO DE VIGO

Capítulo XIII

Fallecimiento: Vigo, 1957



Efemérides del Puerto de Vigo



FOTO DEL ANVERSO:
Puerto de Moaña
Fotografía: Sarabia, 1930
Archivo General del Puerto de Vigo
Reg. 000236

Capítulo XIII

Fallecimiento: Vigo, 1957

“Después de mi jubilación, mi vida se haría más familiar, aunque siempre sentí un gran apego al hogar, por lo que al repasar las notas por mi escritas sobre el tiempo pasado vi, con cierta pena, que el trabajo me había absorbido de forma verdaderamente total y si bien es cierto que ese trabajo, que era mi vocación, me había proporcionado grandes satisfacciones desde el comienzo de mi preparación, conociendo a personas entrañables, magníficos compañeros y grandes amigos, no es menos cierto que me había encerrado en un mundo que estaba apartado de lo corriente.

[...]

El 2 de febrero de 1945 celebramos nuestras bodas de oro Aurora y yo. La celebración fue completamente en familia, éramos a la mesa 22 nietos, diez parejas de mis hijos, con sus esposas y esposos, Aurora y yo, en total 34 personas ya que faltaba mi fallecida hija Aurorita, por quien habíamos rogado en la misa. Fue una reunión agradabilísima, habiéndose multiplicado la familia con estos 22 nietos que me felicitaron y cuya alegría borró de golpe todos los sinsabores, disgustos y preocupaciones tenidos en mi vida, sintiéndome rejuvenecido entre ellos.

Fue un día verdaderamente feliz y en mi memoria se agolparon recuerdos de mi agitada vida hasta llegar a esta fecha en que cumplía mis bodas de oro a los 77 años de edad, rodeado de mis hijos en franca armonía y mis nietos, que eran la esperanza de nueva vida que yo no llegaría a ver, pero que preveía dichosa.

Recibí ese día muchas felicitaciones de familiares, amigos de Europa y familiares de América que aún vivían y, entre ellas, la de mi hermana Angelines desde su convento de La Habana.

El día 17 de abril de 1955 cumplí 90 años y de verdad que nunca creí poder llegar a esa fecha. Ese día acordaron rendirme un homenaje el Ayuntamiento, la Junta de Obras del Puerto y el Centro de Hijos de Vigo. Creo que en esta ocasión queda todo claro copiando la crónica de Faro de Vigo que dice: “Hoy cumple 90 años el Excmo. Sr. Dn. Eduardo Cabello Ebrentz, para quien Vigo tiene contraída una deuda de gratitud. El Ayuntamiento le rendirá hoy un homenaje, y revivirá el gratísimo recuerdo que el vigués tiene del que durante 24 años fue ingeniero director de la Junta de Obras del Puerto y cimentó el emporio de nuestro puerto, que es decir de la ciudad entera”.

Página opuesta: Monumento de la Avenida de Eduardo Cabello, en Bouzas (Vigo). Fotografía: Beatriz Bruna, 2013. Archivo General del Puerto de Vigo.

Y sigue el diario: “Durante todo el día de ayer, domingo, han sido numerosísimas las visitas recibidas por el Excmo. Sr. Cabello con motivo de cumplir 90 años. El Sr. Cabello, que durante tantos años asumió la Dirección del Puerto, fue en ese día objeto de múltiples muestras de afecto, recibiendo un gran número de cartas, telegramas y



testimonios de emotiva recordación, figurando entre ellos una especial bendición del Excmo. y Reverendo Obispo de Madrid Alcalá y Patriarca de las Indias Occidentales, el gran vigués Dn. Leopoldo Eijo Garay, de la Asociación de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y del Sr. Jefe Provincial de Obras Públicas de la provincia de Pontevedra.

Por la mañana el Sr. Cabello recibió, acompañado de su hijo Félix, subdirector de la Junta de Obras del Puerto, a una comisión de dicha Junta con su Presidente, Dn. Fernando Conde, y otras autoridades que entregaron a la esposa de Dn. Eduardo un precioso

ramo de flores¹ con un lazo de los colores de la insignia de Vigo, rojo y blanco. Asimismo, recibió a una comisión del Centro de Hijos de Vigo, como homenaje a su hijo adoptivo, presidiendo la comisión su presidente, Dn. Enrique Lorenzo^{2 y 3}.



El Ayuntamiento hizo entrega, por mediación del alcalde accidental Sr. Durán, de una placa como homenaje de la Corporación de la urbe viguesa, a quien acompañaba la Corporación. El Sr. Cabello pronunció

¹ Ofrenda de flores a la esposa de Eduardo Cabello, Aurora Manterola. Fotografía: Siorty. *Archivo General del Puerto de Vigo*. Reg. 00384

² Hoja siguiente: Eduardo Cabello en su domicilio recibiendo homenaje de las autoridades viguesas y portuarias. Fotografía: Siorty. *Archivo General del Puerto de Vigo*. Reg. 00385

³ Hoja Siguiete: Eduardo Cabello en su domicilio recibiendo homenaje de las autoridades viguesas y portuarias. Fotografía: Siorty. *Archivo General del Puerto de Vigo*. Reg. 00386

unas palabras de exaltación de Vigo, recordando con gran afecto a los que había ayudado y animado a cimentar el emporio portuario de la ciudad.”

Mucho me emocionó el recuerdo de los antiguos alumnos del Colegio de Belén de La Habana que, en un boletín, rinden homenaje al exalumno de este Colegio en el que había ostentado, desde el primer curso al último, los galones de Brigadier y alumno distinguido. Pero al mismo tiempo exageran en sus alabanzas por mi entusiasmo en el trabajo, ya que ese entusiasmo tenía para mi el premio de salir todos los fines de semana, que pasaba al lado de mi madre, lo que sí era el verdadero premio del esfuerzo realizado en la semana.”

A handwritten signature in brown ink, reading "Eduardo Fabella". The signature is written in a cursive style and is underlined with a long horizontal stroke that extends to the right.

FIN DE LAS MEMORIAS

A las Memorias autobiográficas de Eduardo Cabello, añadió Amador Montenegro el siguiente:

EPÍLOGO



En el año 1955, en que había cumplido los 90 años, D. Eduardo fue, como todos los años desde su jubilación, a pasar los meses de julio y agosto a la casa que en Moaña tenía su hija M^a Luisa, su esposo y nietos, dando sus paseos por la finca y teniendo contacto con los conocidos de las épocas, ya lejanas, que veraneaban con su familia en la zona

del Con, donde residían los Arenal, familia a la que le unía una gran amistad y afecto.

No obstante, el año 1957 que se presentaba algo caluroso, manifestó su deseo de quedarse en la casa de Vigo. Trascurrió todo normalmente hasta que, a mediados de junio, le aquejó una bronquitis que, a pesar de los cuidados, degeneró en bronco-neumonía que rápidamente se agravó.

El 27 de julio, ya de madrugada y habiendo pedido la presencia del sacerdote, falleció serenamente en la paz de Dios, como una gran vida que se apaga, estando en esos momentos rodeado de toda la familia.

Faro de Vigo, en cuya casa se le tenía en gran aprecio, publicó una sentida nota necrológica y una reseña de su entierro de las que les copiaré unos párrafos que, mejor que lo que pudieran decir, expresan el gran afecto y la emoción oficial y el sentimiento del pueblo de Vigo hacia el hombre grande en su quehacer, fervoroso creyente y humilde hasta el extremo en su vida privada.

Faro de Vigo dice: “Una relevante figura, por todo Vigo estimada y fraternalmente querida, dejaba de existir después de una larga vida plena de servicios a la ciencia, a España y a la urbe viguesa, a cuyo progreso contribuyó con los mayores entusiasmos, dedicándole no sólo su máximo esfuerzo técnico sino también su alentadora esperanza en el porvenir. Esta figura es el Excmo. Sr. Dn. Eduardo Cabello Ebrentz de Samano Collins y Gutiérrez de la Concha.

En su calidad de ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, fue nombrado director facultativo de la Junta de Obras del Puerto de Vigo, cargo que desempeñó por espacio de 25 años, llevando de residencia aquí más de 50.

Su labor en el puerto ha sido inmensa, pudiendo decirse que él fue el creador, en realidad, del gran puerto que hoy poseemos puesto que bajo su dirección y jefatura fue aprobado el anteproyecto de las obras que sucesivamente se han ido desarrollando más tarde y por las que la Junta de Obras del Puerto

ha recibido constantes felicitaciones cada vez que se dio un avance en aquel anchuroso plan, concebido por el Sr. Cabello cuando Vigo apenas contaba con unos arcaicos embarcaderos de mínimo valor comercial.

Por su amor a Vigo, constantemente puesto de relieve, y por su constante entrega a la mejora del servicio portuario en esta época, la Corporación Municipal, en justa recompensa, le nombró hijo adoptivo de la ciudad.



Apartado ya de su tarea por la jubilación, continuó ligado a esta gran obra y a su progreso con la mayor ilusión y el mayor cariño. Aparte de su misión específica como ingeniero, el Sr. Cabello fue también un enamorado de todos los aspectos del progreso de Vigo, presidiendo con acierto diversas entidades⁵.

Poseía el ilustre fallecido varias condecoraciones y, sobre todo, poseía el Sr. Cabello la gran virtud de la modestia, de la caballerosidad intachable y la de excelente católico. Con su fallecimiento Vigo pierde una de sus figuras señeras.”

⁵ Como el Real Club Náutico de Vigo, que presidió entre 1932 y 1938. Sede social del Real Club Náutico de Vigo. Fotografía: Beatriz Bruna, 2000. *Archivo General del Puerto de Vigo*.

SU ENTIERRO EN PEREIRÓ

“El día 28, al mediodía, se verificó el sepelio del Excmo. Sr. Dn. Eduardo Cabello –continúa el Faro– al cementerio de Pereiró, acto que puso de manifiesto el sentimiento general de la ciudad por la pérdida de una de las figuras dignas de todo cariño y respeto.

El féretro, cubierto con una bandera de Vigo, fue depositado en una sencilla carroza a la que acompañó una gran multitud. Detrás de la carroza se formaba el duelo familiar con su director espiritual, D. Isolino Gonzáles Villanueva; el hijo del finado, D. Félix Cabello Manterola; los hijos políticos, D. Amador Montenegro, D. Rafael Portanet, D. Angel Sáenz-Díez y D. Joaquín Novo, con otros familiares.

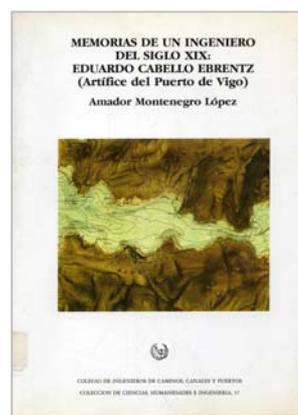
El duelo oficial lo componían el Excmo. Gobernador de la Provincia, D. Rafael Fernández Martínez, que ostentaba la representación del Ministerio y Subsecretario de Obras Públicas; Alcalde de Vigo, D. Tomás Pérez Lorente; Comandante Militar de Marina, D. Rafael de Aguilar y Ojeda; Ingeniero Director del Puerto, D. Manuel Espárrago; Ingeniero de Obras Públicas de la Provincia, D. Ricardo Molero; Segundo Jefe de la Aduana Provincial de Vigo, D. Javier Pedrosa; Magistrado de Trabajo, D. Emilio Bermúdez; el Presidente de la Cámara de Comercio, D. Angel Núñez; el Presidente del Real Club Náutico, D. Martín Barreiro, y una representación del Centro de Hijos de Vigo.”

FIN DEL LIBRO

En 1993 la Autoridad Portuaria rindió tributo póstumo a Eduardo Cabello Ebrentz, dándole su nombre al Espigón número 4 de los de Beiramar, Espigón Eduardo Cabello.



Finalizan aquí las trece “Efemérides del Puerto de Vigo” dedicadas a la insigne figura artífice del puerto de Vigo, no sin antes expresar nuestro agradecimiento a Amador Montenegro⁶, por su labor de recopilación de estas Memorias autobiográficas de Eduardo Cabello, y al Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos por su interés en publicarlas, sin todo lo cual nos hubiéramos visto privados de conocer, de la mano del propio protagonista, su visión de su propia vida, del mundo que le tocó vivir y de su visión personal de su labor como Ingeniero - Director y creador del Puerto de Vigo⁷.



⁶ Retrato de Amador Montenegro de: Vigo en 1927 .— Vigo : PPKO 1927 .— Ed. facsimilar ; Fundación Provigo , 2005.

⁷ Tanto los textos biográficos como el “Epílogo” han sido extractados de la obra:
MONTENEGRO LÓPEZ, Amador (comp.). Memorias de un ingeniero del siglo XIX: Eduardo Cabello Ebrentz (Artífice del Puerto de Vigo) .— Madrid : Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos , 1991. ISBN 84-380-0045-2

FUENTES DOCUMENTALES

ARCHIVO GENERAL DEL PUERTO DE VIGO:

- Fondo documental
- Fondo fotográfico
 - Colección histórica
 - Colección contemporánea “Efemérides del Puerto de Vigo”

ARCHIVO DEL SENADO DE ESPAÑA

- Fondo documental
 - Real Despacho del Título de Teniente General de los Ejércitos (14/08/1846)- ES.28079.HIS-0217-01
- www.senado.es – Retrato de José Gutiérrez de la Concha y de la reina regente María Cristina de Austria con Alfonso XIII, contando este doce años de edad (Luis Álvarez Catalán, 1898).

ARCHIVO GENERAL DE LA MARINA “ÁLVARO DE BAZÁN”

- <http://www.portalcultura.mde.es/cultura/archivos/> - Expediente Personal de Vicente Manterola Tajonera. Real Decreto de nombramiento de Comandante General del Apostadero y Escuadra de La Habana (20 de octubre de 1897). España. Ministerio de Defensa. AGMAB 620/681
- Expediente de Otorgamiento a Eduardo Cabello Ebrentz de la Gran Cruz del Mérito Naval. R.O. 7 de octubre de 1930

ARCHIVO MUNICIPAL DE VIGO

- Fondo documental
 - Actas de la Comisión Municipal Permanente. Sesión de 10 de enero de 1930: Acuerdo de nombramiento de Hijo Adoptivo de la ciudad a Eduardo Cabello Ebrentz

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES Y COOPERACIÓN

- Fondo documental de la Jefatura de Órdenes y Condecoraciones
 - Expediente de otorgamiento a Eduardo Cabello Ebrentz de la Encomienda de Número de la Orden del Mérito Civil. R.O. 15 de agosto de 1929

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

- MONTENEGRO LÓPEZ, Amador (comp.). Memorias de un ingeniero del siglo XIX: Eduardo Cabello Ebrentz (Artífice del Puerto de Vigo) .— Madrid : Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos , 1991. ISBN 84-380-0045-2. Textos y fotografías de las páginas 305 (retrato de Eduardo Cabello) y 15 (foto familiar)
- MOSQUERA, Javier. Vidas de calle: Avenida de Eduardo Cabello “Artífice del gran puerto que hoy poseemos” .— Vigo : Faro de Vigo , 1 de mayo de 2011.
- GACETA DE MADRID, núm. 249, 6 septiembre 1898, pág. 1043
- Rande 1702 : arde o mar : Exposición conmemorativa del III Centenario de la Batalla de Rande : Del 26 de julio al 8 de noviembre de 2002 .— Vigo : Museo do Mar ; Consorcio Zona Franca , 2002. ISBN 84-87-887-58-9
 - Pieza 243: Inmersión en Rande. Grabado de rescates con lámpara eléctrica de Bazin. Siglo XIX. Museo Municipal de Quiñones de León (Vigo)
 - Pieza 130: Grabado representando el interior de la Ría de Vigo con imagen de la descarga de los barcos de la flota de Indias y traslado de la mercancía en carros. Se trata del único grabado conocido que tiene como motivo principal el desembarco del tesoro. Biblioteca Nacional de Francia (París)
- Memoria anual del Puerto y Ría de Vigo : año 1974 .— Vigo : Junta de Obras del Puerto , 1975. Plano General de la Bahía de Vigo, por Eduardo Cabello Ebrentz. Ilustración de la cubierta
- Memoria sobre el estado de las obras del Puerto de Vigo en 31 de diciembre de 1926 .— Vigo : Junta de Obras del Puerto , 1927. – Fotografía del primer edificio de oficinas de la Junta de Obras del Puerto de Vigo, pág. 53
- Vigo en 1927 .— Vigo : PPKO , 1927 .— Ed. Facsimilar Instituto de Estudios Vigüeses ; Fundación Provigo , 2005

WEBGRAFÍA

- commons.wikipedia.org – Ayuntamiento de Filadelfia y Market street hacia 1865. Colección de fotografía estereoscópica de Robert N. Dennis
- es.wikipedia.org – Retrato de Abraham Lincoln
- www.zazzle.com/posters – Retrato de John Wilkes Booth
- historiageneral.com – Imagen de la escena del atentado contra Abraham Lincoln
- civilwarmuseumphila.org – Fotografía del ferrocarril funerario de Abraham Lincoln
- www.paulmcgeeart.com – Imagen nocturna de Filadelfia
- www.librarycompany.org – Cartel de las pistas de patinaje sobre hielo de Filadelfia, hacia 1870
- www.ellugareno.com – Fotografía del padre Viñes
- www.juanperez.com – Fotografías del Colegio Belén, de La Habana: fachada principal y observatorio meteorológico
- dinastiasreales.blogspot.com – Retrato de la reina regente María Cristina de Austria con Alfonso XIII en brazos (1887)
- realeza.foros.ws – Fotografía de Barcia y Viet de la reina regente María Cristina de Austria con Alfonso XIII en brazos
- www.historias-matritenses.blogspot.com – Fotografía de la Estación del Norte (Madrid)
- www.lhardy.com – Fotografía de la fachada del restaurante Lhardy, en Madrid

- www.ctm-madrid.es – Fotografía del tranvía de Madrid
- www.tempo6.praxisintercative.net – Mapa de Puerto Rico de 1861
- 1898.mforos.com – “USS Maine”
- www.taringa.net – “USS Maine” hundido
- www.eichikawa.com – Tripulación del “USS Maine”
- www.buques.org – Buque “Reina María Cristina”
- www.almirante23.net – Postal del Ministerio de Fomento de España (Madrid)
- www.todocoleccion.net – Postal de la Plaza de Santo Domingo (Lugo)
- unpuentedepalabras.blogspot.com – Vista aérea de la muralla romana de Lugo
- ondasatlanticas.blogspot.com – Panorámica de la ciudad Lugo
- www.elpais.com – Fotografía: Xosé Marra. Lugo nevando
- www.farodevigo.es – Fotografía de la fachada del Gran Teatro Circo Tamberlick. Fotografía: Pacheco
- www.todocoleccion.net – Plaza de Portugal de Vigo. Fotografía: Pacheco
- www.vigo.org – Escudo oficial de la ciudad de Vigo

ÍNDICE

	<i>Pág.</i>
Capítulo I	
<i>Mi nacimiento: Filadelfia, 1865</i>	3
Capítulo II	
<i>Mi infancia: Filadelfia – La Habana (1865 – 1882)</i>	11
Capítulo III	
<i>Juventud en Madrid, testigo de la historia (1882-1891)</i>	25
Capítulo IV	
<i>El ingeniero: primer destino, Puerto Rico (1891-1898)</i>	37
Capítulo V	
<i>Mi boda: San Juan de Puerto Rico, 1895</i>	51
Capítulo VI	
<i>La independencia de las colonias (1895-1898)</i>	61
Capítulo VII	
<i>Regreso a España: destino Lugo (1898-1899)</i>	75
Capítulo VIII	
<i>La llegada a Vigo (1899)</i>	87
Capítulo IX	
<i>Jefatura de Obras Públicas de Pontevedra (1903-1908)</i>	99
Capítulo X	
<i>La Junta de Obras del Puerto de Vigo (1908-1932)</i>	111
Capítulo XI	
<i>El anteproyecto de mejora del Puerto de Vigo (1913)</i>	123
Capítulo XII	
<i>Mi jubilación (1932)</i>	133
Capítulo XIII	
<i>Fallecimiento: Vigo, 1957</i>	141
Fuentes documentales, bibliográficas y webgráficas	155

Archivo General del Puerto de Vigo
Praza da Estrela, 1
36201 Vigo
Tlfno. 986 26 80 00 – ext. 8938

archivoapv@apvigo.es
www.apvigo.es
www.facebook.com/ArchivoPuertoVigo
www.facebook.com/archivo.delpuertodevigo.3